

# Rikosperusteinen määräaikainen ajokielto

## 1. Johdanto

Ajokielto on ajo-oikeuteen kohdistuva seuraamus, jolla pyritään estämään ajoneuvon kuljettajan osallistuminen liikenteeseen silloin, kun häneltä katsotaan edellytysten siihen puuttuvan. Syynä ajokiellon käyttöön voi olla liikennettä koskevien säännösten vastainen käyttäytyminen tai se, että kuljettajalta puuttuvat edellytykset ajo-oikeuden säilyttämiseen.<sup>1</sup> Tarkastelun kohteena kirjoituksessa on rikosperusteinen määräaikainen ajokielto. Se on liikenne-rikosoikeudellinen turvaamistoimi, joka voidaan määrätä henkilölle liikenne-rikokseen syyllistymisen seuraamuksena ja jonka tarkoituksena on estää siihen määrättyä jatkamasta liikenteen turvallisuutta vaarantavaa käyttäytymistä. Käytännössä ajo-oikeuden menettäminen koetaan usein kuitenkin yhtä rankaisullisena, kuin teosta seurannut varsinainen rangaistus.<sup>2</sup>

Ajokieltoon ja liikenne-rikoksia koskevaan sääntelyyn on viime vuosina kohdistunut lukuisia muutoksia. Kirjoituksessani selvitän, millaisten vaiheiden kautta kehitys on johtanut nykyisin voimassa oleviin säännöksiin. Kirjoitelmani aihe on ajankohtainen. Julkisuudessa on toistuvasti vaadittu kaahareiden ja rattijuoppojen kuriin saattamista. Lainsäätäjä on tarkoittanut ajokieltoon liittyvät säännökset selkeiksi ja mielestäni ne ovatkin varsin selkeät. Viime vuosien aikana on tullut kuitenkin uusia säännöksiä ja vanhoihin säännöksiin on tullut muutoksia. Tämä on aiheuttanut lainsäädännön soveltajalle tarpeen päivittää tietonsa. Kirjoituksessa selvitän, mitä kaikkea uutta viime vuosina ajokieltoa koskeviin säännöksiin on tullut. Koska tarkastelun varsinaisena kohteena on rikosperusteinen määräaikainen ajokielto, tarkastelen nimenomaisesti sitä koskevia uudistuksia.

Luvuissa 2–3 tarkastelen ajokielto-säännöksiin liittyviä kehitysvaiheita. Luvussa 4 esittelen ajokorttilain ajokorttisäännöksiä koskevat seuraamukset (Ajokorttilain 386/2011 7 luku). Säännösten kehitykseen liittyvät olennaiset muutokset on koottu selkeyden vuoksi luvussa 5 esiteltävään taulukkoon. Luvussa 6 esittelen ajokorttilain säätämisen jälkeistä ajokielto-säännöksiin liittyvää kehittämistyötä. Luvussa 7 esittelen rattijuopumusrikosten ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen kehitystä lukumääräisesti eri vuosina sekä pohdin, millä tavoin valvottu ajo-oikeus ja liikenteen valvonta ovat näihin lukuihin ehkä vaikuttaneet tai voivat ehkä vaikuttaa.

<sup>1</sup> Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 3/2012, s. 10.

<sup>2</sup> Lappi-Seppälä – Ojala 2009 (teoksessa rikosoikeus), s. 621.

## 2. Ajokielto- ja liikennerikossäännösten kehitysvaiheita

Ajokiellon suojeluobjektina on liikenneturvallisuus. Myös liikennerikoksia koskevilla rikoslain 23 luvun säännöksillä suojeluobjektina on liikenneturvallisuus.<sup>3</sup> Ajokielto on mahdollista määrätä seuraamukseksi nimenomaan kyseisessä luvussa mainituista teoista. Tarkastelen sen vuoksi lyhyesti myös liikennerikosten sääntelyn kehitystä.

### 2.1 Tieliikennelain uudistus 1990

Ennen vuotta 1990 voimassa olivat tieliikennelain (267/81) säännökset ajokorttiseuraamuksista. Ensimmäinen tässä tarkasteltava suurempi muutos toteutettiin 1990. Tuolloin ajo-oikeuteen kohdistuvaa seuraamusjärjestelmää selkeytettiin ottamalla käyttöön vain yksi ajo-oikeuteen kohdistuva seuraamus, mikä uudistus tuli voimaan 1.10.1990 (Laki tieliikennelain muuttamisesta 676/90).

Ajo-oikeuteen kohdistuvaa seuraamusjärjestelmää selkeytettiin ottamalla ajo-oikeuteen kohdistuvana seuraamuksena käyttöön ajokielto-niminen seuraamus. Ajokieltoseuraamus tuli käsittämään sekä tuomioistuimen toimivaltaan kuuluvan ajokieltoseuraamuksen, että poliisin toimivaltaan kuuluvan hallinnollisessa menettelyssä määrättävän ajokieltoseuraamuksen (ennen uudistusta poliisin toimenpitein oli mahdollista peruuttaa ajokortti väliaikaisesti tai määräjäksi). Seuraamusjärjestelmää kehitettiin ottamalla käyttöön tuomioistuimessa ehdollisena määrättävä ajokielto.<sup>4</sup>

Tuomioistuimen velvollisuudesta määrätä ajokielto säädettiin uudessa tieliikennelain 75 pykälän 1 momentissa, jonka mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja on määrättävä ajokieltoon, jos hänen todetaan syyllistyneen törkeään liikenteen vaarantamiseen, rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen tai huumaantuneena ajamiseen. Ajokielto määrätään olemaan voimassa enintään viisi vuotta. Säännös vastasi asiasisällöltään aikaisempaa lainsäädäntöä (tieliikennelain 74 § 1 mom). Ajokieltoon määrääminen ei kuitenkaan enää ollut riippuvainen rangaistukseen tuomitsemisesta. Jos henkilö jätettäisiin rangaistukseen tuomitsematta esimerkiksi syntyakeettomuuden vuoksi, se ei estä ajo-oikeuteen kohdistuvan seuraamuksen käyttöä. Katsottiin, että rangaistuksen ja turvaamistoimenpiteen erilaisesta käyttöalasta johtuen tulee voida käyttää ajo-oikeuteen kohdistuvaa turvaamistoimenpidettä riippumatta siitä, tuomitaanko henkilö rangaistukseen vai ei.<sup>5</sup>

Perusteet, joilla tuomioistuimelle annettiin mahdollisuus määrätä ajokielto *ehdollisena*, vastasivat pääpiirteissään perusteita, joilla ajokielto aiemmin voitiin tieliikennelain 74 pykälän 2 momentin mukaan jättää määräämättä. Uudessa tieliikennelain 79 pykälässä edellytyksenä ehdollisen ajokiellon määräämiselle oli, ettei teosta ollut

<sup>3</sup> HE 32/1997 vp. s. 3.

<sup>4</sup> L 676/1990, ks. HE 8/1990 vp. s. 2.

<sup>5</sup> L 676/1990, ks. HE 8/1990 vp. s. 8.

saanut aiheutua vaaraa toisen turvallisuudelle. Muutoksena vanhaan säännökseen verrattuna oli myös, että ajo-oikeuden tuli olla ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön (vanhassa säännöksessä edellytyksenä oli, että ajo-oikeuden tuli olla työssä välttämätön). Ajokieltoseuraamusta harkittaessa voitiin nyt ottaa huomioon, että henkilö saattoi tarvita ajo-oikeutta työmatkojen suorittamiseen, vaikkei hän ajo-oikeutta itse työssään tarvinnutkaan. Ehdolliseen ajokieltoon liittyvän tuomioistuimen asettaman koetusajan pituudeksi säädettiin vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Pituus vastasi ehdollisesta rangaistuksesta annetussa laissa säädettyä koetusajan pituutta. Syyllistyminen koetusajana tekoon, josta voitaisiin määrätä ajokieltoon tuomioistuimessa (siis tieliikennelain 75 §:n 1 momentissa tarkoitettuun tekoon), merkitsisi ehdollisena määrätyn ajokieltoseuraamuksen panemista täytäntöön. Koetusajana tehdystä teosta ajokieltoseuraamusta ei ollut mahdollista määrätä toistamiseen ehdollisena. Lainsäätäjän tavoitteena tämän uuden seuraamusmuodon käyttöönottamisella oli, että ehdollinen ajokielto motivoisi siihen määrättyä henkilöä entistä tarkempaan sääntöjen noudattamiseen, koska ajo-oikeuden säilyminen ehdollisena riippuisi ehdolliseen ajokieltoon määräämisen jälkeen henkilön omasta käyttäytymisestä.<sup>6</sup>

Perusteet *poliisin* määräämälle ajokiellolle olivat uudessa tieliikennelain 75 pykälän 2 momentissa ja perusteet poliisin määräämälle väliaikaiselle ajokiellolle tieliikennelain 76 pykälässä. Tieliikennelain 75 pykälän 2 momentin 3-5 kohtiin koottiin perusteet, joiden perusteella poliisi pystyi hallinnollisena toimenpiteenä määräämään rikosperusteisen määräaikaisen ajokiellon. Pääosin perusteet vastasivat aiemmin voimassa olleita säännöksiä ajokortin määräaikaisen peruuttamisen perusteista. Kuitenkin tieliikennelain 75 pykälän 2 momentin 3 kohtaan otettiin säännös, jonka mukaan oli mahdollista määrätä ajokielto kuljettajan syyllistyessä vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan osoittavaan tekoon, ajo-oikeudetta ajoon, tai uusia kuljettajia koskevien erityissääntösten tai -määräysten rikkomiseen. Aiemmin poliisilla oli ollut mahdollisuus hallinnollisessa menettelyssä puuttua ajo-oikeuteen yhden liikenne rikoksen perusteella ainoastaan uuden kuljettajan syyllistyttyä ylinopeusrikokseen, mutta nyt poliisin oikeutta ajokiellon määräämiseen yhden liikenne rikoksen perusteella laajennettiin. Ajo-oikeudetta ajoon syyllistyminen mainittiin tosin myös edelleen tieliikennelain 70 pykälässä ajokortti-luvan myöntämisen esteenä, aiemmin esteperuste oli mainittu tieliikennelain 69 pykälässä.

Liikennevalvonnassa oli todettu erityisesti suurien ylinopeuksien yleistyneen ja tähän yleisen piittaamattomuuden lisääntymiseen liikenteessä haluttiin puuttua mahdollistamalla myös hallinnollisessa menettelyssä henkilön määrääminen ajokieltoon yhden vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan osoittavan teon perusteella.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> L 676/1990, ks. HE 8/1990 vp. s. 2 ja 9.

<sup>7</sup> L 676/1990, ks. HE 8/1990 vp. s. 2.

Tieliikennelain 80 pykälän mukaan poliisi sai ajokieltoon määräämisen sijasta antaa ajo-oikeuden haltijalle varoituksen kuten aiemminkin. Uuden varoituksen antaminen oli kuitenkin vain erityisestä syystä mahdollista, jos varoituksen jo saanut henkilö syyllistyi uuteen tekoon yhden vuoden kuluessa varoituksen saamisen jälkeen.<sup>8</sup>

Uudistuksessa luovuttiin epäiltyyn rattijuopumukseen syyllistyneen henkilön hallinnollisesta ajokortin peruuttamismenettelystä. Aikaisemmin poliisin oli tullut, otettuaan ajokortin pois kuljettajalta, peruuttaa ajokielto väliaikaisesti siihen saakka, kunnes tuomioistuimien on asian ratkaissut.<sup>9</sup> Tähän menettelyyn liittyi kuljettajan kuultavaksi kutsuminen poliisilaitokselle ja sen katsottiin kohtuuttomasti rasittavan hallintoa. Uuden tieliikennelain 77 pykälän mukaan poliisin määräämä väliaikainen ajokielto jatkui siihen saakka, että tuomioistuin päätti ajokiellosta. Väliaikaiseen ajokieltoon määrättyä henkilöä koskevaa erillistä poliisin päätöstä ajokiellon voimassa pitämisestä ei siten ennen tuomioistuinkäsittelyä rattijuopumusasioissa enää tarvittu. Näyttö tekoon syyllistymisestä katsottiin olevan olemassa poliisin tekemän puhalluskokeen perusteella.<sup>10</sup> Sen sijaan huumaantuneena ajamiseen ja törkeään liikenteen vaarantamiseen liittyen erillinen poliisin tekemä päätös väliaikaisen ajokiellon voimassapitämisestä edelleen vaadittiin. Niihin liittyen näyttöä tekoon syyllistymisestä ei ollut vastaavalla mittausmenetelmällä saatavissa kuin rattijuopumusteon yhteydessä.

## 2.2 Tieliikennelain uudistus 1996

Seuraavan kerran säännöksiä uudistettiin vuonna 1996 (L tieliikennelain muuttamisesta 754/95). Tuolloin toistuvien liikenneerikkomusten seuranta-aikaa pidennettiin, mikä uudistus tuli voimaan 1.1.1996. Uudistuksella pyrittiin entistä paremmin ehkäisemään toistuvaa syyllistymistä liikenneerikkomuksiin puuttamalla niihin jo hieman aikaisemmassa vaiheessa, asteittain kiristyvin toimenpitein. Katsottiin, että ennalta ehkäisevän liikenneturvallisuustyön kannalta olisi sitä tehokkaampaa, mitä aikaisemmassa vaiheessa liikenneturvallisuutta vaarantavaan käyttäytymiseen puututtaisiin. Puuttamalla liikenneerikkomuksiin asteittain kiristyvin toimenpitein kuljettajalle annettaisiin mahdollisuus liikennekäyttäytymistään korjaamalla säilyttää ajo-oikeutensa.<sup>11</sup>

Uudistuksessa liikenneerikkomusten kertymisen seuranta-aikaa pidennettiin kahden vuoteen siten, että aiempi vuoden seurantajakso säilyi kuitenkin toissijaisena. Ajokielto seurasi neljästä kahden vuoden aikana tai kolmesta vuoden aikana tehdystä liikenneerikkomuksesta. Järjestelmä käynnistyi muistutuskirjeen lähettämällä liikenneerikkomukseen syyllistyneelle kuljettajalle.<sup>12</sup> Kolme liikenneerikkomusta kahden

<sup>8</sup> L 676/1990, ks. HE 8/1990 vp. s. 9.

<sup>9</sup> Ennen uudistusta voimassa ollut tieliikennelain 77 §.

<sup>10</sup> L 676/1990, ks. HE 8/1990 vp. s. 8.

<sup>11</sup> L 754/1995, ks. HE 38/1994 vp. s. 1.

<sup>12</sup> L 754/1995, ks. HE 38/1994 vp. s. 1.

vuoden kuluessa tai kaksi vuoden kuluessa käynnistivät järjestelmän muistutuskirjeen lähettämällä kuljettajalle. Varoituksen käyttömahdollisuus säilytettiin edelleen vaihtoehtona ajokieltoon määräämiselle lievemmissä tapauksissa poliisin harkinnan mukaisesti. Uusien kuljettajien tekemiin liikenne rikkomuksiin puututtiin aikaisemmassa vaiheessa. Toimenpiteet heidän kohdallaan käynnistyivät yhtä liikenne rikkomusta aikaisemmin. Uusien kuljettajien 80 km/h -nopeusrajoituksesta ja sitä osoittavan tunnuksen (ns. kahdeksankymppin lätkä) käytöstä luovuttiin.<sup>13</sup>

Ajo-oikeudetta ajo ajokieltoon määräämisperusteena siirrettiin tieliikennelain 75 pykälän 2 momentin 3-kohdasta erilliseksi perusteeksi 4 kohtaan. Toistuvasti liikenne rikkomuksiin syyllistyneen henkilön määräämisestä ajokieltoon säädettiin 5-kohdassa ja uusia kuljettajia koskeva vastaava säännös on pykälän 3 momentissa.

## 2.3 Rikoslain 23-luvun uudistukset vuosina 1999 ja 2003

### 2.3.1 Liikenne rikosten sisällyttäminen rikoslakiin vuonna 1999

Tieliikennettä koskevat rangaistussäännökset olivat aiemmin tieliikennelain liikenne rikoksia koskevassa 8 luvussa. Rikoslain liikenne rikoksia koskevaan 23 lukuun koottiin 1.10.1999 voimaan tullessa uudistuksessa niiden liikenne rikosten rangaistussäännökset, joita pidettiin niin moitittavina, että niistä katsottiin olevan paikallaan säätää vankeusrangaistuksen uhka. Uudistuksessa toteutettiin rikoslain kokonaisuudistuksessa omaksuttua periaatetta rikoslain rangaistusjärjestelmän kohdentamisesta moitittavimpaan käyttäytymiseen ja lähdettiin ajatuksesta, että rikoslain perusteella tuomitaan rangaistus vasta sellaisesta liikenne rikoksesta, johon liittyvä abstraktinen vaara ei ole vähäinen.<sup>14</sup>

Rikoslain 23 luvussa olivat jo ennestään säännökset rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta ja huumaantuneena ajamisesta. Uudistuksessa huumaantuneena ajamista koskeva säännös kumottiin.

Uuden rikoslain 23 luvun ensimmäinen pykälä koskee *liikenneturvallisuuden vaarantamista* ja sen ensimmäinen momentti tieliikennettä. Liikenneturvallisuuden vaarantamisen rangaistusasteikkoa ankaroitettiin siten, että enimmäisrangaistus teosta on 6 kk vankeutta, kun se aikaisemmassa liikenteen vaarantamista koskevassa tieliikennelain 98 pykälässä oli 3 kk vankeutta.

Uuteen rikoslain 23 luvun 2 pykälään otettiin säännös *törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta*. Aikaisemmassa tieliikennelain 99 pykälässä törkeän liikenteen vaarantamisen tekemuotona mainittu ”liikenneturvallisuuden vaarantaminen piittaamattomuudesta” korvattiin uudessa säännöksessä termillä ”törkeästä huolimat-

<sup>13</sup> L 754/1995, ks. HE 38/1994 vp. s. 3.

<sup>14</sup> L 546/1999, ks. HE 32/1997 vp. s. 9.

tomuudesta”. Asiallisesti syyksiluettavuusvaatimusta ei uudistuksessa ollut tarkoitus kuitenkaan muuttaa.<sup>15</sup>

Rattijuopumusta koskeva rangaistussäännös tuli rikoslain 23 luvun 3 pykälään. Sen ensimmäiseen momenttiin on sisällytetty moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaminen alkoholin vaikutuksen alaisena ja säännös on samansisältöinen kuin aiemmin voimassa olleessa rikoslain 23 luvun 1 pykälässä.<sup>16</sup> Rattijuopumusta koskevat säännökset uudistettiin jo aiemmin 1.9.1994 voimaan tulleella lailla rikoslain uudistamisesta, eikä tuolloin omaksuttuja periaatteita haluttu 1.10.1999 voimaan tulleessa uudistuksessa muuttaa. Tuolloin 1.9.1994 otettiin mm. käyttöön mahdollisuus määritellä alkoholipitoisuus kuljettajan hengitysilma.<sup>17</sup>

Pykälän 2 momentti vastaa asiallisesti aiemmin voimassa ollutta ja uudistuksen yhteydessä kumottua rikoslain 23 luvun 3 pykälän säännöstä huumaantuneena ajamisesta, mutta sen sanamuotoa on täydennetty selventävällä lisäyksellä; Rattijuopumukseen syyllistyy se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa nautittuaan muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta yhdessä alkoholin kanssa niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Suorituskyvyn osalta viitataan siis tehtävän vaatimiin suorituksiin eli kykyyn kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa.<sup>18</sup>

Törkeää rattijuopumusta koskeva säännös tuli rikoslain 23 luvun neljänteen pykälään. Säännöksen 1 momentin kohdat 1 ja 2 koskevat moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamista alkoholin vaikutuksen alaisena ja siltä osin säännös vastaa aiemmin voimassa ollutta rikoslain 23 luvun 2 pykälän säännöstä. Säännöksen kolmas kohta koskee moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamista muun huumaavan aineen vaikutuksen kuin alkoholin alaisena, tai tällaisen aineen ja alkoholin yhteisvaikutuksen alaisena. Kyseessä on huumaavan aineen nauttimisella täyttyvän rattijuopumuksen törkeä tekemuoto. Edellytyksenä on, että tehtävän vaatiman suorituskyvyn tulee olla tuntuvasti huonontunut. On ajateltavissa, että vaatimus rinnastaa suorituskyvyn las-kun vakavuudeltaan niihin suorituskyvyn muutoksiin, joita vähintään 1,2 promillen humalatila aiheuttaa.<sup>19</sup>

### 2.3.2 Liikennejuopumussäännösten muutokset vuonna 2003

Rattijuopumusta ja törkeää rattijuopumusta koskevia säännöksiä uudistettiin 1.2.2003 voimaan tulleella lailla rikoslain muuttamisesta ja säännökset saivat tuolloin sen muodon, mikä niillä on nykyään<sup>20</sup>. Uudistuksessa otettiin käyttöön huumausaineen käyttöä

<sup>15</sup> L 546/1999, ks. HE 32/1997 vp. s. 16.

<sup>16</sup> L 546/1999, ks. HE 32/1997 vp. s. 19.

<sup>17</sup> L 546/1999, ks. HE 32/1997 vp. s. 19.

<sup>18</sup> L 546/1999, ks. HE 32/1997 vp. s. 19.

<sup>19</sup> L 546/1999, ks. HE 32/1997 vp. s. 19 –20.

<sup>20</sup> L 20.12.2002/1999.

liikenteessä koskeva ns. nollaraja.<sup>21</sup> Uudistuksessa myös muutettiin tutkimustulosten perusteella rattijuopumussäännöksiä niin, että veren ja hengitysilman alkoholipitoisuudet vastasivat paremmin toisiaan.<sup>22</sup>

### 2.3.3 Uudistusten merkitys ajokorttisäännösten kannalta

Ennen 1.2.2003 rattijuopumuksen rajana oli 0,25 mg alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Tutkimusten mukaan kuitenkin 0,5 promillea etanolia veressä vastaa 0,22 mg alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Aiemmin voimassa ollut sääntely oli näin ollen johtanut siihen, että rattijuopumukseen syyllistyneen henkilön humalatilana voimakkuudesta oli saatu erilainen tulos riippuen siitä, oliko alkoholin määrä mitattu hengitysilmaasta vaiko verestä. Rangaistavuuden raja on ollut korkeampi, kun alkoholin vaikutuksen alaisuus on todettu uloshengitysilmaasta. Uudistuksessa tämä epäkohta poistui.<sup>23</sup>

Ennen 1.2.2003 voimassa olleen rikoslain 23 luvun 3 pykälän 2-kohdan mukaan henkilö syyllistyi rattijuopumukseen silloin, kun hän kuljetti moottorikäyttöistä ajoneuvoa nautittuaan muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta yhdessä alkoholin kanssa niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin oli huonontunut. Tutkimustiedon perusteella ei ole kuitenkaan mahdollista asettaa eri huumausaineille alkoholin promillerajojen tapaisia rajoja. Huumausaineen käyttäjä on aina tietynasteinen riski liikenteessä. Uudistuksessa toteutetun nollarajan käyttöönoton myötä poistui aikaisemmin rangaistavuuden rajanvetoon liittyneet tulkin- taongelmat.<sup>24</sup>

Ajokieltoisäännösten soveltamisen kannalta 1.2.2003 toteutunut uudistus siis mataldasi kynnystä henkilön määräämiseen ajokieltoon tapauksissa, joissa rattijuopumus on todettu uloshengitysilman alkoholipitoisuuden perusteella. Uudistuksen rattijuopumussäännöksiä ja siten myös ajokieltoisäännöksiä voidaan soveltaa aina, kun henkilö kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa huumausainetta nautittuaan (pois lukien tilanne, jossa henkilö on nauttinut lääkemääräyksen perusteella huumausaineeksi luokiteltua lääkettä, eikä hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin ole sen vuoksi huonontunut).

<sup>21</sup> L 1199/2002, ks. HE 90/2002 vp. s. 9–10.

<sup>22</sup> L 1199/2002, ks. HE 90/2002 vp. s. 8.

<sup>23</sup> L 1199/2002, ks. HE 90/2002 vp. s. 8.

<sup>24</sup> L 1199/2002, ks. HE 90/2002 vp. s. 8.

## 2.4 Rikosperusteisia määräaikaista ajokieltoja koskeva tieliikennelain uudistus 2005

Seuraava merkittävä uudistus toteutettiin 1.3.2005. Lainmuutos liittyi Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa vuosille 2001–2005, sekä tieliikenteenturvallisuuden parantamisesta 18.1.2001 annetussa valtioneuvoston periaatepäätöksessä asetettuihin tavoitteisiin. Uudistuksella pyrittiin parantamaan tieliikenteen turvallisuutta tehostamalla ajokorttiseuraamuksia. Tavoitteena oli tehostaa ajokiellon vaikutusta niin, että ajokieltoasteikkoja käytettäisiin aikaisempaa laajemmin, jolloin ajokieltoajat pitenisivät.<sup>25</sup>

Uudistuksessa ajokielloille säädettiin teon vakavuuden mukaan määräytyvät vähimmäispituudet ja ajokiellon keston vaikuttavaksi tekijäksi tuli rikoksen uusiminen. Uudistuksessa pyrittiin siihen, että ajokieltoasteikkoja ryhdyttäisiin käyttämään aikaisempaa laajemmin ja että ajokieltoajat pitenisivät. Tuomioistuinten ajokieltokäytännön haluttiin vaikuttaa säätämällä ajokielloille vähimmäispituudet ja huomioimalla rikosten uusimisen vaikutus ajokiellon pituuteen.<sup>26</sup>

*Tieliikennelain 78 pykälän 1 ja 3 momentti:* Edellä 75 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa ajokiellon määrää tuomioistuin. Rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja määrätään ajokieltoon vähintään yhdeksi kuukaudeksi ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt vähintään kolmeksi kuukaudeksi. Uusintarikoksissa ajokiellon kestoksi määrätään:

- 1) vähintään kuusi kuukautta, jos rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt uudelleen rattijuopumukseen taikka törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen;
- 2) vähintään yksi vuosi, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt kahdesti tekoon, joka täyttää törkeän rattijuopumuksen tai törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

Edellä 75 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa ajokiellon määrää poliisi. Edellä 75 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa ajokielto määrätään olemaan voimassa toistaiseksi ja 3-6 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa vähintään yksi ja enintään kuusi kuukautta.

Sittemmin oikeuskäytännössä on epäselvyyttä aiheuttanut edellä siteeratun uuden tieliikennelain 78 pykälän 1 momentin 1 kohdan sanamuoto. Epäselvää on ollut, tulisiko teko katsoa uusintarikokseksi silloin, jos edeltävä teko oli törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Korkein oikeus antoi asiassa ennakkotapausratkaisun KKO:2007:77. Tapauksessa oli kysymys tilanteesta, jossa henkilö oli syytteessä rattijuopumuksesta 2.4.2006 ja hänet oli aiemmin 11.8.2003 tuomittu rangaistukseen

<sup>25</sup> L 1103/2004, ks. HE 104/2004 vp. s. 13.

<sup>26</sup> L 1103/2004, ks. HE 104/2004 vp. s. 13.

törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Korkeimman oikeuden kannan mukaan tieliikennelain 78 pykälän 1 momentin 1 kohta ei sanamuotonsa mukaan koskenut tilannetta, jossa aikaisempi rikos oli törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Korkein oikeus perusteli kantaansa rikosoikeudellisella laillisuusperiaatteella, joka on ilmaistu perustuslain 8 §:ssä ja jonka mukaan rangaistuksen ja muun rikosoikeudellisen seuraamuksen on perustuttava lakiin. Säännös pitää sisällään täsmällisyysvaatimuksen.

Oikeuskäytännössä on jouduttu ottamaan kantaa myös siihen, voidaanko ajokieltoa määrätä tieliikennelain 79 pykälän mukaisesti ehdollisena, jos kuljettaja on syyllistynyt tieliikennelain 78 pykälän 1 momentin tarkoittamalla tavalla uusintarikokseen. Korkein oikeus on antanut asiaan liittyvän ennakkotapausratkaisun KKO:2005:132. Päätöksen perusteluissa todetaan, että muutettaessa ajokieltoon määräämistä koskevaa tieliikennelain 78 pykälän 1 momenttia siten, että ajokielloille säädettiin vähimmäiskestoajat, oli pyrkimyksenä ankaroitaa erityisesti uusijoiden ajokieltoseuraamuksia. Perusteluissa todetaan, että vaikkakaan 1.3.2005 voimaantulleessa uudistuksessa ei puututtukaan ehdollista ajokieltoa koskevan tieliikennelain 79 pykälän sisältöön, niin myös kyseistä säännöstä sovellettaessa tulisi pyrkiä siihen, ettei ajokiellon ehdollisuutta harkittaessa päädyttäisi ajokieltosäännösten tavoitteiden kanssa ristiriidassa oleviin tuloksiin. Korkein oikeus on päätöksensä perusteluissa viitannut myös eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan näkemykseen (LiVM 19/2004vp), jonka mukaan kuljettajan toistuvaa säännöistä piittaamattomuutta osoittavissa tilanteissa ajokiellon vaikutuksiin vetoamisen ei tulisi lyhentää ajokiellon pituutta ja että kuljettamisen ammattimaisuuden ei tulisi oikeuttaa muita kuljettajia suurempaan määrään rikkomuksia. Korkein oikeus katsoi tapauksessa, että yleinen etu edellytti ajokiellon määräämisen uusintarikokseen syyllistyneelle kuljettajalle ehdottomana, vaikka ajo-oikeus olikin ajokieltoon määrätyle ammattin vuoksi välttämätön ja vaikka teosta ei ollut aiheutunut vaaraa toisen turvallisuudelle.

Uudistuksessa 1.3.2005 rajoitettiin poliisin mahdollisuutta käyttää varoitusta ajokiellon sijaan. Uudistetun tieliikennelain 80 pykälän mukaan poliisi voi ajokieltoon määräämisen sijasta antaa varoituksen, jos ajo-oikeus on ajo-oikeuden haltijan toimeentulon tai liikkumisen vuoksi välttämätön, eikä 75 pykälän 2 momentin 4 ja 5 kohdassa tarkoitettujen liikenne rikkomusten ole katsottava osoittavan piittaamattomuutta tieliikennettä koskevista säännöksistä. Aiemmin voimassa olleessa säännöksessä ollut maininta ajo-oikeudenhaltijan vuosittaisen ajomäärän huomioon ottamisesta poistettiin. Katsottiin, että kyseinen peruste soveltui huonosti perusteeksi ajokorttiseuraamuksen valinnassa ja että myös paljon ajavalta, kuten ammattikuljettajalta, tuli voida vaatia säännösten ja määräysten noudattamista ajo-oikeutensa säilyttämiseksi.<sup>27</sup>

Aikaisemmin vakavaan piittaamattomuuteen liikenneturvallisuuksia kohtaan tai ajo-oikeudetta ajoon syyllistyneellä henkilöllä, jonka poliisi oli teon vuoksi määrännyt

---

<sup>27</sup> L 1103/2004, ks. HE 104/2004 vp. s. 12, 15.

ajokieltoon, oli mahdollisuus saattaa ajokieltoasia yleisen alioikeuden käsiteltäväksi. Tällöin poliisin piti viipymättä palauttaa ajokortti kuljettajalle siihen saakka, kunnes asia ratkaistiin tuomioistuimessa. Kyseinen tieliikennelain 80a pykälä kumottiin ja maaliskuun alusta 2005 lähtien ajokieltoon määrätty ei ole voinut enää saattaa ajokieltoasiaansa yleisen tuomioistuimen ratkaistavaksi. Hän on voinut kuitenkin halutessaan saattaa ajokieltoasiensa hallinto-oikeuden ratkaistavaksi, mutta poliisin määräämä ajokielto on ollut koko valitusprosessin ajan voimassa.<sup>28</sup> Edellä selostetusta ratkaisusta KKO:2007:77 ilmenevä Korkeimman oikeuden tulkinta ei päde enää uuden ajokorttilain 7 luvun tultua voimaan.<sup>29</sup>

### 3. Valvottu ajo-oikeus (alkolukko)

#### 3.1 Taustaa

Valvottua ajo-oikeutta ja ns. alkolukkoa koskevien lakien säätämisen taustalla on ollut huoli siitä, että alkoholi on Suomessa ollut osallisena noin joka neljännessä kuolemaan johtaneessa liikenneonnettomuudessa ja noin joka kuudennessa tieliikenteessä tapahtuneessa loukkaantumistapauksessa.<sup>30</sup> Rattijuopumusonnettomuuksissa on 2000-luvulla kuollut keskimäärin 84 ihmistä vuodessa.<sup>31</sup> Tutkimustulosten mukaan 0,5– 0,9 promillen humalataila näyttäisi lisäävän kuolemaan johtavan liikenneonnettomuuden riskin yli kymmenkertaiseksi ja yli yhden promillen humala miltei viisikymmentä kertaiseksi raittiisiin kuljettajiin nähden.<sup>32</sup> Vahinkoriski näyttäisi siis kasvavan jyrkästi veren alkoholipitoisuuden noustessa.

On katsottu, että riittävä liikennevalvonta, sen oikea kohdistaminen ja siihen liittyvä kiinnijäämisriski ehkäisisivät kaikkein parhaiten rattijuopumusrikoksiin syyllymistä. Valvonnan määrän on arvioitu olevan kuitenkin niin vähäistä, että rattijuopon on katsottu voivan ajaa keskimäärin jopa yli 200 kertaa humalassa jokaista kiinnijäämistään kohti.<sup>33</sup>

Kansainvälisissä tutkimuksissa on havaittu alkolukon vähentävän tehokkaasti rattijuopumuksia sinä aikana, kun alkolukko on ollut asennettuna autoon.<sup>34</sup> Tämä tieto ei sinänsä yllätä, koska autohan ei käynnisty, mikäli kuljettajalla on alkoholia hengitysilmassa. Valvottu ajo-oikeus onkin katsottu uudeksi hyväksi keinoksi rattijuopumusten vähentämiseen ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Se on vaihtoehtoinen seuraamus ehdottomaan ajokieltoon määräämiselle. Sitä kokeiltiin aluksi vuosina

<sup>28</sup> L 1103/2004, ks. HE 104/2004 vp. s. 7, 14, 19 ja Tolvanen s. 213.

<sup>29</sup> ks. s. 18.

<sup>30</sup> L 360/2005, ks. HE 15/2005 vp. s. 7.

<sup>31</sup> L 1109/2010 ja L 1110/2010, ks. HE 74/2010 vp s. 4.

<sup>32</sup> L 360/2005, ks. HE 15/2005 vp. s. 7.

<sup>33</sup> L 360/2005, ks. HE 15/2005 vp. s. 10.

<sup>34</sup> L 360/2005, ks. HE 15/2005 vp. s. 17.

2005–2008 määräajan voimassa olleella lainsäädännöllä (Laki alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta 360/2005 ja Laki tieliikennelain väliaikaisesta muuttamisesta 361/2005, voimassa 1.7.2005–30.6.2008) ja saatujen hyvien kokemusten seurauksena valvottu ajo-oikeus vakinaistettiin (Laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta 439/2008 ja Laki tieliikennelain muuttamisesta 440/2008, voimaan 1.7.2008).

Alkolukolla tarkoitetaan laitetta, joka kuljettajan hengitysilmasta mitattavan alkoholipitoisuuden perusteella estää ajoneuvon käynnistymisen. Laitteessa on näytek-sikkö ja kontrolliyksikkö. Näytek-sikkö on kojelautaan asennettava osa, johon kuljettaja puhaltaa ja joka mittaa hengitysilmän alkoholipitoisuuden. Kontrolliyksikkö kirjaa puhallukset, näytteiden antamispäivät, kellonajat ja alkoholipitoisuudet. Alkolukko vaatii satunnaisesti myös ajon aikana puhalluksen, minkä tarkoituksena on estää ajon aikana tapahtuva juominen. Aikaa puhallukseen on useita minuutteja, joten puhallus ei vaaranna keskittymistä liikenteeseen.<sup>35</sup> Alkolukkoon on säädetty yleistä 0,5 promillen promillerajaa alhaisempi raja, 0,2 promillea.<sup>36</sup>

### 3.2 Kokeilulait 2005–2008

Valvottu ajo-oikeus on vaihtoehtoinen seuraamus ehdottomaan ajokieltoon määräämiselle ja valvottuun ajokieltoon voidaan määrätä myös uusintarikokseen syyllistynyt rattijuoppo. Tämä oli merkittävä muutos aikaisempaan asiointitilaan, koska oikeuskäytännön mukaan uusintarikokseen syyllistyminen on estänyt määräämisen ehdolliseen ajokieltoon (KKO:2005:132). Kokeilukautena voimassaolleen lainsäädännön mukaan valvottua ajo-oikeutta oli oikeutettu pyytämään rattijuopumuksesta epäilty henkilö, jolla oli vakinainen asuinpaikka Suomessa ja vähintään B-ajokorttiluokan mukainen muu kuin tieliikennelain 72 pykälän 2 momentissa tarkoitettu kahden vuoden ajo-oikeus.<sup>37</sup> Valvottu ajo-oikeus myönnettiin *koetusajaksi*. Edellytyksenä alkolukkoajokortin myöntämiselle oli, että henkilö toimitti poliisille todistuksen alkolukon asentamisesta, sekä selvityksen siitä, että ajoneuvo on alkolukon asentamisen jälkeen muutostarkastettu (ajo-oikeus myönnettiin siis vain kyseiseen ajoneuvoon). Lisäksi edellytyksenä oli, että henkilö toimitti poliisille todistuksen päihderiippuvuuden arviointiohjelman aloittamisesta.<sup>38</sup>

Jokaisen valvottavan tuli suorittaa sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön ohjeiden mukainen 6 kk kestävä arviointiohjelma sen selvittämiseksi, ettei päihderiippuvuus muodostanut estettä ajokortin voimassaololle.<sup>39</sup> Päihderiippuvuuden arviointiohjelman

<sup>35</sup> L 360/2005, ks. HE 15/2005 vp. s. 4.

<sup>36</sup> VNA alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä (431/2005) 4§.

<sup>37</sup> lain 2 § 1 mom, ks. myös liitteenä oleva poliisin esite rattijuopumukseen syyllistyneelle.

<sup>38</sup> lain 4§ 1 mom.

<sup>39</sup> L 360/2005, ks. HE 15/2005 vp. s. 20–21.

päätyttyä valvottavan oli osallistuttava vielä jatkoseurantaan.<sup>40</sup>Valvottava vastasi itse valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksista.<sup>41</sup>

Uusi *tieliikennelain 79a §*:Tuomioistuimen on määrättävä rikoslain 23 luvun 3§:n 1 momentissa tai 4§:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuun rattijuopumukseen syyllistyneelle alkoluokalla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta 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 määrätyle luovutetaan alkoluokalla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetun lain 4§:n 1 momentissa tarkoitettu alkoluokkoajokortti. Koetusajan pituus on yksi vuosi. Valvotusta ajo-oikeudesta ja koetusajan keskeytymisestä säädetään valvotun ajo-oikeuden kokeilemisestä annetussa laissa.

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

- 1) peruuttaa valvontaa koskevan pyyntönsä;
- 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 soveltuvin osin voimassa, mitä 79§:ssä sääde- tään ehdollisesta ajokiellosta.

Valvottu ajo-oikeus voitiin määrätä siis ainoastaan alkoholin käyttöön perustuvasta rattijuopumuksesta. Syynä tähän on, ettei alkoluokko tunnista huumausaineita tai lääkeaineita.<sup>42</sup> Edellytyksenä valvottuun ajo-oikeuteen määräämiselle oli myös, ettei henkilöä määrätty ehdottomaan vankeusrangaistukseen. Mikäli ehdoton vankeusrangaistus olisi muunnettu yhdyskuntapalvelurangaistukseksi, ei mainittu rangaistus olisi muodostanut kuitenkaan estettä valvotun ajokiellon määräämiselle.<sup>43</sup>

Alkolukkokokeiluun hyväksyttiin loppuvuoden 2005 aikana 19 kuljettajaa, vuonna 2006 113 kuljettajaa ja vuonna 2007 jo 159 kuljettajaa.<sup>44</sup> Valvottua ajo-oikeutta koskevan kokeilun aikana 1.7.2005–30.6.2008 alkoluokkoajokortteja myönnettiin 302 kpl.<sup>45</sup>

Valtion teknillinen tutkimuslaitos teki alkoluukkokokeiluun liittyen kaksi tutki- musta. Toisessa selvitettiin valvotun ajo-oikeuden prosessin toimivuutta (Alkoluk- kokokeilu 2005–2008, Prosessin seuranta, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 30/2007) ja toisessa kokeiluun osallistujien näkemyksiä (Alkolukkokokeilu, kokeilun

<sup>40</sup> lain 7§

<sup>41</sup> L 360/2005, ks. HE 15/2005 vp. s. 14.

<sup>42</sup> L 360/2005, ks. HE 15/2005 vp. s. 23.

<sup>43</sup> L 360/2005, ks. HE 15/2005 vp. s. 24.

<sup>44</sup> L 439/2008, ks. HE 36/2008 vp. s. 4–5.

<sup>45</sup> Liikenteen turvallisuusvirasto

suorittaneiden mielipiteitä, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 38/2007). Tutkimuksissa kokeiluun osallistuneet valvottavat antoivat kritiikkiä tuomioistuinkäsittelyn odottamisesta johtuneesta viiveestä. Poliisi ei kokeilukautena voinut vielä myöntää alkoluokkoajokorttia ennen tuomioistuimen päätöstä. Osallistujien mielestä prosessi kokonaisuutena toimi kuitenkin hyvin. Lähes kaikki osallistujat kannattivat valvotun ajo-oikeuden käytön lisäämistä.<sup>46</sup> Alkolukon käyttötietojen ja kokeiluun osallistuneiden haastattelujen perusteella alkolukon tiedetään kokeilun aikana estäneen useita rattijuopumuksia.<sup>47</sup>

Hyvin harva tutkimukseen osallistuneista valvottavista koki saaneensa päihdeohjelmaan osallistumisesta itselleen hyötyä.<sup>48</sup> Myös päihdehuollossa vuonna 2006 toteutetussa seurantatutkimuksessa ilmeni, että valvontaan liittynyt valvottavien päihderiippuvuusarvio ja siihen sisällytetty hoito ei näyttänyt vaikuttavan rattijuopumusten uusimiseen, vaikkakin se kuormitti päihdehuoltoa runsaasti. Päihdehuollossa koettiin ongelmana, että resursseja kului henkilöihin, joilla ei ollut todellista motivaatiota hoitoon. Valvottavien ainoa tavoite näytti olleen saada tavallinen ajokortti takaisin.<sup>49</sup>

### 3.3 Järjestelmän vakinaistaminen 2008

Kokemukset alkulukkokokeilusta katsottiin myönteisiksi ja liikenneturvallisuusalan asiantuntijat olivat yksimielisiä siitä, että alkolukon laajalla käytöllä voidaan merkittävästi vähentää rattijuopumuksia.<sup>50</sup> Valvottu ajo-oikeus vakinaistettiin heinäkuussa 2008. Katsottiin, että alkolukon käyttöä jatkamalla ja kehittämällä voitiin vähentää alkoholista aiheutuvia tieliikenneonnettomuuksia ja siten parantaa liikenneturvallisuutta.<sup>51</sup>

Poliisille annettiin nyt mahdollisuus määrätä rattijuopumuksesta epäillylle kuljettajalle valvottu ajo-oikeus tämän esittämästä pyynnöstä heti, kun tämä toimitti poliisille todistuksen alkolukon asentamisesta, sekä selvityksen siitä, että ajoneuvo oli alkolukon asentamisen jälkeen muutoksastettu. Alkolukon käyttöönottonenettelyä siis nopeutettiin ja tuomioistuinkäsittelyn odottamisesta johtunut viive poistui. Tutkimusten valossa tämän katsottiin ehkäisevän uusintarikoksia.<sup>52</sup> Valvottuun ajokieltoon liittyvä ehdollisen ajokiellon koetusaika alkoi, kuten ennenkin, vasta tuomioistuimen antamasta ratkaisusta lukien.<sup>53</sup> Tätä ehdolliseen ajokieltoon liittyvää koetusajan pituutta pidennettiin 1.7.2008 alkaen. Sen pituutena oli vielä kokeilukautena yksi vuosi, mutta nyt sen pituudeksi tuli vähintään 1 vuosi ja enintään 3 vuotta.

<sup>46</sup> L 439/2008, ks. HE 36/2008 vp. s. 4–5.

<sup>47</sup> L 439/2008, ks. HE 36/2008 vp. s. 18.

<sup>48</sup> L 439/2008, ks. HE 36/2008 vp. s. 4–5.

<sup>49</sup> L 439/2008, ks. HE 36/2008 vp. s. 8.

<sup>50</sup> L 439/2008, ks. HE 36/2008 vp. s. 11–12.

<sup>51</sup> L 439/2008, ks. HE 36/2008 vp. s. 13.

<sup>52</sup> L 439/2008, ks. HE 36/2008 vp. s. 14.

<sup>53</sup> L 439/2008, ks. HE 36/2008 vp. s. 24.

Kokeilussa raskaaksi koetusta päihderiippuvuuden arviointiohjelmasta, jonka ei katsottu tuottaneen toivottuja tuloksia, luovuttiin. Riittäväksi katsottiin, että valvottava kävi lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksista terveyteen, sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista. Tästä käynnistä valvottavan tuli pyytää todistus, josta ilmeni keskustelun tarkoitus. Valvottavan tuli toimittaa todistus asuinpaikkansa poliisiviranomaiselle.<sup>54</sup>

Valvottu ajo-oikeus on 1.7.2008 alkaen ollut mahdollista määrätä myös lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijalle, minkä lisäksi alkolukko on ollut mahdollista asentaa myös raskaaseen ajoneuvoon ja traktoriin.

Laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta 3 §: Valvotun ajo-oikeuden aikana käytettävät ajoneuvot on varustettava laitteella, joka kuljettajan hengitysilma-asta mitattavan alkoholipitoisuuden perusteella estää ajoneuvon käynnistymisen (alkolukko). Alkolukko asennetaan valvottuun ajo-oikeuteen määrätyn (valvottava) käytössä olevaan yhteen tai useampaan henkilöautoon, linja-autoon, pakettiautoon kuorma-autoon tai traktoriin.

Ajoneuvo on muutostarkastettava alkolukon asentamisen ja poistamisen jälkeen. Alkolukko on mahdollista vaihtaa valvotun ajo-oikeuden aikana ajoneuvosta toiseen, mutta tästä on toimitettava poliisille todistukset alkolukon asennuksesta ja ajoneuvon muutostarkastuksesta. Toisin kuin kokeilussa, ajoneuvon ei tarvitse olla yksityiskäytössä.<sup>55</sup>

Valvottu ajo-oikeus voidaan peruuttaa ja ehdollinen ajokielto määrätä pantavaksi täytäntöön tieliikennelain 79§:n 3 momentissa (ajokieltoon määrätty syyllysty koetusajana uudelleen rattijuopumukseen) ja 79a§:n 2 momentissa säädetyn edellytyksin.<sup>56</sup>

Tieliikennelain 79a § 2–3 mom: Tuomioistuimen on peruutettava valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos valvottava koeaikana peruuttaa valvontaa koskevan pyyntönsä taikka ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta tai laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden.

Jos ajokieltoon määrättävä on asetettu väliaikaiseen ajokieltoon 76§:n 1 momentin 6 kohdan nojalla ennen tuomioistuimen päätöstä ajokiellosta ja hän edelleen pyytää valvotun ajo-oikeuden määräämistä, tuomioistuimen on rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä ratkaistava, onko teolle tai laiminlyönnille ollut hyväksyttävä syy.

Tieliikennelain 76 § 1 mom 5-6 k: Poliisimies voi määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon ja ottaa ajokortin haltuunsa 79a §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitetun pyynnön peruuttamisen vuoksi tai jos on syytä epäillä ajo-oikeuden haltijaa 79a §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetusta teosta taikka laiminlyönnistä.

<sup>54</sup> L 439/2008, ks. HE 36/2008, vp. s. 14–15.

<sup>55</sup> L 439/2008, ks. HE 36/2008 vp. s. 22.

<sup>56</sup> Laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta 9 §.

Lain 79a pykälän 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettuna hyväksyttävänä syynä on mahdollista pitää esimerkiksi sairastumista tai sellaisen vankeusrangaistuksen suorittamista, joka estää velvollisuuden toteuttamisen tiettyä aikana.<sup>57</sup> Jos poliisi määrää valvottavan ajokieltoon jostakin muusta syystä, esimerkiksi toistuvista liikennerikkomuksista, otetaan alkolukkoajokortti ajokiellon ajaksi pois, mutta valvottua ajo-oikeutta ei tällöin peruuteta.<sup>58</sup>

## 4. Ajokorttilaki

### 4.1 Taustaa ja lain pääsisältö

Seuraavan kerran ajokorttiseuraamuksia koskevia säännöksiä uudistettiin vuonna 2011 (Ajokorttilaki 386/2011). Ajokorttiseuraamukset ovat lain 7 luvussa, joka tuli voimaan 1.6.2011. Samassa yhteydessä kumottiin tieliikennelaista (267/1981) siellä aiemmin sen 5. luvussa olleet vastaavat säännökset. Uuden ajokorttilain säätämisen taustalla on ajokorteista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY eli ns. ajokorttidirektiivi. Ajokorttidirektiivin toimeenpanoon liittyvät muutokset edellyttivät meillä Suomessa ajokorttijärjestelmän tarkistamista keskeisiltä osiltaan. Direktiivin edellyttämiä muutoksia on kansallisesti sovellettava 19.1.2013 lukien. Suomessa ajokorttia koskevat tieliikennelain säännökset ovat olleet suppeita ja pääosa säännöksistä on sisältynyt valtioneuvoston asetuksen tasoiseen ajokorttiasetukseen. Kuljettajaopetusta ja –tutkintoa koskevat säännökset ovat sisältyneet ministeriön asetuksen tasoiseen ajokorttiasetuksen soveltamisesta annettuun liikenneministeriön päätökseen. Ajokorttilainsäädännön erityisenä ongelmana on ollutkin säädösten painottuminen asetustasolle, mikä ei täytä perustuslain vaatimuksia. Tavoitteena ajokorttilakia säädettäessä on ollut kehittää ajokorttisäännöksiä niin, että ne vastaisivat liikenneturvallisuuden ohella myös perustuslain vaatimuksia. Toinenkin syy ajokorttilain säätämiseksi on ollut. Ajokorttisäännöksiä oli muutettu useaan kertaan niiden antamisen jälkeen, minkä seurauksena lainsäädäntö on aiemmin ollut hajanaista ja vaikeaselkoista.<sup>59</sup>

Ajokorttilakia valmisteltaessa tarkasteltiin ajokorttiseuraamuksiin liittyvää menettelyä eräissä muissa Euroopan maissa. Ajokorttiseuraamuksista ei ole olemassa Euroopan unionin lainsäädäntöä. Jäsenvaltioiden kesken on tehty sopimus ajokieltojen tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta, mutta ainoastaan muutamat jäsenvaltiot ovat ratifioineet sopimuksen eikä se vielä ole tullut voimaan. Useissa maissa näyttäisi olevan käytössä ajokorttiseuraamuksiin liittyvä pisteytysjärjestelmä. *Saksassa* on käytössä

<sup>57</sup> L 439/2008, ks. HE 36/2008 vp. s. 24.

<sup>58</sup> L 439/2008, ks. HE 36/2008 vp. s. 24.

<sup>59</sup> L 386/2011, ks. HE 212/2010 vp. s. 1 ja 15.

järjestelmä, jossa kuljettajalle kertyy virhepisteitä hänen syyllistyessään liikenne-rikkomukseen tai rattijuopumukseen. Myös *Norjassa* toistuvista liikenne-rikkomuksista kertyy kuljettajalle virhepisteitä. Kun virhepisteitä on kertynyt riittävästi, seurauksena on ajokortin peruuttaminen (Saksa) tai ajo-oikeuden poistaminen (Norja). *Ranskassa* ajokortin haltijalla on käytettävissään 12 pistettä (uusilla kuljettajilla kuitenkin 6 pistettä kolmen vuoden koeajan), joita sitten vähennetään, mikäli kuljettaja syyllistyy liikenne-rikkomuksiin. Pisteiden putoaminen nolnaan merkitsee 6 kuukauden pituista ajokieltoa.<sup>60</sup> Pistearvoja Ranskassa annetaan yhtä hyvin rattijuopumusrikoksille kuin vähäisille liikenne-rikkomuksille.<sup>61</sup>

Suomessakin mietittiin pistejärjestelmän soveltuvuutta. Selvittelytyön tuloksena kannatettiin kuitenkin yleisesti voimassa olevan ajokieltojärjestelmän kehittämistä. Katsottiin, että ajokielto täytyy olla mahdollista määrätä jo yhden rikoksen perusteella ja että poliisin tulee jatkossakin voida määrätä ajokielto sellaisesta yhdestä liikenneturvallisuutta vaarantavasta teosta, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan.<sup>62</sup>

Ajokorttilain ajokielto- ja muita seuraamuksia koskeva 7 luku tuli voimaan 1.6.2011 ja samassa yhteydessä kumottiin tieliikennelaista siellä aiemmin olleet vastaavat säännökset. Ajokorttilakia säädettäessä ajokorttiseuraamusjärjestelmä pysytettiin perusteiltaan ja rakenteiltaan ennallaan. Seuraamusten määrääminen on porrastettu rikosten ja rikkomusten vakavuuden ja lukumäärän mukaan. Ajo-oikeuteen voidaan edelleen puuttua vakavien yksittäisten liikenne-rikosten ja vähäisempien tietyn ajanjakson aikana toistuvien rikkomusten perusteella. Ajokieltoseuraamusjärjestelmää kehitettiin siten, että ajokieltoon johtavana tekona otetaan nyt huomioon myös vaarallisten aineiden kuljetusrikos ja toistuvien tekojen perusteella määrättävän ajokiellon osalta tekojen laskennassa huomioidaan aikaisempaa laajempi määrä rikkomuksia. Varoituksen käyttöalaa ehdottomaan ajokieltoon määräämisen vaihtoehtona laajennettiin.<sup>63</sup>

Ajokorttilain esitöiden mukaan erityisesti ajo-oikeuden haltijan käsite oli tuottanut ongelmia ajokielto säännösten yhteydessä.<sup>64</sup> Nyt ajo-oikeuden haltijan käsite on otettu lain kolmanteen pykälään.

Ajokorttilain 7 luvun 64 pykälän 2 momentissa viitataan ajo-oikeuden haltijaan, joka on poliisin toimesta edellytysten täytyessä määrättävä ajokieltoon. Henkilö ei siis menetä ajo-oikeuden haltijuuttaan, vaikka hänet määrätäänkin ajokieltoon ja ajokortti siirtyy poliisin haltuun.<sup>65</sup> Jos esimerkiksi henkilön voimassa oleva ajokieltoseuraamus olisi lähipäivinä päättymässä silloin, kun hänet tavattaisiin liikenteestä ja hänen epäiltäisiin syyllistyneen rattijuopumukseen, on mahdollista, että poliisi määrää

<sup>60</sup> L 386/2011, ks. HE 212/2010 vp. s. 21–23.

<sup>61</sup> L 386/2011, ks. HE 212/2010 vp. s. 25.

<sup>62</sup> L 386/2011, ks. HE 212/2010 vp. s. 24–25.

<sup>63</sup> HE 212/2010 vp. s. 33–35.

<sup>64</sup> HE 212/2010 vp. s. 48.

<sup>65</sup> HE 212/2010 vp. s. 48.

hänet väliaikaiseen ajokieltoon. Väliaikainen ajokielto tulisi voimaan siitä alkaen, kun hänen edellinen ajokieltonsa päättyisi.

Liikenneturvan tienvarsitutkimuksessa on saatu jo myönteistä palautetta ajokieltoon määräämisen uhkan liikennerikkomuksia ennaltaehkäisevästä vaikutuksesta kuljettajan liikennekäyttäytymiseen. Toistuvina rikkomuksina huomioitaviin tekoihin (AjokorttiL 65§ 1 mom 1a kohta) lisättiin 1.6.2011 alkaen matkapuhelimen käyttö ajon aikana siten, että kuljettaja pitää matkapuhelinta kädessään. Liikenneturva on tehnyt tienvarsitarkkailuja matkapuhelimen käytöstä ajon aikana jo useina vuosina ja viimeisimmät, syksyn 2011 tiedot, perustuvat 5157 havaintoon autoliikenteestä eri puolilta maata. Havaintojen mukaan vuonna 2010 12,8 prosenttia matkapuhelimeen puhuneista autonkuljettajista puhui ilman handsfree-laitetta ja syksyllä 2011 ainoastaan 8,7 prosenttia. Liikenneturvan toimitusjohtaja Tarvainen toteaa Liikenneturvan Uutispöytä-sivustolla, että ajokiellon pelote on saanut entistä useammat autoilijat jättämään kännykän rauhaan ajon aikana tai asettamaan handsfree-laitteen valmiiksi ennen ajoon ryhtymistään.<sup>66</sup>

## 4.2 Ajokorttilain 7 luvun määräykset

Säännökset ajokieltoon määräämisestä, ajokiellon kestosta, ehdollisesta ajokiellosta, valvotusta ajo-oikeudesta, väliaikaiseen ajokieltoon määräämisestä, väliaikaisen ajokiellon kestosta ja varoituksesta sisältyvät lain 7 lukuun.

Lain 64§ vastaa pääasiallisesti aikaisempia tieliikennelain 75 pykälän 1 ja 2 momentteja. Lisäyksenä pykälän 1 momenttiin tuli, että tuomioistuimen on määrättävä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ajokieltoon myös silloin, jos hänen todetaan syyllistyneen vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen. Tieliikenteessä kuljetetaan vuosittain miljoonia tonneja vaarallisiksi luokiteltuja aineita, esimerkiksi räjähteitä, palavia nesteitä, kaasuja, syövyttäviä ja myrkyllisiä aineita. Vaarallisia aineita kuljettavan raskaan ajoneuvon joutuessa osalliseksi liikenneonnettomuuteen on läsnä suuronnettomuuden vaara.<sup>67</sup> Lisäyksellä on haluttu korostaa vaarallisten aineiden kuljettajalla olevaa vastuuta kuljetusta koskevien säännösten noudattamisessa. Vaarallisten aineiden kuljetusrikoksen katsotaan muodostavan vastaavan uhan liikenneturvallisuudelle kuin muutkin pykälän 1 momentissa mainitut teot.<sup>68</sup>

Ajokorttilain 64§ 3 mom:ssa mainitaan, että vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan osoittavana tekona pidetään myös sitä, että kuljettaja on käsittelemällä tai ulkoisella apuvälineellä häirinnyt tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvontaan tarkoitettua laitetta siten, että se tuottaa virheellistä tietoa

<sup>66</sup> <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/uutispoyta>.

<sup>67</sup> L 386/2011, ks. HE 212/2010 vp. s. 34.

<sup>68</sup> L 386/2011, ks. HE 212/2010 vp. s. 71.

hänen ajo- ja lepoajoistaan. Lisäys johtuu siitä, että raskaan ajoneuvon kuljettamisen väsyneenä on katsottu muodostavan riskin liikenneturvallisuudelle.<sup>69</sup>

Ajokorttilain 65§:ssä säädetään ajokiellon määräämisen edellytyksistä toistuvien rikkomusten perusteella. Ajokieltoseuraamuksen määrää poliisi. Toistuvina rikkomuksina huomioitaviin tekoihin on lisätty matkapuhelimen käyttö ajon aikana, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen, sekä vaarallisten aineiden kuljetusrikkomus. Kaikilla säännöksessä ajokieltoperusteena huomioon otettavilla teoilla on katsottu olevan välitön yhteys liikenneturvallisuuteen.<sup>70</sup>

Ajokiellon kestosta säädetään lain 66 pykälässä. Ajokorttilaki 66 § 1 mom: Rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen syyllistynyt kuljettaja määrätään ajokieltoon vähintään yhdeksi kuukaudeksi ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt vähintään kolmeksi kuukaudeksi. Uusintarikoksista ajokiellon kestoksi määrätään:

- 1) vähintään kuusi kuukautta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt:
  - a) kahdesti rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen; tai
  - b) rattijuopumukseen ja vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen; tai
  - c) rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen ja lisäksi törkeään rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen;
- 1) vähintään yksi vuosi, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt kahdesti tekoon, joka täyttää törkeän rattijuopumuksen tai törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

Huomion arvoinen on edellä todetun momentin 1c kohta. Verrattaessa säännöstä aikaisempaan tieliikennelain 78 pykälän 1 momentin 1 kohtaan, se on asiasisällöltään muuttunut (ks. edellä kohta 2.4 s. 7). Kyseisen tieliikennelain säännöksen ei oikeuskäytännön (KKO 2007:77) mukaan katsottu soveltuvan sellaiseen tilanteeseen, jossa aikaisempi rikos oli törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Liikenneturvallisuuden kannalta vallinnutta tilannetta ei ole voitu pitää kovinkaan perusteltuna.<sup>71</sup> Nyt tilanteeseen on saatu korjaus. Tekojen järjestyksellä ei ole enää merkitystä säännöksen soveltamisen kannalta. Uusintasäännöstä ja vähintään 6 kuukauden pituista ajokieltoa on sovellettava myös silloin, jos henkilö on viiden vuoden sisällä syyllistynyt ensin törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja vasta sen jälkeen rattijuopumukseen.<sup>72</sup>

Varoitusta koskeva ajokorttilain 73§ eroaa joiltakin osin aiemmin voimassa olleen tieliikennelain 80§:n sisällöstä.

Ajokorttilaki 73 § 1–3 mom: Poliisi voi 64 §:n 2 momentin 4 ja 5 kohdassa (kuluneuvon kuljettaminen oikeudetta, henkilö on ulkomailla syyllistynyt liikennejuo-

<sup>69</sup> Poliisihallituksen ohje 2020/2011/1367 s. 3.

<sup>70</sup> L 386/2011, ks. HE 212/2010 vp. s. 27.

<sup>71</sup> L 386/2011, ks. HE 212/2010 vp. s. 72.

<sup>72</sup> L 386/2011, ks. HE 212/2010 vp. s. 72.

pumukseen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla) ja 65 §:ssä (toistuva syyllistyminen liikenne rikkomuksiin seuranta-aikana) tarkoitetuista teoista antaa ajokieltoon määräämisen sijasta varoituksen, jos ajo-oikeus on ajo-oikeuden haltijalle toimeentulon tai liikkumistarpeen vuoksi välttämätön eikä tekojen ole katsottava osoittavan piittaamattomuutta tieliikennettä koskevista säännöksistä tai hänelle niiden rikkomisesta tuomituista tai määrättyistä seuraamuksista.

Se, joka yhden vuoden kuluessa varoituksen saamisesta syyllistyy yhteenkin 1 momentissa tarkoitettuun tekoon, on määrättävä ajokieltoon. Tekoon syyllistyneelle voidaan kuitenkin ajokieltoon määräämisen sijaan antaa uusi varoitus *rikkomuksen vähäisyyden* perusteella. Uuteen edellä mainittuun tekoon syyllistyminen yhden vuoden sisällä toisen varoituksen antamisesta johtaa ajokieltoon. Poliisi voi 64 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettua rikoksesta (vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan osoittava teko) antaa tämän pykälän 1 momentissa tarkoitettulle ajo-oikeuden haltijalle ajokiellon sijaan varoituksen, jos siihen on *erityisen painavia syitä*. Jos ajo-oikeuden haltija kahden vuoden sisällä varoituksen antamisesta syyllistyy uuteen mainitussa kohdassa tarkoitettuun rikokseen, hänet on sen perusteella määrättävä ajokieltoon.

Vähäisinä rikkomuksina on mahdollista pitää rikesakolla rangaistavia rikkomuksia<sup>73</sup>. Varoituksen käyttöä arvioitaessa otetaan huomioon myös kuljettajan edellytykset havaita rikkomus. Esimerkiksi tavaraliikenteen kuljetuksessa olevan pienen ylikuorman havaitseminen voi olla vaikeaa ja teko olisi mahdollista arvioida sen vuoksi vähäiseksi.<sup>74</sup> Varoitusta on mahdollista käyttää pykälän 3 momentin mukaan nyt myös vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan osoittavasta teosta, mutta se edellyttää erityisen painavia syitä. Tällaisia syitä voisivat olla esimerkiksi kuljettajan henkilökohtaiset ominaisuudet, onko teosta aiheutunut konkreettista vaaraa ja ajo-oikeuden tarve. Ajo-oikeuden tarve voisi perustua esimerkiksi vammaisen kulkemiseen tai kuljettamiseen, tai säännöllisessä sairauden hoidossa käymiseen silloin, kun muuta kuljetusta ei olisi kohtuudella järjestettävissä.<sup>75</sup> Pelkästään se, että ajo-oikeuden tarve perustuu ammatin harjoittamiseen, ei ole peruste varoituksen käyttämiselle.<sup>76</sup> Varoitusta ei voi käyttää, jos teosta on aiheutunut vaaraa muille tienkäyttäjille. Uuteen vakavaa piittaamattomuutta osoittavaan tekoon syyllistymisestä kahden vuoden sisällä varoituksesta seuraa kuitenkin ajokieltoon määrääminen.<sup>77</sup>

<sup>73</sup> L 386/2011, ks. HE 212/2010 vp. s. 73.

<sup>74</sup> Poliisihallituksen ohje 2020/2011/1367 s. 4.

<sup>75</sup> L 386/2011, ks. HE 212/2010 vp. s. 73–74.

<sup>76</sup> Poliisihallituksen ohje 2020/2011/1369 s. 3.

<sup>77</sup> L 386/2011, ks. HE 212/2010 vp. s. 73–74.

### 4.3. Poliisihallituksen ohjeet ja poliisin määräämät rikosperusteiset määräaika-ajokiellot

Uuden ajokorttilain voimaantulon myötä uudistettiin poliisihallituksen poliisille antamat ohjeet ajokielloon määräämisestä ja varoituksen antamisesta vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan osoittavan teon vuoksi ja toistuvien liikenne rikosten ja -rikkomusten vuoksi. Seuraavassa taulukossa on nähtävissä poliisin noudattama ohjeellinen taulukko ajokiellon pituuden määrittämiseksi. Käytäntö ei muuttunut uudistuksessa. Ajokiellon keston määrittäminen tapahtuu teosta / teoista annettujen päiväsakkojen lukumäärän perusteella. Päiväsakkojen lukumäärää laskettaessa otetaan huomioon vain liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi katsotut teot. Liikenneturvallisuuden vaarantamista, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan tai kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta ei oteta huomioon toistuvia liikenne rikkomuksia laskettaessa.<sup>78</sup>

Normaalin ajokiellon kesto	Ajokiellon edellytykset	Liukuma (ajokiellon vähimmäis- ja enimmäiskesto)
6 viikkoa	<i>Toistuvat liikenne rikokset ja -rikkomukset:</i> 1. tekoja on vähimmäismäärä, eikä yhdestäkään teosta yli 15 päiväsakon rangaistusta, ja päiväsakkojen yhteenlaskettu lukumäärä on enintään 35 päiväsakkoa 2. tekoja 1–2 yli vähimmäismäärän ja kaikki rangaistukset ovat rikesakkoja <i>Vakava piittaamattomuus:</i> alle 24 päiväsakkoa	1 kuukausi – 8 viikkoa
12 viikkoa	<i>Toistuvat liikenne rikokset ja -rikkomukset:</i> 1. tekoja 1–2 yli vähimmäismäärän tai yksi vähintään 16 päiväsakon rangaistus tai päiväsakkojen yhteenlaskettu lukumäärä 36 – 50 <i>Vakava piittaamattomuus:</i>	8–16 viikkoa 6–12 viikkoa
8 viikkoa	24–28 päiväsakkoa	
18 viikkoa	<i>Toistuvat liikenne rikokset ja -rikkomukset:</i> 1. tekoja 3 tai enemmän yli vähimmäismäärän tai päiväsakkojen lukumäärä yli 50	16 viikkoa – 6 kuukautta
12 viikkoa	<i>Vakava piittaamattomuus:</i> yli 28 päiväsakkoa	10 viikkoa – 6 kuukautta

<sup>78</sup> Poliisihallituksen ohjeet 2020/2011/1367 ja 1369, kummankin ohjeen s. 3.

Poliisi on määrännyt rikosperusteisesti hallinnollisia ajokieltoja 1.1.–31.12.2011 seuraavasti:

- perusteena vakava piittaamattomuus liikenneturvallisuutta kohtaan 6401 kpl
- perusteena kuljettajan syyllistyminen kolmeen liikenneerikkomukseen vuoden sisällä tai neljään liikenneerikkomukseen kahden vuoden sisällä 6270 kpl
- perusteena uuden kuljettajan syyllistyminen kahteen liikenneerikkomukseen vuoden sisällä tai kolmeen liikenneerikkomukseen kahden vuoden sisällä 2061 kpl.
- perusteena kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta 2585 kpl
- perusteena liikennejuopumus ulkomailla 175 kpl.<sup>79</sup>

Ajalla 1.1.–31.12.2011 poliisi on antanut kuljettajalle varoituksen ajokieltoon määräämisen sijasta 5820 kertaa.<sup>80</sup>

Ajokorttilakia sovelletaan vain Suomessa. Ahvenanmaalla on lisäksi oma Ajokorttilakinsa. Suomessa (mantereella) poliisi voi esim. määrätä vakavaan piittaamattomuuteen liikenneturvallisuutta kohtaan syyllistyneen kuljettajan ajokieltoon vähintään 1 kuukaudeksi ja enintään 6 kuukaudeksi, mutta Ahvenanmaalla poliisi voi määrätä vastaavaan tekoon syyllistyneen henkilön ajokieltoon enintään 1 kuukaudeksi. Ajokorttilait eivät siis ole identtisiä sisällöltään. Mitä tapahtuu, kun henkilö syyllistyy rattijuopumukseen ulkomailla? Ajokorttiseuraamuksista ei ole olemassa Euroopan Unionin lainsäädäntöä. Jäsenvaltioiden kesken on tehty sopimus ajokieltojen tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta, mutta vain muutamat jäsenvaltiot ovat ratifioineet sopimuksen eikä se ole tullut vielä voimaan.<sup>81</sup>

Ajokorttilakia ei sovelleta ulkomailla tehtyyn tekoon. Ulkomailla rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö voidaan kuitenkin Suomessa määrätä ajokieltoon Ajokorttilain 64 pykälän 2 momentin 5 kohdan nojalla. Ajokiellon kesto on tällöin Ajokorttilain 66 pykälän 3 momentin nojalla vähintään 1 kuukausi ja enintään 6 kuukautta. Koska Ajokorttilakia sovelletaan vain Suomessa, ei uusintarikosta koskevia säännöksiä sovelleta tilanteessa, jossa henkilö syyllistyy Suomessa rattijuopumukseen ja hän on tekoa edeltäneen viiden vuoden sisällä syyllistynyt rattijuopumukseen ulkomailla.

---

<sup>79</sup> Liikenteen Turvallisuusvirasto.

<sup>80</sup> Liikenteen turvallisuusvirasto.

<sup>81</sup> Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 3/2012, s. 20.

## 5. Yhteenvedotaulukko ajokielto­säännöksiin liittyvistä uudistuksista

Seuraavassa selkeyden vuoksi olennaisimmat edellä luvuissa 2–4 käsitellyistä uudistuksista taulukon muodossa esitettynä:

TLL uudistus 1.4.1990	<ul style="list-style-type: none"><li>• ajokieltoon määräämisen edellytyksenä ei enää rangaistukseen tuomitseminen</li><li>• otettiin käyttöön ehdollinen ajokielto ja siihen liittyvä koetus aika</li><li>• poliisin oikeutta ajokiellon määräämiseen yhden liikenne rikoksen perusteella laajennettiin</li><li>• luovuttiin rattijuopumus rikokseen syyllistyneen henkilön hallinnollisesta ajokortin peruuttamisen menettelystä</li></ul>
RL 23 luvun uudistus 1.9.1994	<ul style="list-style-type: none"><li>• alkoholipitoisuus voitiin määritellä myös hengitysilmasta</li></ul>
Tieliikennelain uudistus 1.1.1996	<ul style="list-style-type: none"><li>• seuranta-aikaa pidennettiin toistuvissa liikenne rikkomuksissa; poliisille oikeus määrätä ajokielto seuraamukseksi neljästä kahden vuoden aikana tai kolmesta vuoden aikana tehdystä liikenne rikkomuksesta (uusilla kuljettajilla yhtä liikenne rikkomusta aikaisemmin)</li></ul>
Rikoslain 23 luvun uudistus 1.10.1999	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tieliikennelaista siirtyivät rikoslain 23 lukuun liikenne turvallisuuden vaarantaminen ja törkeä liikenne turvallisuuden vaarantaminen</li><li>• Rattijuopumusta ja törkeää rattijuopumusta koskevat rangaistus säännökset ko. luvun 3 ja 4 pykäliin</li></ul>
Rikoslain 23 luvun rattijuopumus- rikoksia koskeva uudistus 1.2.2003	<ul style="list-style-type: none"><li>• Otettiin käyttöön huumaus aineiden käyttöä liikenteessä koskeva ns. nollaraja</li></ul>
Tieliikennelain uudistus 1.3.2005	<ul style="list-style-type: none"><li>• korjattiin aiemmin voimassa olleita veren ja hengitys ilman alkoholipitoisuuden suhteita</li><li>• ajokielloille teon vakavuuden mukaan määräytyvät vähimmäispituudet</li><li>• ajokiellon keston vaikuttavaksi tekijäksi rikoksen uusiminen</li><li>• varoituksen perusteena aiemmin olleesta ajo-oikeuden haltijan vuosittaisesta ajomäärästä luovuttiin</li><li>• Poliisin ajokieltoon määräämä henkilö ei voi enää saattaa ajokielto asiaansa yleisen ajo-oikeuden ratkaistavaksi</li><li>• Ajokorttiseuraamuksen perusteena olevien toistuvien tekojen luetteloon lisättiin ajoneuvorikkomukset</li></ul>
Laki alkoholilla valvotun ajo-oikeu- den kokeilemisesta, Laki Tieliikennelain väliaikaisesta muut- tamisesta 1.7.2005 –30.6.2008	<ul style="list-style-type: none"><li>• alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumus rikokseen (myös uusintarikokseen) syyllistynyt kuljettaja on oikeutettu pyytämään ehdottomaan ajokieltoon määräämisen sijasta valvottua ajokieltoa</li><li>• valvottu ajokielto määrätään ehdollisena siihen liittyvine koetus aikoi neen</li><li>• ei koske lyhytaikaisen ajokortin haltijaa</li><li>• valvotun ajo-oikeuden pystyi määräämään vain tuomio istuin</li><li>• valvottavan tuli suorittaa sosiaali- ja terveysministeriön ohjeiden mukainen kuukausia kestävä arviointiohjelma ja jatko seuranta</li></ul>

Laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta, Laki Tieliikennelain muuttamisesta, 1.7.2008  
Ajokorttilain 7. luku 1.6.2011

- poliisi saa oikeuden alkolukkoajokortin myöntämiseen jo ennen rattijuopumusasian tuomioistuinkäsittelyä
- koetusaikaa pidennetään aikaisemmasta 1 vuodesta 1–3 vuoteen
- arviointiohjelmasta luovutaan
- myös lyhytaikaisen ajokortin haltijalle oikeus valvottuun ajo-oikeuteen
- ajokieltoon johtavana tekona otetaan huomioon myös vaarallisten aineiden kuljetusrikos
- vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan osoittavaksi teoksi luokiteltiin myös tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvontaan tarkoitetun laitteen käsitteleminen siten, että se tuottaa virheellistä tietoa kuljettajan ajo- ja lepoajoista
- Toistuvina rikkomuksina huomioitaviin tekoihin lisättiin matkapuhelimen käyttö ajon aikana, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen, sekä vaarallisten aineiden kuljetusrikkomus
- Uusintarikoksena käsitellään myös tilanne, jossa rattijuopumusrikokseen syyllistynyt henkilö on viiden tekoa edeltävän vuoden sisällä syyllistynyt törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen
- Varoituksen käyttöalaa ehdottomaan ajokieltoon määräämisen vaihtoehtona laajennettiin

## 6. Ajokorttilain säätämisen jälkeinen kehittämistyö

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 24.1.2011 työryhmän selvittämään alkolukon käytön laajentamista rattijuopumustapauksissa. Toimeksiannon taustalla oli pääministeri Kiviniemen hallituksen linjaus, jonka mukaan alkolukko tulisi määrätä rattijuopumukseen syyllistyneelle henkilölle pakolliseksi ajo-oikeuden ehdoksi. Työryhmän tehtävänä oli selvittää vaihtoehtoisia toteuttamistapoja sille, miten alkolukko voitaisiin määrätä ajo-oikeuden ehdoksi rattijuopumukseen syyllistyneelle kuljettajalle, sekä arvioida, tulisiko seuraamuksen määräämisessä ottaa huomioon tietyt erityisryhmät, esimerkiksi rattijuopumusrikosten uusijat tai uudet kuljettajat, ja tulisiko seuraamusta porrastaa sen mukaan, onko kyseessä tavallinen vai törkeä tekemuoto. Työryhmän tehtävänä oli myös valmistella luonnokset säädösehdotuksiksi ja tehdä niihin liittyvä vaikutusten arviointi.<sup>82</sup>

Työryhmä jätti mietintönsä 17.2.2012 ja se on julkaistu liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuna nro 3/2012. Työryhmän arvion mukaan alkolukon käytön lisäämisellä voidaan saavuttaa merkittäviä liikenneturvallisuushyötyjä.<sup>83</sup> Valtaosalla rattijuopu-

<sup>82</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, asettamispäätös 24.1.2011.

<sup>83</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 3/2012 s. 26.

mukseen syyllystyneistä on vain yksi auto käytössään ja siihen asennetulla alkolukolla voitaisiin estää merkittävä osa päihtyneenä tapahtuvista ajokieltojen rikkomisista.<sup>84</sup>

Työryhmä esittää ajokorttilain 64 pykälään lisättäväksi säännöksen kuljettajan määräämisestä uuteen kuljettajatutkintoon, jos hän on ollut vähintään vuoden yhtämittaisessa ajokiellossa, taikka useamman perättäisen ajokiellon vuoksi yhtämittaisesti vähintään vuoden ajokiellossa. Ajokorttilain 66 pykälää esitetään muutettavaksi siten, että yksittäisistä rattijuopumusrikoksista ja niiden uusimisista määrättävien ajokieltojen vähimmäispituuksia pidennettäisiin.<sup>85</sup> Työryhmä katsoo, ettei ajokiellon yhden kuukauden vähimmäispituus vastaa rattijuopumusteon moitittavuutta ja teosta aiheutuvaa vaaraa liikenneturvallisuudelle. Työryhmä katsoo myös, että törkeä rattijuopumus on omiaan aiheuttamaan suurta vaaraa liikenteelle ja osoittaa kuljettajan täydellistä piittaamattomuutta muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta, minkä vuoksi ajokiellolle säädetty 3 kuukauden vähimmäispituus ei ole riittävä.<sup>86</sup>

Työryhmän ehdotus uudeksi säännökseksi<sup>87</sup> ja sen 66§ käsitteli ajokiellon kestoa.

Edellä mainitun säännöksen mukaan vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen syyllystynyt kuljettaja määrätään ajokieltoon vähintään yhdeksi kuukaudeksi, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai rattijuopumukseen syyllystynyt vähintään kolmeksi kuukaudeksi ja törkeään rattijuopumukseen syyllystynyt vähintään kuudeksi kuukaudeksi. Uusintarikoksista ajokiellon kestoksi määrätään:

- 1) vähintään kuusi kuukautta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllystynyt:
  - a) kahdesti vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen; tai
  - b) rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja lisäksi vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen;
- 1) vähintään yhdeksän kuukautta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllystynyt vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen ja törkeään rattijuopumukseen;
- 2) vähintään yksi vuosi, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllystynyt:
  - a) kahdesti rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen;
  - b) rattijuopumukseen ja törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen; tai
  - c) rattijuopumukseen tai törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja lisäksi törkeään rattijuopumukseen;
- 1) vähintään kaksi vuotta, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllystynyt kahden törkeään rattijuopumukseen.

Ajokorttilain 67 pykälää esitetään muutettavaksi siten, että alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumukseen syyllystyneelle ajokielto voitaisiin määrätä ehdollisena vain yhdistettynä alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa tarkoitettuun ajo-oikeuden valvontaan.

<sup>84</sup> Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 3/2012 s. 25.

<sup>85</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 3/2012 s. 34.

<sup>86</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 3/2012 s. 28.

<sup>87</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 3/2012 s. 40.

Ajokorttilain 69 pykälää esitetään muutettavaksi siten, että valvotun ajo-oikeuden määrääminen ei enää edellyttäisi ajokieltoon määrättävän pyyntöä. Tuomioistuimen olisi määrättävä valvottu ajo-oikeus, jos valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa säädetyt edellytykset täyttyvät ja ajokieltoon määrättävä on antanut valvontaan suostumuksensa. Työryhmä esittää myös, että valvottuun ajo-oikeuteen liittyvän koetusajan pituus määrättäisiin vähintään kahdeksi vuodeksi, jos kuljettaja on viiden vuoden aikana syyllistynyt kahdesti tekoon, joka täyttää törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistön.<sup>88</sup>

Julkisuudessa on jonkin verran kritisoitu alkolukon käytöstä valvottavalle aiheutuvia kustannuksia ja sitä, että valvottavat olisi asetettu varallisuutensa perusteella eriarvoiseen asemaan. Työryhmä on mietinnössään ottanut tähän asiaan kantaa. Työryhmä esittää, että jatkossakin valvottavasta ajo-oikeudesta aiheutuvista kustannuksista vastaisi rattijuopumukseen syyllistynyt kuljettaja. Työryhmän käsityksen mukaan alkolukon käyttäminen maksaa valvottavalle noin 110 – 160 euroa kuukaudessa.<sup>89</sup> Työryhmä toteaa, että henkilöiden taloudelliset edellytykset käyttää hyväksi lainsäädännössä luotavaa mahdollisuutta (mahdollisuus valvottuun ajo-oikeuteen) ovat erilaiset, mutta ettei alkolukosta aiheutuvia kustannuksia voitaisi pitää niin merkittävänä, että ne muodostuisivat kohtuuttomiksi, taikka merkittävää eriarvoisuutta taloudellisin perustein luoviksi. Työryhmä toteaa myös, että mikäli auton käyttäminen olisi valvottavalle erityisistä syistä tarpeellinen, esimerkiksi työssä käynnin vuoksi, hän voisi halutessaan, jos hänen asuinkuntansa niin harkitsee, saada täydentävää toimeentulotukea alkolukon hankintaan ja käyttöön.<sup>90</sup> Ottaen huomioon kunnille valtion taholta viime vuosina asetetut lukuisat lisävelvoitteet pidän mainittua mahdollisuutta täydentävän toimeentulotuen saamiseen aika epätodennäköisenä.

Työryhmä perustelee valvottavalle alkolukosta aiheutuvaa kustannusvastuuta myös sillä, ettei alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa ole kysymys rangaistuksesta, vaan liikennerikosoikeudellisesta turvaamistoimesta. Henkilö ei siis itse kustanna omaa rangaistustaan. Valvottu ajo-oikeus on vapaaehtoinen valinta ehdottomalle ajokiellolle. Työryhmä toteaa myös, ettei perustuslain syrjintäkielto kiellä kaikenlaista eron tekemistä ihmisten välillä, vaan että olennaista on, voidaanko erottelu perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla. Liikenneturvallisuuden parantamista ja rikosten ennalta ehkäisyä voidaan pitää työryhmän mukaan perustuslain 6 pykälässä tarkoitettuna hyväksyttävänä perusteena osallistumiskustannusten aiheuttamalle yksilöiden epäsuoralle eri asemaan asettamiselle. Työryhmä tuo myös esiin, että valvotusta ajo-oikeudesta aiheutuu valvottavalle paitsi kustannuksia, myös etuja. Jos ehdoton ajokielto johtaisi henkilön työpaikan menettämiseen, hänelle aiheutuisi silloin suurempia taloudellisia rasitteita. Alkolukon käyttö edellyttää myös tiettyä

<sup>88</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 3/2012 s. 35–36.

<sup>89</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 3/2012 s. 30.

<sup>90</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 3/2012 s. 37.

päihhteiden käytön hallintaa ja tuo sitä kautta terveempää elämää henkilölle.<sup>91</sup> Valvottavalle alkoholikon käytöstä aiheutuvat kustannukset olisi hyvä mielestäni suhteuttaa myös rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien muille tienkäyttäjille aiheuttamien henkilövahinkojen aiheuttamiin kustannuksiin. Jo yhden ihmisen halvaantumisesta rattijuopon päälleajon seurauksena aiheutuu yhteiskunnalle moninkertaiset kustannukset verrattuna alkoholikkolaitteen käytöstä valvottavalle aiheutuviin kustannuksiin.

Mietintöön sisältyy Oikeusministeriön lausuma mietinnöstä. Lausumassa on kritisoitu ajokieltojen vähimmäispituuksien nostamista. Lausumassa katsotaan, että tuomioistuimille tulisi jatkossakin jättää riittävästi harkintavaltaa ajokieltojen pituuden määrittämisessä.<sup>92</sup>

Lausumassa myös katsotaan, että mikäli uusintarikoksiin liittyviä ajokieltojen vähimmäispituuksia nostettaisiin, niin uusia uusintarikossäännöksiä voitaisiin soveltaa vain lain voimaantulon jälkeisiin tekoihin.<sup>93</sup> Työryhmä on sen sijaan mietinnössään toista mieltä asiasta. Työryhmä on viittannut korkeimman oikeuden tapaukseen KKO 2005:132, jota on sivuttu jo edellä sivulla 7. Tapauksessa Korkein oikeus on arvioinut ajokieltojen osalta lähes vastaavaa tilannetta, joka syntyi, kun uusintarikoksia koskevat ajokieltojen vähimmäiskestoajat tulivat voimaan 1.3.2005. Korkein oikeus katsoi, ettei uuden lain soveltaminen tapaukseen ollut rikoslain taannehtivaa soveltamista ja ajokielto voitiin määrätä uuden lain mukaista vähimmäiskestoja noudattaen. Ratkaisun perusteena on se, että henkilö oli syyllistynyt liikennerikokseen uuden lain voimaantulon jälkeen ja hän oli siten voinut ottaa huomioon, että määrättäessä teon perusteella ajokieltoa asiaan vaikuttaa hänen aikaisempi tekonsa. Työryhmä toteaa myös, että kyse oli vain uuden teon perusteella määrättävästä ajokiellosta siten, että aikaisempi teko otettiin ajokieltoa ankaroitavana tekijänä huomioon ja ettei asiassa ollut kyse siitä, että aikaisemmasta teosta olisi määrätty uusi seuraamus.<sup>94</sup> Itse katsoisin, että mikäli uusintarikokseen liittyvää ajokiellon vähimmäispituutta pidennetään, niin luontevaa olisi huomioida kuljettajan syyllistyminen vastaavaan tekoon viiden vuoden sisällä ja soveltaa uutta säännöstä. Mietintö on tarkoitus lähettää seuraavaksi lausuntokierrokselle.<sup>95</sup>

## 7. Pohdintoja ja keskustelua

Hiljattain tapahtui suurta julkista huomiota aiheuttanut rattijuopon aiheuttama kuolemantapaus. Helsingissä kuoli 3.1.2012 11-vuotias tyttö. Hän oli ollut ylittämässä suojatietä, kun 25-vuotias rattijuopumuksesta epäilty mieshenkilö ajoi hänen päälleen ja

<sup>91</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 3/2012 s. 38.

<sup>92</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 3/2012 s. 43.

<sup>93</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 3/2012 s. 45.

<sup>94</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 3/2012 s. 39.

<sup>95</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö, julkaisu 3/2012 s. 33.

pakeni paikalta. Kyseinen mieshenkilö oli nuoresta iästä huolimattaan tuomittu aiemmin jo kuusi kertaa rattijuopumuksesta. Tapaus nostatti lehdistössä ja paikallisradion lähetyksissä vilkkaan ja kantaa ottavan keskustelun. Liikenneministeri Kyllönen ilmoitti haluavansa alkolukon pakolliseksi heti ensimmäisestä törkeästä rattijuopumuksesta. Hän kertoi pyrkivänsä kiirehtimään (edellä luvussa 6 kerrotun) lakialoitteen valmistelutyötä ja kertoi uskovansa, että alkolukon käyttöön pakottava laki voitaisiin saada säädettyä jo tämän vuoden (2012) aikana, jos sisä- ja oikeusministerit suhtautuisivat siihen myönteisesti.<sup>96</sup>

Seuraavassa taulukossa ovat nähtävissä poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten lukumäärä/vuosi vuosina 1990, sekä 2007–2011.<sup>97</sup>

Vuosi	1990	2007	2008	2009	2010	2011
Rattij.	12.203	12.519	12.065	10.978	9.916	10.089
Törkeä rj.	17.556	15.025	13.812	12.270	11.246	11.409
Yhteensä	29.759	27.544	25.877	23.248	21.162	21.498

Törkeitä rattijuopumuksia näyttää aina olleen enemmän kuin tavallisia rattijuopumuksia. Vuodesta 2007 lähtien sekä törkeiden rattijuopumusten että tavallisten rattijuopumusten lukumäärä näyttää olleen, viime vuotta lukuun ottamatta, selvässä laskussa. Viime vuoden luvuissakaan ei näyttäisi olevan suurta muutosta vuoden 2010 lukuihin. Mikä sitten on aiheuttanut tällaisen laskevan kehitystrendin? Voisiko synä olla valvotun ajo-oikeuden käyttöönottoaminen?

Seuraavassa taulukossa ovat nähtävissä poliisin 1.7.2008–31.11.2012 välisenä aikana myöntämien alkolukkoajokorttien lukumäärät:<sup>98</sup>

Vuosi:	<b>1.7.-31.12.2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>1.1.-31.12.2011</b>
Kappaletta:	138	343	421	529

Edellä jo kävinkin ilmi, että valvotun ajo-oikeuden kokeilujaksolla 1.7.2005 – 30.6.2008 alkolukkoajokortteja myönnettiin yhteensä 302 kpl.<sup>99</sup> Alkolukkoajokorttien määrä näyttää näin ollen olevan voimakkaassa kasvussa. Jo vuonna 2009 niitä on myönnetty enemmän kuin koko kokeilukauden aikana yhteensä.

Tilastoitu rattijuopumusrikollisuus näyttäisi olleen laskusuuntaista sinä aikana, kun alkolukon käyttö on ollut kasvussa. Tästä kehityksestä on kuitenkin ennen aikaisista tehdä pidemmälle meneviä päätelmiä muutosten välisistä yhteyksistä. Tilastoituun rattijuopumusrikollisuuteen vaikuttaa ennen kaikkea poliisin liikennekontrolliin käytämien voimavarojen suuruus ja voimavarojen kohdentaminen. Alkolukon käytön

<sup>96</sup> Helsingin Sanomat 6.1.2012 s. A 20.

<sup>97</sup> Tilastokeskus.

<sup>98</sup> Liikenteen turvallisuusvirasto.

<sup>99</sup> Liikenteen turvallisuusvirasto.

katsotaan vaikuttavan ennen kaikkea uusintarattijuopumukseen. Tuon vaikutuksen suuruudesta ei ole saatavilla kotimaisia mittaustuloksia. Oletettavaa kuitenkin on, että valvotulla ajo-oikeudella on voitu ehkäistä rikosten uusimistapauksia. Sen selvittäminen, kuinka paljon ja mikä on valvotun ajo-oikeuden vaikutus liikenneturvallisuuteen, vaatisi erillisselvityksen. Yhtäkaikki, esimerkiksi Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen alueella valvottu ajo-oikeus on poliisista saamani tiedon mukaan toiminut varsin hyvin, eikä alkulukkoajokortteja ole jouduttu peruuttamaan sen vuoksi, että valvottava olisi koetusaikana syyllistynyt rattijuopumusrikokseen.

Rattijuopumusrikosten lisäksi vaaratilanteita liikenteessä aiheuttavat kaaharit ja henkilöt, jotka törkeästi muutoin rikkovat liikennesääntöjä. Seuraavassa taulukossa ovat nähtävissä poliisin tietoon tulleiden törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisrikosten lukumäärä / vuosi ja miltä osin niissä on ollut kyse nopeusrajoitusten rikkomiseen liittyvästä teosta, vuosina 2008–2011.<sup>100</sup>

Vuosi	2008	2009	2010	2011
Huomattava ylinopeus	3.196	2.871	2.437	2.766
Törkeä liik.turvall. vaarant. yhteensä	4.653	4.252	3.652	4.144

Jos valvottu ajo-oikeus on katsottavissa tehokkaaksi keinoksi rattijuopumusrikosten vähentämiseen, niin millä tavalla vakavaan piittaamattomuuteen liikenneturvallisuutta kohtaan ja törkeään liikenneturvallisuuteen vaarantamiseen syyllistyvien kuljettajien määrä saataisiin laskuun? Eikö ajokieltoseuraamus ehkä olekaan riittävä pelote vai koetaanko kiinnijäämisriski liian pieneksi? Tulisiko valvontaa lisätä?

Teiden varsille on tullut runsaasti valvontakameroita, joista vielä etukäteen varoitetaan tiellä kulkevia. Teknisellä valvonnalla pystytäänkin hyvin paitsi ottamaan kaahareita kiinni, myös ennalta ehkäisemään huomattavia ylinopeuksia. Odotettavissa oleva ylinopeussakko ja mahdollinen ajokieltoseuraamus hillitsevät varsin tehokkaasti nopeuden ylityksiä. Valvontakamerat, vaikka sinänsä ovatkin hyödyllisiä, aiheuttavat kuitenkin kustannuksia poliisille. Jos valvontakameroita haluttaisiin lisää, tulisi poliisille turvata resurssit lisääntyvien työtehtävien hoitamiseen.

Helsingin Sanomissa liikenneministeri Kyllönen on herätellyt keskustelua asiaan liittyen ja yhtenä vaihtoehtona tuotiin esiin kunnallinen liikennevalvonta. Artikkelin mukaan esimerkiksi Helsingillä olisi mahdollisuus tarjota laitteet ja työvoima tarkoitukseen, mutta kaupunki edellyttäisi valtion korvaavan kaupungille näistä koituvat kustannukset.<sup>101</sup>

Mitä sitten tulisi tehdä henkilölle, joka ei piittaa ajokiellosta? Ajokieltoseuraamus on sinänsä hyvänä ensisijaisena liikennetikosoikeudellisena turvaamistoimena joskus

<sup>100</sup> Tilastokeskus.

<sup>101</sup> Helsingin Sanomat 16.3.2012.

osoittautunut riittämättömäksi eikä ole kyennyt estämään henkilöä syylistymästä uudelleen liikenneturvallisuutta vaarantavaan käyttäytymiseen.

Oikeuskäytännössä tällaiseen tilanteeseen on katsottu voitavan puuttua siten, että poliisi on ottanut rikoksentehtäjältä hänen autonsa takavarikkoon, syyttäjä on vaatinut ajoneuvoa valtiolle menetettäväksi rikoslain 10 luvun 5 pykälän 2 momentin 2 kohdan nojalla (menettämisseuraamus on tarpeen uusien rikosten ehkäisemiseksi ja esine on erityisen sovelias rikoksen kohteeksi) ja tuomioistuin on sitten saattanut tuomita sen valtiolle menetetyksi (edellyttäen ettei se ole rikoslain 10 luvun 10 pykälän 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla kohtuutonta). Ajoneuvon konfiskoiminen on koskenut tilanteita, joissa ajokieltoon määrätty kuljettaja on syylistynyt samanlaisiin liikenneturvallisuutta vaarantaviin rikoksiin toistuvasti ja aiempien rikosten määrän ja toistumistiheyden perusteella on katsottu olevan todennäköistä, että hän syylistyisi myöhemminkin tekoon, jollei ajoneuvoa tuomittaisi valtiolle menetetyksi.

Ehkä yhtenä vaihtoehtona itse ajoneuvon konfiskoinnille voisi harkita myös ajoneuvon rekisterikilpien konfiskoimista, jolloin tekoon syylistynyt voisi halutessaan itse myydä autonsa. Liikenneturvallisuuteen, sekä ajokieltoon liikenneturvallisuuteen liittyvänä vaikuttamiskeinona liittyvät asiat näyttäisivät pysyvän ajankohtaisina ainakin vielä lähivuosina. Liikenneministeri Kyllönen on todennut haluavansa, että alkoholot tulisivat pakollisiksi uusiin autoihin lähivuosina<sup>102</sup>. Ajokorttilakiin liittyvä lainsäädäntö valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriön toimesta ja kuten esityksestäni käy ilmi, on osauudistuksia ollut valtavasti. Lain soveltajan kannalta olisi miellettävämpää, että uudistuksia tapahtuisi harvemmin. Toteutetut uudistukset ovat mielestäni kuitenkin olleet hyviä ja oikean suuntaisia. Alkolukon laajempi käyttöön-otto ja valvontakameroiden käytön laajentaminen ovat varmasti hyviä keinoja vaikuttaa liikenneturvallisuuteen jatkossakin.

## Lähteet

### Kirjallisuus ja virallislähteet

*HE 8/1990 vp:* Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta

*HE 38/1994 vp:* Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta

*HE 32 1997 vp:* Hallituksen esitys eduskunnalle liikenne-rikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta

*HE 90/2002 vp:* Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi rikoslain 23 luvun, tieliikennelain 76 §:n ja liikennevakuutuslain 7 ja 20 §:n muuttamisesta

*HE 104/2004 vp:* Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta

*HE 15/2005 vp:* Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi alkolukolla valvotun ajo-oikeuden ko-keilemisesta ja tieliikennelain väliaikaisesta muuttamisesta

*HE 36/2008 vp:* Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta ja tieliikennelain muuttamisesta

---

<sup>102</sup> Helsingin Sanomat 18.2.2012.

*HE 74/2010 vp:* Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi alkoholukon hyväksymisestä liikenteseen ja alkoholukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa  
*HE 212/2010 vp:* Hallituksen esitys eduskunnalle ajokorttilaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi  
*Lappi-Seppälä Tapio, Ojala Timo:* Liikenneerikosten erityisuraamukset. Rikosoikeus. WSOY, Helsinki 2009  
*Tolvanen Matti:* Tieliikenteen käsikirja 2011. Edita, Helsinki 2011.

## **Oikeuskäytäntö**

*Korkein oikeus*

KKO:2005:76  
KKO:2005:132  
KKO:2007:77  
KKO:2007:85  
KKO:2009:26

## **Muut lähteet**

Helsingin Sanomat 6.1.2012 *Janne Luotola* ”Ministerit haluavat alkoholukot autoihin”  
Helsingin Sanomat 18.2.2012 *Jorma Erkkilä* ”Ministeri Kyllönen haluaa alkoholukot uusiin autoihin”  
Helsingin Sanomat 16.3.2012 *Johanna Mannila* ”Ministeri: Kunnat voivat saada oman liikennevalvonnan”  
<http://www.liikenneturva.fi/www/fi/uutispoyta>  
Liikenne- ja viestintäministeriö asettamis päätös LVM/2564/05/2010  
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 3/2012  
Liikenteen Turvallisuusvirasto alkoholukkoajokortteja ja poliisin ajokieltopäätöksiä koskevat tilastot  
Poliisihallituksen ohje 2020/2011/1367 Ajokieltoon määrääminen ja varoituksen antaminen toistuvien liikenneerikosten ja -rikkomusten vuoksi  
Poliisihallituksen ohje 2020/2011/1369 Ajokieltoon määrääminen ja varoituksen antaminen vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan osoittavan teon vuoksi  
Rikollisuustilanne 2010 OPTL:n tutkimuksia 258  
Tilastokeskus: poliisin tietoon tullut rikollisuus