

Miksi rattijuopumuksen promillerajaa on syytä alentaa 0,5:stä 0,2:een?

Alkoholi on usein mukana tieliikenneonnettomuuksissa

Alkoholin käyttö tieliikenteessä on merkittävä turvallisuusongelma. Tutkijalautakuntien mukaan viime vuonna noin joka kolmannessa kuolemaan johtaneessa moottoriajoneuvo-onnettomuudessa kuljettaja oli päihtynyt.

Rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden osuus kaikista tieliikenteessä kuolleista on kaksinkertaistunut 1970-luvun alusta lähtien. Alkoholin kulutus on kasvanut ja rattijuopumuksesta aiheutuneet henkilövahingot lisääntyneet.

Ajokyky heikkenee jo pienistä alkoholimääristä

Alle 0,5 promillen alkoholipitoisuuksilla tehdyissä kenttäkokeissa on selvitetty kuljettajan käyttäytymistä nopeaa reagointia vaativissa liikennetilanteissa. Yhden alkoholiannoksen jälkeen suoritus hieman nopeutuu, mutta samalla virheiden määrä kasvaa. Toisen annoksen jälkeen sekä suoritus aika että virheiden määrä alkavat yhä jyrkemmin lisääntyä. Alkoholin vaikutuksesta pysähtymismatka pitenee, virheellisten toimintojen määrä lisääntyy ja toimintakyky kriittisissä tilanteissa heikkenee (Häkkinen 1959, Laurell 1977). Kokeet on tehty ajankohtana, jolloin niitä ei vielä lain mukaan ollut kielletty.

Onnettomuusriski kasvaa selvästi 0,35 promillesta ylöspäin (ks. esim. Vamosi 1960, Borkenstein et al. 1964, Ogden & Moskowitz 2004). Nykyinen rattijuopumuksen raja on 0,5 promillea. Sitä nostaa vaadittava varmuusvähennys, 0,05 promillea. Mikäli rattijuopumuksen raja alennettaisiin 0,2 promilleen, jatkotutkimuksiin joutuvan kuljettajan veren alkoholipitoisuus olisi todellisuudessa hyvin lähellä sitä pitoisuutta, jossa onnettomuusriski alkaa kasvaa. Nykyisin 0,2 promillen alkoholipitoisuuden luotettava arviointi on teknisesti täysin mahdollista.

Riski pienenee

Rattijuopumuksen vastatoimenpiteiden keskittäminen vahvassa humalassa ajaviin kuljettajiin on perusteltua: suuret alkoholipitoisuudet aiheuttavat eniten vaaraa. Liikenteessä alle 0,5 promillen vaikutuksen alaisena ajavien osuus on kuitenkin moninkertainen verrattuna joukkoon, joka ylittää törkeään rattijuopumuksen rajan. Vaikka riskin kasvu "maistissa" ajavilla on pienempi, se kohdistuu niin suureen osaan ajokilometreistä, että sen voidaan perustellusti olettaa olevan yhteydessä turvallisuuden heikkenemiseen.

Sekakäyttö yleistyy

Rattijuopumuksesta epäillyiltä otetuista näytteistä yhä suurempi osa sisältää myös lääkkeitä ja huumeita. Alkoholin ja muiden päihteiden sekakäyttö on erityisen riskialtista liikenteessä. Esimerkiksi marijuana jo yksin nautittuna heikentää kuljettajan suoritusta. Kun pieneen marijuanan määrään yhdistyy vähäinenkin määrä alkoholia (0 – 0,4 promillea), kuljettajan ajokyky heikkenee merkittävästi ja onnettomuusriski kasvaa (Robbe1998). Rattijuopumuksen rajan alentaminen 0,2 promilleen tukisi puuttumista sekakäyttöön ja sen riskeihin.

Kansalaiset tukevat

Liikenneturvan keväällä 2005 teettämässä selvityksessä 64 % kansalaisista piti promillerajan laskemista nykyisestä 0,5 promillesta 0,2 promilleen hyväksyttävänä liikenneturvallisuustoimenpiteenä. Myös Terveystieteiden tutkimuskeskuksen vuonna 2006 tekemässä tutkimuksessa enemmistö kansalaisista kannatti promillerajan laskua.

Pohjoismainen rattijuopumuslainsäädäntö yhdenmukaistuu

Ruotsissa promilleraja laskettiin 0,2:een vuonna 1990. Seurantatutkimusten mukaan kuljettajat ajoivat aiempaa vähemmän alkoholin vaikutuksen alaisena ja rattijuopumuksesta kiinnijääneillä veren alkoholipitoisuudet olivat aiempaa alhaisempia. Myös liikenneonnettomuudet sekä kuolonkolarit vähenivät (Nordström 1997, Åberg 1993).

Norjassa promilleraja laskettiin 0,2 promilleen vuonna 2001. Seurantatutkimuksen mukaan rattijuoppojen osuus on vähentynyt ja rattijuopumuksen vastaisuus lisääntynyt.

Suomessa eduskunta korosti hyväksyessään hallituksen esityksen uudeksi tieliikennelaiksi vuonna 1981, ettei moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua tulisi ryhtyä kuljettamaan vähääkään alkoholia nauttineena.

Olisi tarkoituksenmukaista, että rangaistavuuden raja on sama kaikissa Pohjoismaissa.

EU komissio suosittelee (17.1.2001)

Useimmat EU:n jäsenvaltiot ovat jo asettaneet suurimmaksi sallituksi veren alkoholipitoisuuden raja-arvoksi 0,5 mg/ml. Vielä pienempää veren alkoholipitoisuuden raja-arvoa 0,2 mg/ml on aiheellista soveltaa kuljettajiin ja ajajiin, jotka ovat vähäisen kokemuksen ja/tai kuljettamansa ajoneuvotyypin vuoksi muita huomattavasti alttiimpia onnettomuuksille, sekä tavara- ja henkilöliikenteen suurien ajoneuvojen kuljettajiin ja vaarallisia aineita kuljettavien ajoneuvojen kuljettajiin.

Uusille kuljettajille suuri hyöty

Tutkijalautakuntien mukaan vuonna 2006 noin puolet kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa humalassa olleista kuljettajista oli nuoria aikuisia.

Nuorten miesten liikennekuolemat muodostavat maassamme suurimman onnettomuuskasauman. Noin 40 prosenttia alle 26-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on nk. kovavauhtisia onnettomuuksia, joissa 70 prosenttia kuljettajista on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena (Salmi & Summala 1998). Kuolemaan johtaneissa moottoripyöräonnettomuuksissa humalassa ajoi viidennes kuljettajista. Kevytmoottoripyörien kuolemaan johtaneissa yksittäisvahingoissa: kaksi kolmannesta kuljettajista ajoi alkoholin vaikutuksen alaisena (Hernetkoski & al. 2005). Suurin osa näistä kevytmoottoripyöräilijöistä oli nuoria, joille ei alkoholia edes saa myydä, mutta heitä rangaistaan liikenteessä rattijuopumuksesta vasta kun promilleraja 0,5 on ylittynyt.

Useissa tutkimuksissa on osoitettu, että uusilla kuljettajilla, joista suurin osa on nuoria, on muita suurempi onnettomuusriski jo alhaisilla veren alkoholipitoisuuksilla. Alkoholi vaikuttaa voimakkaimmin niihin kuljettajan taitoihin, jotka eivät vähäisen ajokokemuksen takia ole vielä automatisoituneita.

”Maistelleitten”(veren alkoholipitoisuus alle 0,5 promillea) kuolemaan johtaneitten onnettomuuksien tutkimuksesta (Salusjärvi 2005) saadut tulokset puoltavat erityisesti uusien kuljettajien promillerajan laskemista 0,2 promilleen. Vuosina 1990 - 2002 ”maistelleille” sattui 51 kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Suhteellisesti eniten ”maistelleina” kuolemankolareihin joutuivat alle 20-vuotiaat. ”Maistelleet” olivat joutuneet onnettomuuteen sitä alemmilla promillemäärillä, mitä vaikeammasta ajotehtävästä heidän oli selvitävä ja mitä kokemattomampi oli kuljettaja (Salusjärvi 2005).

Ratsiatutkimusten mukaan 18 - 24-vuotiaita on rattijuopoista alle 10 prosenttia. Kuolemaan johtaneissa rattijuopumusonnettomuuksissa heidän osuutensa on ollut neljännes. Esimerkiksi 35 - 44-vuotiaita on rattijuopoista noin 25 prosenttia ja heidän osuutensa kuolemaan johtaneista rattijuopumusonnettomuuksista on samansuuruinen.

1990-luvun lopussa USA:ssa 28 osavaltiossa nuorille oli säädetty muita alhaisempi promilleraja (0 – 0,2 promillea). Näissä osavaltioissa olivat seurantatutkimuksen mukaan yöaikana tapahtuneet kuolemaan johtaneet yksittäisonnettomuudet vähentyneet 20 prosentilla. Vastaavaa kehitystä ei ollut muissa osavaltioissa (Johnson 1996).

Vuonna 1992 Itävallassa säädettiin uusille kuljettajille promillerajaksi 0,1 promillea. Uusien kuljettajien onnettomuudet vähenivät 33 prosenttia. Jos huomioidaan ajokorttien määrä, niin vähennystä oli 19 prosenttia (ÖSTAT, 1997).

Nykyinen raja on väärä viesti

Vähän alkoholia nauttineena ajamisesta on tullut "hyväksytyä". Kuljettajat osaavat aiempaa paremmin laskea, kuinka paljon alkoholia he voivat nauttia ja vielä ajaa autolla (Mäki & Haukkala 2000). Nuorista aiempaa suurempi osuus ilmoittaa ajavansa alkoholia nauttineena. Liikenneturvan vuoden 2005 kyselyssä 18 - 24 - vuotiaista kuljettajista puolet oli sitä mieltä, että ajotaito ei heikkene lainkaan yhden oluen nauttimisen jälkeen ja 30 prosenttia kuljettajista kertoo ajaneensa nautittuaan kaksi pullollista olutta.

Liikenneturva on esittänyt kesällä 2004 Liikenne- ja viestintäministeriölle toimenpiteitä rattijuopumuksen torjumiseksi. Siihen sisältyi myös esitys nykyisen promillerajan alentamista 0,2 promilleen ja seuraamusten porrastamista promillerajan mukaan. Liikenneturva vaati alhaisemman promillerajan käyttöön ottoa uusilla kuljettajilla ja ammattiliikenteessä.

Valtakunnalliseen liikenneturvallisuuksuunnitelmaan vuosille 2006 -2010 sisällytettiin promillerajan alentaminen 0,2 promilleen.

Liikenneturva on keväällä 2007 esittänyt, että tieliikenteen päihdeongelman vähentäminen tulisi sisällyttää hallituksen liikennepoliittiseen selontekoon eduskunnalle.