

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

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa on esitetty promillerajan alentamista 0,2 promilleen. Tähän muistioon on kerätty tutkimustuloksia päihytyneenä ajamisesta.

### ***Ajokyvyn heikkeneminen***

Todellisissa ajo-olosuhteissa tehdyt tutkimukset voidaan jakaa kahteen ryhmään niissä käytettyjen veren alkoholipitoisuuksien mukaan. 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.

Tutkimuksissa, joissa veren alkoholipitoisuutta on varioitu pienistä pitoisuuksista suuriin, on selvitetty onnettomuusriskin kohoamista veren alkoholipitoisuuden funktiona. Onnettomuusriski kasvaa 0,35 promillesta ylöspäin. Nykyinen rattijuopumuksen raja on 0,5 promillea. Sitä nostaa vaadittava varmuusvähennys. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että kuljettaja joutuu jatkotutkimukseen vasta, kun veren alkoholipitoisuus on vähintään 0,6 promillea.

Mikäli rattijuopumuksen raja alennettaisiin 0,2 promilleen, jatkotutkimuksiin joutuvan kuljettajan veren alkoholipitoisuus olisi todellisuudessa noin 0,3 promillea. Se olisi jo hyvin lähellä sitä pitoisuutta, jossa onnettomuusriski alkaa selvästi kasvaa. Nykyisin 0,2 promillen alkoholipitoisuuden luotettava arviointi on täysin mahdollista.

### ***Nuorille kuljettajille suurin hyöty***

Nuorten miesten liikennekuolemat muodostavat maassamme kaikkein suurimman onnettomuuskasauman. Noin 40 prosenttia alle 26-vuotiaiden aiheuttamista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on nk. kovavauhtisia onnettomuuksia, joissa 70 prosenttia kuljettajista on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena.

Useissa tutkimuksissa on osoitettu, että nuorilla kuljettajilla on muita suurempi onnettomuusriski jo alhaisilla veren alkoholipitoisuuksilla. Alkoholi vaikuttaa voimakkaimmin niihin kuljettajan taitoihin, jotka eivät ajokokemuksen myötä ole vielä automatisoituneita.

Tievarsitutkimusten mukaan 18 - 24-vuotiaita on rattijuopoista alle 10 prosenttia. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa heidän osuutensa on 30 prosenttia. Esimerkiksi 35 - 44-vuotiaita on rattijuopoista noin 25 prosenttia, mutta heidän osuutensa liikennekuolemista on noin 20 prosenttia.

Sama ilmiö näkyy myös onnettomuustilastoista. Liikenteessä kuolleista ja loukkaantuneista 18 - 20-vuotiaista henkilöistä noin 30 prosentilla veren alkoholipitoisuus on 0,1-1,1 promillea. Vastaava osuus muunikäisillä kuljettajilla on noin 20 prosenttia.

USA:ssa on 28 osavaltiossa nuorille alle 21-vuotiaille säädetty muita alhaisempi promilleraja (0 – 0,2 promillea). Niissä ovat seurantatutkimuksen mukaan yöaikana tapahtuneet kuolemaan johtaneet yksittäisonnettomuudet vähentyneet 20 prosentilla. Vastaavaa kehitystä ei ole muissa osavaltioissa.

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

### ***Lähtökohtana 0-promillea***

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

Liikenneturvan keväällä 2000 teettämän selvityksen mukaan tienkäyttäjistä lähes puolet (47 %) oli sitä mieltä, että rattijuopumuksen rajan tulisi olla alle 0,5 promillea. Vastaajista 31 prosenttia mielestään alkoholia ei pitäisi sallia. Taloustutkimuksen samana kesänä teettämässä puhelinhaastattelussa 60 prosenttia vastaajista kannatti rattijuopumuksen rajan alentamista 0,2 promilleksi.

### ***Sekakäyttöön puuttuminen***

Huumeiden käyttö ja huumehaitat ovat maassamme selvästi lisääntyneet 1990-luvun puolenvälin jälkeen. Rattijuoponäytteistä yhä suurempi osuus sisältää 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.

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

### ***Pohjoismaisen rattijuopumussäädännön yhdenmukaisuus***

Ruotsissa promilleraja laskettiin 0,2:een vuonna 1990. Tutkimuksen mukaan rattijuopumusrikollisuus on vähentynyt sen jälkeen. Myös liikenneonnettomuudet sekä kuolonkolarit ovat vähentyneet. Lisäksi kuljettajat ovat ajaneet aiempaa vähemmän alkoholin vaikutuksen alaisena (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 (eli virallisella normilla) on hyvät edellytykset muodostua myös käyttäytymissäännöksi (eli epäviralliseksi sosiaalisesti normiksi). Voimakas yleinen käsitys siitä, mikä on oikein ja mikä väärin, vaikuttaa käyttäytymiseemme jopa ohi omien asenteidemme. Näin sosiaalisen normin vahvistaminen ja virallisen normin kehittäminen antavat liikenneturvallisuustyölle keinon vaikuttaa rattijuopumuksen määrään. Se tarjoaa myös väylän vaikuttaa alkoholiongelmisiin kuljettajiin, koska vahva sosiaalinen normi johtaa sosiaaliseen kontrolliin: kanssaihmiset pyrkivät estämään humalassa ajon tai ilmiantavat rattijuopon.

Suomessa rattijuopumus on 20 vuoden aikana vähentynyt huomattavasti. Suhtautuminen rattijuopumukseen on myös tiukentunut. Toteutetut mielipidemittaukset osoittavat, että yhä suurempi osa ihmistä haluaisi tuomita rattijuopumuksesta suurimman säädetyn rangaistuksen. 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. Juuri

valmistuneen tutkimuksen mukaan nuorista aiempaa suurempi osuus ilmoittaa ajavansa vähän alkoholia nauttineena.

Seurantatutkimukset osoittavat, että kuljettajat osaavat aiempaa paremmin laskea, kuinka paljon alkoholia he voivat nauttia ja vielä ajaa autolla. Ratsiatutkimuksista on nähtävissä myös, että alle 0,5 promillen humalassa ajamisen määrän voimakas kasvu ei selity aamukrapulassa ajamisen lisääntymisellä, vaan kuljettajat ovat aiempaa useammin nauttineet alkoholia ennen ajoon lähtöä.

Liikennekäyttäytymisen seurantatutkimukset puolestaan osoittavat, että niiden kuljettajien määrä, jotka ajavat alle 0,5 promillen humalassa lähti kasvamaan samanaikaisesti kun suhtautuminen liikenteen säännöksiin löystyi yleisemminkin.

### ***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 sadas kuljettaja) on moninkertainen verrattuna joukkoon, joka ylittää törkeän rattijuopumuksen rajan (yksi tuhannestaviidestäsadasta). Vaikka riskin kasvu ensin mainitulla joukolla on pienempi, se kohdistuu niin suureen osaan ajokilometreistä, että sen voidaan perustellusti olettaa olevan yhteydessä turvallisuuden heikkenemiseen etenkin kriittisissä liikennetilanteissa.

Yhteenvetona voidaan todeta, että promillerajan alentamiselle on monia liikenneturvallisuusperusteita. 0,2 promillen raja vastaisi nykyisen lain perusteluja ja kansalaisten näkemyksiä. Lain muutoksesta hyötyisivät eniten nuoret kuljettajat. Sosiaalisen normin vahvistaminen todennäköisesti vähentäisi alle 0,5 promillen humalassa ajavien määrää liikenteessä ja parantaisi myös kuljettajien toimintakykyä kriittisissä tilanteissa.