

Rattijuopon kiinnijoutumisriski

Matti Virtanen

Rattijuopumus on lisääntynyt huomattavasti voimakkaammin 1970-luvulla kuin 1960-luvulla. Vuosina 1960—68 poliisin tietoon tulleet rattijuopumustapaukset lisääntyivät 50 %, kun taas vuosina 1968—75 vastaava kasvu oli 160 %. Kasvu ei voi johtua vain poliisin aktiivisuuden lisääntymisestä: näyttää siltä, että rattijuopumuksen ilmitulo-osuus olisi alentunut 1970-luvulla.

Humalassa ajamisen yleistyminen on sidoksissa — vuoden 1968 jälkeen — nimenomaan alkoholin käytön lisääntymiseen. Moottoriajoneuvoliikenteen kasvu oli nimittäin voimakkainta 1960-luvun alkupuolella ja suunnilleen yhtä voimakasta 1960-luvun jälkipuoliskolla ja 1970-luvun alussa eikä näin ollen selitä jyrkkää kasvusuuntaa vuodesta 1968 alkaen. Sama kehitys koskee alkoholitapauksien osuutta tieliikennevahingoista: kasvu on erittäin jyrkkää 1970-luvulla. Onnettomuuksien kokonaismäärä on vähentynyt 1970-luvulla, mutta yhä useammin joku vahingon osapuolista on ollut humalassa (Ahlström-Laakso—Österberg 1977).

Vuonna 1975 miltei joka neljäs kuolemaan johtanut kolari oli alkoholitapaus ja loukkaantumiseen johtaneista 15 %:ssa oli alkoholilla osuutta asiaan.

Kehitys on lisäksi kulkenut siihen suuntaan, että kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa juopunut osapuoli yhä harvemmin on jalankulkija. Vuonna 1972 juopuneiden jalankulkijoiden osuus alkoholitapauksissa kuolleista oli 55 %, vuonna 1975 enää 44 % ja loukkaantuneista vastaavat luvut olivat 42 % ja 29 %. Liikennejuopumus on painottumassa yhä selvemmin nimen-

omaan rattijuopumukseksi (Alkon vuosikirjat 1973—1976).

Rattijuopumuksen jyrkkä kasvu on syystä huolestuttanut, ja toimenpiteitä asian suhteen on vaadittu. Varsinkin julkisten keskustelijoiden mielessä on usein tuntunut olevan rangaistusten jonkintyyppinen koventaminen. Takertumisen rangaistuksiin, joiden laatu on vain osa yleisestävistä toimista, on jättänyt varjoon kysymyksen kiinnijoutumisriskistä. Mitä nimittäin hyödyttää kiistellä rangaistuksista, jos suurin osa rikokseen syyllistyneistä ei edes jää kiinni.

Kiinnijoutumisriski

Rattijuoppoja jää kiinni todella vähän: vuonna 1976 vain vajaat 17 000. Tämä ei ole vitsi, sillä arvioiden mukaan kaikista humalassa-ajoista havaitaan vain muutama prosentti. Jos oletetaan, että ilmitulo-osuus olisi viisi prosenttia eli viisi sadasta jäisi kiinni, niin tämän perusteella arvioituna vuonna 1976 Suomen maanteillä seikkaili noin 350 000 humalaista ajajaa.

Keväällä 1976 oli hieman yli kaksi viikkoa kestänyt järjestyspoliisin lakko, joka poisti 6 000 poliisia — mm. liikkuvan poliisin — tehtävistään. Lakon saattoi olettaa lisäävän rattijuopumusta, koska autoilijoilla oli syytä uskoa kiinnijoutumisriskin olevan minimissä. Lakon vaikutuksista tehdyn selvityksen mukaan rattijuopumuksen määrä ei kuitenkaan tuntunut lisääntyneen, vaikkakin lakon aikana ajettiin tavallista märempinä (Kekkonen—Mäki—Takala 1976).

Tarkoittaako tämä, että kiinnijoutumisriskin suuruudella ei ole merkitystä ratti-

juopumuksen määrään? Tutkimuksen tekijöiden päätelmä oli seuraava: kiinnijoutumisriski on nykyisin niin pieni, ettei sillä juuri ole yleisestävää vaikutusta, eli ”merkitseekö mitään, jos äärimmäinen epätodennäköisyys joutua kiinni muuttuu lähes täydelliseksi varmuudeksi siitä, ettei joudu kiinni”?

Edellä sanottu tarkoittaa subjektiivista riskin kokemista: tosiasiaa riski joutua kiinni ei ollut pieni — normaaliin verrattuna — lakonkaan aikana. Lakkohelmikuussa poliisi tilastoi 804 rattijuopumustapausta, vain 22 % vähemmän kuin edellisvuoden vastaavassa kuussa. Tämä johtuu siitä, että suurin osa rattijuopoista jää kiinni onnettomuuksien, ilmiannon tai muun kuin ratsian kautta. Nämä mahdollisuudet eivät vain näytä tulevan mieleen: suurin osa suomalaisistahan pitää itseään selvästi keskitasoa parempana ajajana, ja humala tuskin on omiaan tätä käsitystä lieventämään.

Siis: vain pieni osa rattijuopoista jää kiinni ratsioissa. Kuinka suuri osa? Siitä ei ole tarkkaa tietoa, koska kiinnijoutumistapaa ei tilastoida. Tämä on hämmästyttävää, koska rattijuopot rekisteröi joka tapauksessa poliisi eikä luulisi olevan vaikeaa eritellä tapauksia tältäkin kannalta. Nähtävästi tilastointikäytäntö tässäkin heijastaa kontrollin suuntautumista muualle kuin ennaltaehkäisyyn.

Koska kiinnijoutumistapaa ei erikseen tilastoida, on vaikea sanoa, miten ratsioiden, ilmiantojen ja onnettomuuksien kautta paljastuneiden osuudet ovat vuosittain muuttuneet. Viime vuosina on esimerkiksi puhuttu siitä, että poliisi on tehostanut rattijuopumuksen valvontaa, mutta ilman edellä mainittuja tilastoja selvää näyttöä asiasta ei ole. Erään tutkimuksen (Penttilä & al. 1971) mukaan vuonna 1971 jäi tutkituista kiinni 7 % ratsian perusteella, mutta osuus on nykyisin varmasti suurempi. Eräänlaisen viitteen ratsioiden osuudesta nykyisin antaa se, että poliisilakon aikana rekisteröitiin 22 % vähemmän rattijuoppoja kuin edellisvuoden vastaavassa kuussa; tuo määrä saattaa kuvastella poliisin aktiivi-

sen valvonnan osuutta.

Kekkonen, Mäki ja Takala toteavat artikkelissaan, että lakon aikana rattijuoppoja jäi kiinni lähes normaalimäärä ja että se osoittaa, ”kuinka vähin ponnistuksin nykymäärä rattijuoppoja on saalistettavissa”.

Jos oletetaan, että 15—20 % kiinni saaduista rattijuopoista — vuonna 1976 tuo osuus olisi noin 3 000 — todetaan ratsioissa, voidaanko sanoa, että tämä on tapahtunut ”vähin ponnistuksin”? Eli millainen ratsiapanos tuottaa tällaisen ”hyödyn”?

Martti Mäki ja Markku Linnoila tutkivat vuonna 1975 rattijuopumustiheyttä viikonlopun iltaliikenteessä Helsingin ulosmenoteilla. Tutkituista yli 4 000 kuljettajasta 1 % lähetettiin jatkotutkimukseen epäiltynä rattijuopumuksesta. Tämän tuloksen mukaan laskettuna ratsioiden hyötysuhde olisi yksi rattijuoppo sataa tarkastettua ajoneuvoa kohden eli 3 000:n saalistaminen olisi vaatinut 300 000 ajoneuvon tarkastamista. Mutta pelkästään liikkuva poliisi tarkasti vuonna 1974 kaikkiaan 897 490 ajoneuvoa (Valtion virastot ja laitokset 1977)!

Poliisiratsioiden hyötysuhde rattijuopojen osalta ei ole tällä hetkellä tuota yhtä prosenttia. Tämä johtunee seuraavista syistä. Ensinnäkin Mäen ja Linnoilan tutkimus koski Helsinkiä ja viikonloppuiltoja. Suuri osa poliisin normaalitarkastuksista on taas yleisratsioita, joita tehdään kaikkina viikon päivinä ja myös päivisin. Muina kuin viikonlopun iltoina rattijuoppoja ei ole paljonkaan liikkeellä eivätkä he siten käy pyydykseenkään.

Toiseksi Mäen ja Linnoilan tutkimuksessa poliisilla oli käytössä Alcolmetermittareita. Ilman tällaista tehokasta laitetta melkoinen osa lievistä tapauksista ui läpi seulan. Ruotsalaisen tutkimuksen mukaan kokeneet poliisimiehet eivät koeolosuhteissa havainneet merkkejä alkoholin nauttimisesta lähes puolella sellaisista kuljettajista, joiden veren alkoholipitoisuus oli 1,0—1,5 promillea (HE 110/75).

Nykyinen keskimääräinen hyötysuhde

lienee seuraavan esimerkin mukainen: Marraskuussa 1977 Helsingissä toteutettiin viikon kestänyt tehoratsia, jossa lehtitiedon mukaan tarkastettiin 23 100 autoa, saalis muun ohella 66 rattijuoppoa. Tästä tulee hyötysuhteeksi 0,3 %, mikä sopisi aika hyvin edellä mainittuun liikkuvan poliisin tarkastamaan ajoneuvomäärään vuonna 1974.

Jos edellä olevat luvut pitävät yhtään paikkansa, ratsioissa kiinni saatujen rattijuoppojen määrä olisi mahdollista jopa kolminkertaistaa, ilman että tarkastettujen ajoneuvojen määrää tarvitsisi lisätä. Tämä edellyttäisi kuitenkin ratsioiden keskittämistä pelkästään viikonlopun iltoihin. Näin ei kai voi tehdä, mutta viikonloppuratsioiden osuutta voisi kyllä kasvattaa. Ratsioiden parempi suunnittelu ja suuntaaminen nostaisi myös hyötysuhdetta. Mäen ja Linnoilan tutkimuksen mukaan joka neljäs rattijuoppo oli tulossa ravintolasta. ”Miksi poliisi tekee pistokeita pääasiassa autoilijoiden harmaasta massasta? Ravintolat vaikuttavat apajilta. Pelätäänkö, että ravintoloihin suunnattu huomio paljastaisi rattijuopumusrikollisuuden yhteiskunnallisia kytkentöjä?” (Kekkonen—Mäki—Takala 1976)

Keskeinen valvonnan tehostaja on kuitenkin Alcolmeter-laite, joita poliisin käyttöön olisi syytä hankkia riittävästi. Nykyisin niitä on 120. Laitteen hinta on alle 2 000 markkaa.

Näillä keinoilla ei ehkä kuitenkaan ratkaisevasti pystytä kiinnijoutumisriskiä nostamaan, vaan poliisin resursseja olisi lisättävä. Mikä sitten olisi sellainen kiinnijoutumisriski, joka alkaisi vaikuttaa eli vähentäisi kokonaisrattijuopumusta? Jos nykyisin rattijuopoista jää kiinni 5 %, pitäisikö heitä jäädä kiinni 10 vai 15 % vai vielä enemmän, ennen kuin mitään vaikutusta olisi? Syytä olisi ainakin yrittää tutkia. Rattijuoppojen pyydystämisestä sinänsä ei ole paljonkaan hyötyä, ellei sitä kautta vähennetä kokonaisliikennejuopumusta ja viime kädessä alkoholista johtuvia onnettomuuksia.

Ratsioiden tehostaminen joka tapauksessa kasvattaisi sivutuotteena kiinni

saatujen määrää. Mihin sitten joudutaan, vankilathan repeävät? Promillelaki ja oheissakkokäytäntö pelastavat tilanteen.

Rangaistusten laatu

Järkiperaisat rangaistukset rattijuopumuksesta tuottavat mahdollisimman suuren hyödyn liikenneturvallisudelle. Käytäntö on osoittanut, että ankarat vapausrangaistukset ovat tässä suhteessa kyseenalaisia.

Rattijuopumus on ollut rangaistava teko vuodesta 1926. Vuosina 1950—77 perusrangaistusasteikko ei muuttunut, rangaistuskäytäntö sen sijaan muuttui. 1960-luvun keskivaiheilla luovuttiin lähes täysin käyttämästä sakkoa ja ehdollista vapausrangaistusta rattijuopumuksen seuraamuksena. Noin 85 % rattijuopoista tuomittiin 3—4 kuukauden vapausrangaistuksiin, 4 % sai sakkoja ja vähän yli 10 % ehdollisen tuomion (HE 110/75).

Kun rattijuopumustapaukset alkoivat 1960-luvun lopulla jyrkästi kasvaa, kääntyi ankaroitettu rangaistuskäytäntö itseään vastaan. Ensinnäkin ehdottomista vapausrangaistuksista oli pakko siirtyä ehdollisten käyttöön, koska vankilat eivät olisi pystyneet sijoittamaan tuomittuja. Vuonna 1971 ehdollisten tuomioiden osuus oli noussut jo 30 %:iin ja nykyisin niiden osuus lähenee jo 60:tä %.

Toiseksi yhä vakavampia tapauksia alettiin katsoa läpi sormien. Vuonna 1972 tehdyn selvityksen mukaan syytettä ei yleensä nostettu tai se hylättiin, jos syytetyn veressä oli alle yksi promille alkoholia. Lisäksi epäiltyjen keskimääräinen humaltila kasvoi: kun 1968 joka neljännellä verenalkoholi ylitti 2,0 promillea, vuonna 1973 näin oli jo joka kolmannella (HE 110/75).

Ankara, ehdottomiin vapausrangaistuksiin perustuva rangaistuskäytäntö johti osaltaan siihen, että rangaistavuuden raja muodostui korkeaksi: suuri osa liikenneturvallisudutta vaarantavasta juopumuksesta jäi rankaisematta. Rattijuopumuksen muuttuminen massailmiöksi vei pohjan entiseltä rangaistuskäytännöl-

tä, ja perustana paradoksaaliselle kehitykselle oli entisen rangaistavuussäännöksen epämääräisyys ja tulkinnanvaraisuus.

Huhtikuun alussa 1977 voimaan astunut promillelaki oli vastaus syntyneeseen tilanteeseen. Se satoi rangaistavuuden selviin promillerajoihin, joiden asettaminen perustuu vaarantamisajatteluun: kuljettajaa rangaistaan — samoin kuin suurimman sallitun ajonopeuden ylittämistä — tietyn veren alkoholipitoisuusrajan ylittämistä, koska riski, että hän aiheuttaa liikenneonnettomuuden, on lisääntynyt riippumatta siitä, onko todellista onnettomuutta tapahtunut vai ei. Selvät rajat helpottavat myös valvontaa ja ovat siten pohjana kiinnijoutumisriskin lisäämiselle.

Samalla rangaistuksen laatu sidottiin humala-asteeseen: alle 1,5 promillen humalasta ratissa tulee pääsääntöisesti sakkoa, 1,5 promillen ylittämistä pääsääntöisesti vankeutta. Näin rangaistukset porrastuvat suhteessa liikennejuopumuksen vaarallisuuteen. Asettamalla raja juuri 1,5 promilleen pyritään myös laskemaan keskimääräistä humala-astetta. Nykyisin rattijuopumuksesta epäillyt ovat yleisimmin 1,6—1,8 promillen humalassa, ja Ruotsissa, jossa on vastaava raja, on havaittu mitattujen promillemäärien kasautuvan juuri tämän rajan alapuolelle (HE 110/75).

Promillelaki ulottaa rangaistavuuden aikaisempaan verrattuna lieviinkin tapauksiin, mutta pyrkii samalla vähentämään ehdottomien vapausrangaistusten osuutta tuomioista. Vapausrangaistus merkitsee yhteiskunnalle melkoisia kustannuksia: vuoden 1977 menoarvion mukaan vankeinhoitolaitoksen menot ovat noin 93 markkaa vankipäivää kohti (KM 1976:72).

Vuonna 1976 mietintönsä jättänyt rikosoikeuskomitea painottaa lisäksi sitä, että rangaistusten tulee olla nimenomaan yleisestäviä: ne ovat uhka, jonka tehtävä on estää rikokseen ryhtyminen. Tältä kannalta katsoen jyrkin seuraamus, vapausrangaistus, toimii parhaiten, kun sitä

käytetään mahdollisimman vähän: ”Vankilaan joutumisen ajatus pelottanee eniten niitä, jotka eivät siellä ole olleet. Rangaistuskokemuksen harvinaistaminen saattaa siten olla keino ylläpitää rangaistuksen pelottavuutta.”

Lisäksi itse rangaistus on vain osa koko seuraamusta. ”Kuulustelut, oikeudenkäynti, rekisteröinti ja erilaiset lähiympäristön reaktiot muodostavat usein seuraamusjärjestelmän olennaisimman osan. Pelkästään kiinnijoutuminen ja rikolliseksi leimautuminen ja siitä aiheutuva häpeä saattavat merkitä suurempaa kärsimystä kuin mikä sen jälkeen seuraa.” Tällä perusteella ehdollinen vapausrangaistus toimii parhaiten: tutkintaprosessi ja leimautuminen ovat tosiasia ja vankila on lähellä, mutta itse kokemus jää uhkaksi, — ja vankilan pelotusarvo säilyy.

Rangaistuskäytäntöä rattijuopumuksesta pyritäänkin yhtenäistämään siten, että säännönmukainen seuraamus törkeästä rattijuopumuksesta — ensikertalaiselle — olisi ehdollinen vankeusrangaistus, mutta oheissakolla tehostettuna. Vasta toistuva törkeä rattijuopumus tai rattijuopumuksen ohella syyllistyminen muuhun liikennesrikokseen tai vahingon aiheuttamiseen napsauttaisi ehdottoman vankeusrangaistuksen (Svinhufvud 1977).

Ns. oheissakko on ollut käytössä vasta maaliskuusta 1976. Oheissakko voidaan määrätä ehdottomana ehdollisen vapausrangaistuksen lisäksi. Näin on saatu aikaan uhka-arvoltaan kohtalainen rangaistusyhdistelmä, jota oikeusministeriön tutkijan Tapio Lappi-Seppälän mukaan nykyisin myös tuomioistuimissa käytetään, vaikkakin eri tuomioistuimien välillä on tässä suhteessa vielä selviä eroja.

Tällä systeemillä ehdottomien vankilatuomioiden osuutta saadaan pienennettyä eikä kiinnijoutumisriskin nostamiselle ole estettä: seuraamusjärjestelmä pystyy nielemään olennaisesti suuremmankin kiinni saatujen määrän.

Oheissakkojärjestelmä on lisäksi tuottoisa. Tapio Lappi-Seppälän mukaan oheissakko rattijuopumustapauksissa on yleensä 30—40 päiväsakon vaiheilla, raha-

na keskimäärin lähemmäs 1 000 markkaa. Ehdollisten tuomioiden osuus on nykyisin lähellä 60:tä % tuomituista, joita vuonna 1975 oli noin 13 000 (Aho 1977). Jos miltei jokaiselle ehdollisen tuomion saaneelle tulisi vielä tuon 1 000 markan suuruinen oheissakko, se merkitsisi vuoden 1975 tilanteen mukaan yli viittä miljoonaa markkaa valtiolle.

Jos nämä rahat käytettäisiin — kuten tietysti pitäisi — valvonnan tehostamiseen, saataisiin rattijuopot rahoittamaan osaltaan omia kiinnijoutumiskustannuksiaan. Rahan kerääminen tätä kautta on myös oikeudenmukaista: sakko on suhteessa sakotettavan tuloihin. Ja tuolla arvioidulla summalla ostettaisiin jo melkoinen määrä Alcolmetereitä ja maksettaisiin muita poliisin kustannuksia, jotka esim. liikkuvan poliisin osalta olivat vuonna 1976 noin 46 miljoonaa markkaa (Valtion virastot ja laitokset 1977).

Lopuksi

Jos valvontaa tehostetaan ja promillelain tavoitteet toteutuvat, saattaisi lyhyellä aikavälillä tapahtua seuraavaa:

— Tilastoitu rattijuopumus kasvaa, nimenomaan lievät tapaukset lisääntyvät, ja näennäisesti näyttää siltä, että rattijuopumus sinänsä kasvaa.

— Mitä enemmän tilastoitu — nimenomaan ratsioissa tilastoitu — rattijuopumus kasvaa, sitä todennäköisempää on, että kokonaisrattijuopumus vähenee.

— Mitä suurempi tilastoitu rattijuopumus on, sitä enemmän keskimääräiset promillemäärät alenevat ja kasautuvat 1,5 promillen alapuolelle.

— Mitä useampi rattijuoppo jää kiinni jo ratsiassa, sitä harvempi ehtii ajaa kolarin ja tulla tilastoiduksi sitä kautta.

Pitemmällä aikavälillä tehokas valvonta saattaisi alentaa kokonaisrattijuopumusta niin paljon, että tilastoitukin rattijuopumus alkaisi vähetä.

Edellä on käsitelty pelkästään kiinnijoutumisriskiä ja rangaistusten laatua. Rattijuopumuksen määrä ei toki määräydy pelkästään näiden perusteella. Esi-

merkiksi alkoholipoliittisilla, joukkoliikennettä parantavilla yms. toimilla — yleisen yhteiskuntakehityksen heilahteiluista puhumattakaan — saattaa olla rattijuopumuksen yleisyyteen huomattavasti suurempikin vaikutus kuin kriminaalipoliittisilla toimenpiteillä.

Kirjallisuus

Ahlström-Laakso, Salme — Österberg, Esa: Alkoholilolomme haittatilastojen valossa vuosina 1960—75. Artikkelit Sosiaalialkohologian opetusmonisteissa n:o 3, Tampereen yliopisto 1977

Aho, Timo: Vankiluvun ja -rakenteen säätelyyn liittyvistä toimenpiteistä vuosina 1970—76. Oikeusministeriön vankeinhoito-osaston julkaisuja 5/1977

Oy Alko Ab:n vuosikirjat 1973—1976

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi rikoslain täydentämisestä liikennejuopumusta koskevilla säännöksillä sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi 1975 II vp. n:o 110 (HE n:o 110/75)

Kekkonen, Jukka — Mäki, Martti — Takala, Hannu: Poliisilakko ja rattijuopumus. Alkoholipolitiikka 41 (6) : 241—248, 1976

Mäki, Martti — Linnoila, Markku: Helsingin liikennejuopumuksen ominaispiirteistä. Liikenneturvan tutkimuksia 32, 1976

Penttilä, A. — Tenhu, M. — Kataja, M.: Alkoholien vaikutuksen alaisuuden toteaminen liikennejuoppoutta epäiltäessä. Taljan tutkimuksia 23. Helsinki 1971

Rikosoikeuskomitean mietintö 1976:72. Helsinki 1976 (KM 1976:72)

Svinhufvud, Erik: Rangaistuksen mitaaminen liikennejuopumuksesta. Artikkelit Oikeusministeriön lainsäädäntöosaston julkaisussa 11/1977

Valtion virastot ja laitokset. Valtiovarainministeriön järjestelyosaston julkaisu 1976.