

Promillerajan alentaminen 0,5:stä 0,2:een

Alkoholin käyttö tieliikenteessä on edelleen merkittävä turvallisuusongelma. Noin joka viides tieliikenteessä kuollut menehtyy onnettomuudessa, jossa moottoriajoneuvon kuljettaja on ollut juopunut. Rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden osuus kaikista tieliikenteessä kuolleista on kaksinkertaistunut 1970-luvun alusta lähtien. Alkoholin kulutus on kasvanut veron alennuksen seurauksena ja rattijuopumuksesta aiheutuneet henkilövahingot lisääntyneet.

Suomalaiset suhtautuvat yleisesti hyvin tuomitsevasti rattijuopumukseen. Viime vuosina liikennevirrassa on kuitenkin tavattu aiempaa suurempi joukko kuljettajia, joilla on alkoholia veressä, mutta promillemäärä ei ylitä 0,5 promillen rangaistavuusrajaa. Tämä on nähty yhtenä merkinä siitä, että rattijuopumuksen vastaisuus olisi heikkenemässä. Valtakunnalliseen liikenneturvallisuussuunnitelmaan vuosille 2006 - 2010 sisältyy promillerajan alentaminen 0,2 promilleen. Valtioneuvoston periaatepäätökseen toimenpidettä ei sisällytetty. Tähän muistioon on kerätty tutkimustuloksia päihtyneenä ajamisesta.

Ajokyvyn heikkeneminen

Alle 0,5 promillen alkoholipitoisuuksilla tehdyissä kokeissa on pyritty selvittämään kuljettajan käyttäytymistä kriittisissä liikennetilanteissa. Alkoholin vaikutuksesta pysähtymismatka piteni, virheellisten toimintojen määrä lisääntyi ja toimintakyky kriittisissä tilanteissa heikkeni (ks. Laurell 1977). Jo pienikin alkoholimäärä (0,2 - 0,4) vaikuttaa ajosuorituksiin. Tehdyissä kokeissa yhden alkoholiannoksen jälkeen suoritus hieman nopeutui, mutta samalla virheiden määrä kasvoi. Toisen annoksen jälkeen sekä suoritus aika että virheiden määrä alkoivat yhä jyrketen lisääntyä (Häkkinen 1959). Kokeet on tehty ajankohtana, jolloin niitä ei vielä lain mukaan ollut kielletty.

Tutkimuksissa, joissa veren alkoholipitoisuutta on varioitu pienistä pitoisuuksista suuriin, on selvitetty onnettomuusriskin kohoamista veren alkoholipitoisuuden funktiona. Onnettomuusriski kasvaa selvästi 0,35 promilleesta 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.

Uusille kuljettajille suurin hyöty

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. Kuolemaan johtaneissa moottoripyöräonnettomuuksissa humalassa ajoi 22 % kuljettajista. Kevytmoottoripyörä onnettomuuksien 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 promillea 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 ajokokemuksen myötä 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 selvittävä ja mitä kokemattomampi oli kuljettaja (Salusjärvi 2005).

Tievarsitutkimusten mukaan 18 - 24-vuotiaita on rattijuopoista alle 10 prosenttia. Kuolemaan johtaneissa rattijuopumusonnettomuuksissa heidän osuutensa on 26 prosenttia. Esimerkiksi 35 - 44-vuotiaita on rattijuopoista noin 25 prosenttia ja heidän osuutensa kuolemaan johtaneista rattijuopumusonnettomuuksista on samansuuruinen.

Johnsonin tutkimuksessa (1996) kuvattiin tilannetta USA:ssa, jossa 28 osavaltiossa nuorille oli säädetty muita alhaisempi promilleraja (0 – 0,2 promillea). Niissä osavaltioissa olivat seurantatutkimuksen mukaan yöaikana tapahtuneet kuolemaan johtaneet yksittäisonnettomuudet vähentyneet 20 prosentilla. Vastaavaa kehitystä ei ollut muissa osavaltioissa.

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).

Lähtökohtana 0-promillea

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

Liikenneturvan keväällä 2005 teettämässä selvityksessä 64 % kansalaisista pitää promillerajan laskemista nykyisestä 0,5 promilleesta 0,2 promilleen hyväksyttävänä liikenneturvallisuustoimenpiteenä.

Sekakäyttöön puuttuminen

Huumeiden käyttö ja huumehaitat ovat maassamme selvästi lisääntyneet 1990-luvun puolenvälin jälkeen. Rattijuoponäytteistä yhä suurempi osuus sisältää myös lääkkeitä ja huumeita. Alkoholin ja muiden päihteiden sekakäyttö on erityisen riskialtista liikenteessä. On perusteltua olettaa, että sekä huumeiden että sekakäytön yleisyys liikenteessä kasvaa. 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 (Robbe 1998).

Rattijuopumuksen rajan alentaminen 0,2 promilleen tukisi puuttumista sekakäyttöön ja sen riskeihin.

Pohjoismaisen rattijuopumuslainsäädännön yhdenmukaisuus

Ruotsissa promilleraja laskettiin 0,2:een vuonna 1990. Tutkimuksen mukaan rattijuopumus on vähentynyt sen jälkeen. Myös liikenneonnettomuudet sekä kuolonkolarit ovat vähentyneet. Lisäksi kuljettajat ovat ajaneet aiempaa vähemmän alkoholin vaikutuksen alaisena ja rattijuopumuksesta kiinnijääneillä veren alkoholipitoisuudet olivat aiempaa alhaisempia (Nordström 1997, Åberg 1993). Tutkimuksen johtopäätöksiin sisältyy kuitenkin varauksia, sillä lain muutos osui ajankohtaan, jolloin turvallisuus Ruotsissa parani muutoinkin. Kaikkia muuttujia ei ennen – jälkeen-asetelmalla tehtävässä yhteiskunnallisessa tutkimuksessa ole mahdollista kontrolloida.

Norjassa promillerajaksi määrättiin 0,2 promillea vuonna 2000. Laki tuli voimaan 1.1.2001. Sen vaikutuksia koskevan tutkimuksen mukaan promillerajan alentamisen jälkeen rattijuopojen osuus on vähentynyt ja rattijuopumuksen vastainen sosiaalinen normisto vahvistunut.

Olisi tarkoituksenmukaista, että rangaistavuuden raja on sama kaikissa Pohjoismaissa.

Sosiaalisen normin vahvistaminen

Rattijuopumus on ilmiö, jossa lailla (virallinen normi) on hyvät edellytykset muodostua myös käyttäytymissäännöksi (epävirallinen sosiaalinen normi). Voimakas yleinen käsitys siitä, mikä on oikein ja mikä väärin, vaikuttaa käyttäytymiseemme jopa ohi omien asenteidemme. Sosiaalisen normin vahvistaminen ja virallisen normin kehittäminen antavat liikenneturvallisuustyölle keinon vaikuttaa rattijuopumuksen määrään. Se tarjoaa myös väylän vaikuttaa alkoholiongelmaisiin kuljettajiin, koska vahva sosiaalinen normi johtaa sosiaaliseen kontrolliin: kanssaihmiset pyrkivät estämään humalassa ajon tai ilmiantavat rattijuopon.

Suomessa suhtautuminen rattijuopumukseen on tiukentunut 1970-lukuun verrattuna. Viime vuosina suhtautumisessa on kuitenkin ollut havaittavissa löystymistä. Tämä samainen tutkimustulos yhdistyy myös 0,5 promillen rajan kääntöpuoleen. Vähän alkoholia nauttineena ajamisesta on tullut hyväksyttyä. Ratsiatutkimuksissa löytyy rattijuopumuksesta kiinnijääneisiin verrattuna merkittävästi enemmän kuljettajia, joiden veren alkoholipitoisuus jää alle 0,5 promillen rajan. Nuorista aiempaa suurempi osuus ilmoittaa ajavansa vähän 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.

Seurantatutkimukset osoittavat, että kuljettajat osaavat aiempaa paremmin laskea, kuinka paljon alkoholia he voivat nauttia ja vielä ajaa autolla (Mäki & Haukkala 2000). Ratsiatutkimuksista on nähtävissä myös, että alle 0,5 promillen humalassa ajamisen määrän kasvu ei selity aamukrapulassa ajamisen lisääntymisellä, vaan kuljettajat ovat aiempaa useammin nauttineet alkoholia ennen ajon lähtöä Rajalin 2004).

Riskin kokonaismäärä ratkaiseva

Rattijuopumuksen vastatoimenpiteiden keskittäminen vahvassa humalassa ajaviin kuljettajiin on perusteltua: suuret alkoholipitoisuudet aiheuttavat eniten vaaraa.

Liikenteessä alle 0,5 promillen vaikutuksen alaisena ajavien osuus (joka 140. kuljettaja vuonna 2004) on moninkertainen verrattuna joukkoon, joka ylittää törkeän rattijuopumuksen rajan (yksi kolmestatuhannesta). Vaikka riskin kasvu ”maistissa” ajavilla on pienempi, se kohdistuu niin suureen osaan ajokilometreistä, että sen voidaan perustellusti olettaa olevan yhteydessä turvallisuuden heikkenemiseen.

Yhteenvetona voidaan todeta, että promillerajan alentamiselle on monia liikenneturvallisuusperusteita. 0,2 promillen raja vastaisi nykyisen lain perusteluja ja kansalaisten näkemyksiä. Lain muutoksesta hyötyisivät eniten kokemattomat kuljettajat, joiden onnettomuusriski on suurin. On perusteltua olettaa, että sosiaalisen normin vahvistaminen lainsäädännöllä vähentää humalassa ajavien määrää liikenteessä ja parantaa kuljettajien toimintakykyä kriittisissä tilanteissa.

EU komission suositus (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.

Liikenneturva on esittänyt kesällä 2004 Liikenne- ja viestintäministeriölle toimenpiteitä rattijuopumuksen torjumiseksi. Siihen sisältyy myös esitys nykyisen promillerajan alentamista 0,2 promilleen ja seuraamusten porrastamista promillerajan mukaan. Alhainen promilleraja tulisi välittömästi ottaa käyttöön uusilla kuljettajilla ja ammattiliikenteessä.