

Hallituksen esitys eduskunnalle alkolukkolaiksi sekä laiksi ajokorttilain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan voimassa olevan alkolukkolainsäädännön uudistamista.

Alkolukon hyväksymistä ja käyttöä tieliikenteessä koskevat erillislait kumottaisiin ja niiden tilalle ehdotetaan säädettäväksi uusi alkolukkolaki.

Alkolukkolaissa säädettäisiin alkolukon hyväksynnästä, asentamisesta, huoltamisesta ja kalibroinnista sekä alkolukon markkinoille saattamiseen liittyvästä toimintailmoituksesta. Liikenteen turvallisuusvirasto toimisi alkolukkojen markkinoille pääsyn ja asennus- ja huoltotoiminnan valvojana. Laissa säädettäisiin myös ajoneuvon varustamisesta alkolukolla ehdollisen ajo-kiellon valvomiseksi ja ajokorttiluvan terveysvaatimusten täyttämiseksi sekä alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa. Alkolukkorikkomuksen soveltamisalaa täsmennettäisiin ja hieman laajennettaisiin. Alkolukon käyttötietojen tallentamisesta maahantuojien ylläpitämiin rekistereihin luovuttamisiin.

Ajokorttilakia esitetään samassa yhteydessä täydennettäväksi niin, että alkolukolla valvottua ajo-oikeutta koskevat säännökset siirtyisivät ajokorttilakiin.

Esitys tukee hallitusohjelman mukaista säädösten sujuvoittamisen kärkihanketta ja norminpurkua. Lakimuutoksilla selkeytettäisiin sääntelyä ja vähennettäisiin hallinnollista taakkaa.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2016 aikana.

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
YLEISPERUSTELUT	3
1 JOHDANTO	3
2 NYKYTILA	4
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	4
2.2 Nykytilan arviointi.....	14
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	16
3.1 Yleistä	16
3.2 Alkolukkolaki	17
3.3 Ajokorttilaki.....	19
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	22
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	22
1.1 Alkolukkolaki	22
1.2 Ajokorttilaki.....	31
2 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	34
3 ASIAN VALMISTELU.....	35
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	36
LAKIEHDOTUKSET	38
alkolukkolaki.....	38
ajokorttilain muuttamisesta	44
RINNAKKAISTEKSTI.....	48
ajokorttilain muuttamisesta	48

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Alkoholi on väärin käytettynä tieliikenteen suurimpia onnettomuusriskejä lisääviä tekijöitä. Siksi alkoholin käytön vähentäminen on tärkeimpiä liikenneturvallisuustyön osatekijöitä. Viime vuosina noin joka viidennessä kuolemaan johtaneessa liikenneonnettomuudessa on ollut osallisena päihtynyt kuljettaja. Liikenneturvan kyselytutkimusten mukaan rattijuopumusta pidetään Suomessa vakavimpana liikennerikoksena (Liikennesääntöjen noudattaminen – vertailututkimus vuosilta 2002 ja 2009, Liikenneturva 2009).

Päihteiden käytöstä johtuvia onnettomuuksia pyritään vähentämään erityisesti liikennevalvonnalla, mutta myös valistuksella ja kampanjoinnilla. Näköpiirissä on, että tulevaisuudessa tekniikan merkitys valvonnassa korostuu. Alkolukon on todettu olevan tehokas tekninen väline rattijuopumusten ennaltaehkäisemisessä ja niiden käyttö on lisääntymässä Euroopassa. Alkolukkoa käytetään rajoittamaan henkilöiden pääsy esimerkiksi työkoneisiin, ydinvoimaloihin, laboratorioihin, tehtaisiin, satamiin ja kaivoksiin.

Alkolukko tulisi määritellä yleisesti ajoneuvojen turvavarusteeksi, ei vain rattijuopumukseen syyllistyneelle tarkoitetuksi laitteeksi. Tekniikan kehittyessä myös muiden päihteiden kuin alkoholin käyttöä voi olla mahdollista estää teknisin välinein.

Alkolukko tuli ajoneuvokäyttöön Yhdysvalloissa 1980-luvun puolivälissä. Alkolukko mittaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden ja tarvittaessa estää ajoneuvon käynnistymisen tai liikkumisen. Laite koostuu kahdesta itsenäisestä yksiköstä: kontrolli- tai viestiyksiköstä ja näyteyksiköstä. Näyteyksikkö on auton kojelautaan asennettava käsikappale, johon puhalletaan ja joka mittaa hengitysnäytteen alkoholipitoisuuden. Käsikappale voi olla langaton. Kontrolliyksikköön liitetään käsiyksikkö, joka tallentaa laitteen keskusmuistiin puhallukset, mukaan lukien näytteiden antamispäivät, kellonajat ja puhaltajan mahdollisen elimistön alkoholipitoisuuden. Tallenteet voidaan lukea käsiyksiköstä tietokoneohjelman avulla.

Alkolukkoa asennettaessa ajoneuvon käynnistyskytkimen ja käynnistysmoottorin välinen kytkentä katkaistaan. Laite asennetaan katkaistuun piiriin ja se tuottaa ajoneuvon moottorin käynnistämiseen tarkoitetun käynnistysjännitteen vasta, kun puhallusnäytteen alkoholipitoisuus on laitteeseen säädettyä raja-arvoa alempi. Useimpien valtioiden alkolukko-ohjelmissa - myös vapaaehtoisuuden piiriin kuuluvissa järjestelmissä - rajaksi on määritelty 0,1 milligramman alkoholipitoisuus litrassa uloshengitysilmaa. Se vastaa noin 0,2 promillen alkoholipitoisuutta verestä mitattuna. Alkolukon vaatimalla puhallustekniikalla ja jossain malleissa puhalluksen yhteyteen liitettävällä ääninäytteellä sekä puhalluksen kosteuden- ja lämpötilantunnistimella pyritään estämään laitteen käytön kiertäminen esimerkiksi muiden ilmalähteiden avulla.

Alkolukko on mahdollista ohjelmoida niin, että se vaatii puhalluksen satunnaisesti myös ajon aikana. Tarkastuspuhallusten tarkoituksena on estää alkoholin nauttiminen ajon aikana. Alkolukko ei vaikuta käynnissä olevaan moottoriin, koska moottorin sammuttaminen kesken ajon saattaisi aiheuttaa vaaratilanteen. Aikaa puhallukselle on useita minuutteja eikä puhallus estä kuljettajan keskittymistä liikenteeseen. Jos ajon aikana vaadittua puhallusta ei anneta määräajassa, tai se ylittää laitteeseen säädetyn alkoholipitoisuuden rajan, kytke alkolukko auton äänimerkin päälle. Joissain valtioissa myös auton hätävilkut kytkeytyvät päälle. Tämän tarkoituksena on ehkäistä ajon jatkamista ja varoittaa muita tiellä liikkujia alkoholin vaikutuksen alaisena mahdollisesti ajavasta kuljettajasta.

Ajon aikainen puhaltaminen on käytössä rattijuopumukseen syyllistyneiden alkolukolla valvotussa ajo-oikeushjelmassa. Tämän ohjelman ulkopuolella olevissa järjestelyissä, esimerkiksi ammattiliikenteessä, ei ajon aikaista puhaltamista edellytetä, mutta menettelystä on mahdollista sopia esimerkiksi yrityksissä tai kuljetuksen tilaajan niin toivoessa.

Suomen tieliikenteessä käytettävät alkolukot täyttävät eurooppalaisen alkolukustandardin (EN 50436-1 tai EN 50436-2) vaatimukset sekä laissa alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen (1109/2010) säädetty ajoneuvoon asennettavia laitteita koskevat tekniset vaatimukset.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Voimassaoleva lainsäädäntö

Alkolukkoa koskevaa sääntelyä on tällä hetkellä neljässä eri lakikokonaisuudessa: alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen annetussa laissa (1109/2010), alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa (439/2008), alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa annetussa laissa (1110/2010) ja ajokorttilaissa (386/2011). Edellä mainittujen lain tasoisten säädösten lisäksi alkolukkojen käyttöä säännellään alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (474/2008) ja alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa annetussa liikenne- ja viestintä-ministeriön asetuksessa (405/2011).

Suomessa alkolukon käyttö alkoi vuonna 2005 käynnistyneellä rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien valvontakokeilulla. Kokeiluun osallistui 1.7.2005 – 30.6.2008 välisenä aikana yhteensä 302 kuljettajaa. Tarkoituksena oli selvittää alkolukkolaitteiden ja -menettelyiden toimivuutta sekä hyväksyttävyyttä. Kokeilusta saatujen myönteisten kokemusten seurauksena alkolukolla valvottu ajo-oikeus vakinaistettiin edellä mainitulla lailla vuonna 2008. Samassa yhteydessä alkolukon käyttöön liittyviin säännöksiin tehtiin muutoksia. Alkolukon käyttöalaa laajennettiin koskemaan kaikkia autoja sekä traktoreita. Myös alkolukon käyttövelvollisuutta ilmentävällä merkinnällä varustetun ajokortin saaminen mahdollistettiin jo ennen rattijuopumusasian tuomioistuinkäsittelyä poliisin päätöksellä, jotta viive ajo-oikeusasian käsittelyssä olisi vähäisempi.

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden voi alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain mukaan saada vakinaisesti Suomessa asuva henkilö, joka on syyllistynyt alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumukseen ja jota ei ole muusta syystä määrätty ajo-kieltoon. Henkilöllä on oltava oikeus kuljettaa henkilö-, paketti-, kuorma- tai linja-autoa taikka traktoria. Alkolukko voidaan asentaa yhteen tai useampaan ajoneuvoon, jotka ovat valvottavan käytössä.

Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa oleva kuljettaja luovuttaa valvotun ajo-oikeuden alkaessa varsinaisen ajokorttinsa poliisille ja saa tilalle niin sanotun alkolukkoajokortin. Alkolukon käyttöä koskeva vaatimus ilmenee ajokorttiin merkitystä kansallisesta erityisehdosta 111. Lisäksi ajokorttirekisteriin merkitään sen ajoneuvon tai ajoneuvojen rekisteritunnus, jota valvottava saa kuljettaa.

Alkolukolla valvottavan kuljettajan on ennen alkolukkoajokortin myöntämistä käytävä lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksesta hänen terveyteensä sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista. Mainitusta käynnistä saadun todistuksen lisäksi alkolukkoajokorttia hakevan kuljettajan on toimitettava poliisille todistus alkolukon asennuksesta hänen ajoneuvoonsa tai ajoneuvoihinsa sekä todistus ajoneuvon tai ajoneuvojen muutostarkastuksesta.

Tuomioistuin asettaa alkolukolla valvottavalle kuljettajalle koetusajan, jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Kuljettajan on käytettävä alkolukkoa koko koetusajan riippumatta hänelle määrätyn ehdollisen ajokiellon pituudesta. Alkolukon käyttäjä maksaa kaikki laitteen kustannukset, jotka ovat selvitysten mukaan noin 110—160 euroa kuukaudessa.

Alkolukkoa ei ole välttämätöntä ostaa, vaan sen voi myös vuokrata valvotun ajo-oikeuden ajaksi. Vuokralaitteen hinta ensimmäisenä vuotena on noin 200 euroa kuukaudessa, toisena vuotena noin 160 euroa kuukaudessa ja kolmantena vuotena noin 120 euroa kuukaudessa. Vuokraus sisältää käyttötietojen purun ja kalibroinnin.

Valvotun ajo-oikeuden ohjelmaan osallistuvien henkilöiden käytössä olevat alkolukot on säädetty niin, että ne estävät ajoneuvon käynnistämisen, jos kuljettajan uloshengitysilmassa on alkoholia vähintään 0,10 milligrammaa litrassa. Lukema vastaa noin 0,2 promillea. Kuten edellä jo todettiin, alkolukko vaatii kuljettajalta puhalluksen myös satunnaisesti ajon aikana. Käynnissä oleva moottori ei sammu, mutta ajoneuvon äänitorvi käynnistyy, jos puhallusta ei anneta säädettyssä ajassa tai jos kuljettajan uloshengitysilmaasta mitattu alkoholipitoisuus ylittää sallitun alkoholipitoisuuden.

Alkolukon käyttötiedot ja mahdolliset alkolukon käytön ehtoja koskevat rikkeet rekisteröityvät automaattisesti alkolukon keskusyksikön muistiin. Valvottavan kuljettajan on 60 päivän välein vietävä ajoneuvo käyttötietojen purkamista varten laitevalmistajan valtuuttamalle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoitetulle laitevalmistajan edustajalle. Edustaja toimittaa valvotun asuinpaikan poliisilaitokselle laitteeseen rekisteröityneet käyttötiedot, jotka voivat vaikuttaa valvotun ajo-oikeuden peruuttamiseen.

Valvottu ajo-oikeus peruutetaan, jos valvottava ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta, laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden tai tekee tai yrittää tehdä alkolukon toimintakyvyttömäksi. Valvottava ei saa kuljettaa muuta ajoneuvoa kuin sellaista, johon on asennettu alkolukko. Alkolukolla valvottu ajo-oikeus on peruutettava myös silloin, jos kuljettaja syyllistyy alkolukko-ohjelman aikana törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, ratti-juopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Valvottu ajo-oikeus on myös peruutettava, jos valvottava itse sitä pyytää.

Vakinaisen alkolukko-ohjelman ensimmäisinä kuukausina eli vuoden 2008 heinä-joulukuun välisenä aikana alkolukolla valvottu ajo-oikeus myönnettiin 138 kuljettajalle. Vuosina 2009–2014 uusia alkolukkoajokortteja myönnettiin seuraavasti: 343 korttia vuonna 2009, 421 korttia vuonna 2010, 529 korttia vuonna 2011, 511 korttia vuonna 2012, 538 korttia vuonna 2013 ja 473 korttia vuonna 2014. Alkolukkoajokortin hakijoista noin 80 prosenttia on miehiä.

Ajokorttirekisterin tietojen mukaan tammikuun 2015 lopussa Suomessa oli voimassa noin 820 alkolukkoajokorttia. Valvotun ajo-oikeuden keskimääräinen kesto on noin 17 kuukautta. Vähintään kahden vuoden pituisten koetusajojen osuus on noin 20 prosenttia.

Edellä on mainittu, että alkolukon käyttöä ei ole rajoitettu vain rattijuopumusrikoksiin syyllistyneisiin kuljettajiin, vaan laitteella on käyttömahdollisuuksia yleisenä liikenneturvallisuutta edistävänä apuvälineenä.

Vuosina 2007–2008 Suomessa toteutettiin alkolukon vapaaehtoinen käyttökokeilu ammattiliikenteessä. Kokeiluun osallistui viisi kuljetusyritystä ja kaksi asiantuntijaorganisaatiota. Kaikkiaan kokeilussa oli mukana 64 ajoneuvoa ja yli sata kuljettajaa. Alkolukon todettiin soveltuvan myös ammattiliikenteen käyttöön.

Alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa annettu laki tuli voimaan vuonna 2011. Lakia edelsi koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus (553/2006), jonka 9 §:n mukaan asetuksen mukaisissa julkisyhteisöjen tilausajona tilaamissa kuljetuksissa oli yleensä käytettävä alkolukolla varustettuja ajoneuvoja. Suosituksen toivottiin lisäävän alkolukkojen käyttöä, mutta liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2008 tekemän selvityksen mukaan suositus ei johtanut alkolukon lisääntyvään käyttöön. Vain 17 kunnassa (8 %) oli otettu käyttöön alkolukkoja koulukuljetusajoneuvoissa. Siksi käyttöä edistettiin lailla.

Alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa annetun lain 1 §:n mukaan alkolukon käyttö on pakollista kunnan, kuntayhtymän, koulun tai laitoksen tilausliikenteenä järjestämissä kuljetuksissa ja kunnalta tai valtiolta tuettuna järjestetyissä, laissa tarkemmin määritellyissä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa Lain 2 §:n mukaan vastuu alkolukon asennuksesta ja alkolukon pitämisestä toimintakuntoisena on kuljetuksista vastaavalla liikenteenharjoittajalla.

Alkolukon säädoistä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa on annettu tarkemmat säännökset liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (405/2011). Koulu- ja päivähoitokuljetuksissa käynnistyksenestoraja on sama kuin alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa: 0,10 mg alkoholia litrassa uloshengitysilmaa eli 0,2 promillea.

Samana aikaan koulu- ja päivähoitokuljetuslainsäädännön kanssa tuli voimaan alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen annettu laki (1109/2010). Laissa on säännökset Suomessa liikenteeseen hyväksyttävän alkolukkolaitteen teknisistä vaatimuksista. Sen lisäksi lakiin sisältyy määräyksiä alkolukon markkinavalvonnasta sekä rangaistussäännös alkolukkorikkomuksesta.

Ajokorttilakiin (386/2011) tammikuussa 2013 tehdyn muutoksen myötä kuljettajien käyttöön mahdollistettiin niin sanottu terveysperusteisesti määrättävä alkolukko.

Ennen lääkärin mahdollisuutta suositaa terveysperusteista alkolukkoajo-oikeutta lääkarilla oli vain mahdollisuus suositaa ajo-oikeuden poistoa. Uudistuksen arvioitiin lisäävän päihteiden käyttöön liittyviä ajo-oikeusilmoituksia ja edistävän liikenneturvallisuutta päihdeonnettomuuksia ennalta ehkäisemällä. Terveysperusteisen alkolukkoajo-oikeuden myötä lääkärin on myös helpompaa ottaa esiin potilaan päihteiden käytön vaikutus ajo-oikeuteen, jos ajo-oikeus on laitteen kanssa kuitenkin mahdollista säilyttää.

Terveysperusteisen alkolukon määräämisestä kuljettajan ajo-oikeuden ehdoksi säädetään ajokorttilain 12 ja 16 §:ssä. Lain 12 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan ajokortti-lupa myönnetään, jos hakija muun muassa täyttää ajokorttiluvan terveysvaatimukset. Alkoholin käytön ollessa ajokorttiluvan myöntämisen esteenä, ajokorttilupa voidaan 1 momentin 1 kohdan estämättä myöntää, jos henkilö täyttää säädetty vaatimukset alkolukkoa käyttäen. Kuhunkin ajokorttilupaan merkittävään luokkaan on liitettävä ehto alkolukon käytöstä.

Ajokorttilain 16 §:ssä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston toimivallasta alkolukkoa koskevan ehdon lisäämisestä ajokorttilupaan ja ajokorttiin. Pykälän mukaan ajo-korttilupaan ja ajokorttiin voidaan ajokorttilain 5 §:n 3 ja 4 momentissa sekä 15 a §:n 2 momentissa säädettyjen ehtojen ja rajoitusten lisäksi liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan on käytettävä ajaessaan alkolukkoa, jos hän vain sitä käyttäen täyttää laissa säädetty terveysvaatimukset.

Ajokorttiin lisättävä kansallinen terveysperusteista alkolukkoa tarkoittava koodi on ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen (423/2011) liitteen 3 a kohdan mukaan 113.

Terveysperusteisen alkolukon suosittamiseen sovelletaan 1.1.2016 lukien Liikenteen turvallisuusviraston Ajoterveyden arviointiohjetta lääkäreille. Ohjeen tarkoituksena on auttaa lääkäreitä arvioimaan kuljettajan ajoterveyttä erilaisissa tilanteissa. Ohje korvaa sosiaali- ja terveysministeriön ajoterveydestä antaman asetuksen (1181/2011). Muutos liittyy ajokorttien hallinnoinnin osittaiseen siirtymiseen poliisilta Liikenteen turvallisuusvirastolle vuoden 2016 alusta.

Aloite terveysterveysperusteisen alkolukon käyttöönottoon tulee käytännössä henkilön lääkäriltä. Lääkäri liittyy henkilön ajoterveyttä koskevaan lausuntoon merkinnän alkolukkoa koskevasta ehdosta, joka menee ajokorttia haettaessa poliisin tietoon. Mikäli muita esteitä ajokortin myöntämiselle ei ole, poliisi myöntää henkilölle ajokortin erityisehdolla 113. Kuljettaja maksaa tässäkin tapauksessa alkolukosta ja sen käytöstä aiheutuvat kustannukset.

Ajokorttirekisteristä poimitun tiedon mukaan vuonna 2013 myönnettiin 5 ja vuonna 2014 yhteensä 13 terveysterveysperusteista alkolukkoajokorttia eli ajokorttia erityisehdolla 113. Tarkempaa sääntelyä tai ohjausta esimerkiksi alkolukon mallista, ehdon kestosta tai alkolukon asennuksesta ei toistaiseksi ole olemassa. Myöskään lääkäreille suunnattua ohjeistusta terveysterveysperusteista alkolukosta ei ole julkaistu. Nämä epäkohdat ovat todennäköisesti vaikuttaneet siihen, että terveysterveysperusteiset alkolukot eivät ole yleistyneet.

Eurooppalaisessa sähköalan standardointijärjestö CENELEC:n alkolukutyöryhmässä (BTTF 116-2) on laadittu alkolukkoja koskevat standardit. Ensimmäinen, vuonna 2005 voimaan tullut standardi käsittelee rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitetuissa viranomaisohjelmissa käytettäviä alkolukkoja (SFS-EN 50436-1, *Instruments for drink-driving-offender programs*). Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa käytettävän alkolukon on täytettävä tämän standardin vaatimukset. Toinen standardi (SFS-EN 50436-2, *Instruments having a mouthpiece and measuring breath alcohol for general preventive use*), joka tuli voimaan vuoden 2007 lopussa, sääntelee alkolukkojen vapaaehtoisikäyttöä, esimerkiksi niiden käyttöä ammattiliikenteessä. Molemmista standardeista on ilmestynyt päivitetty versio tammikuussa 2014.

Standardisarjan maaliskuussa 2015 julkaistu kuudes osa (EN 50436-6, *Alcohol inter-locks - Test methods and performance requirements - Part 6: Data security*) käsittelee alkolukkoihin liittyviä tietosuojaja- ja tietoturva-asioita. Sarjan kolmas osa (TR 50436-3: *Guidance for decision makers, purchasers and users*) ei ole varsinaisesti standardi, vaan ohjeistus alkolukkojen hankinnoista päättävälle henkilölle, niiden ostajille sekä käyttäjille.

CENELEC:n alkolukutyöryhmässä valmistellaan myös standardia EN-50436-4 alkolukon ja ajoneuvon välisestä kytkennästä sekä standardia EN-50436-7 alkolukon asennusohjeista ajoneuvoon. Näiden standardien tarkoituksena on varmistaa, että alkolukko voitaisiin asentaa sujuvasti kaikkiin ajoneuvoihin. Joihinkin uusiin automalleihin, esimerkiksi hybridi- ja sähköautoihin, alkolukon asentaminen on osoittautunut hankalaksi tai mahdottomaksi.

Standardisarjaan on olemassa lisäksi luonnos standardista alkolukoille, joissa ei ole suukappaletta (EN 50436-5: *Instruments not having a mouthpiece and measuring breath alcohol for general preventive use*). Kyseisen standardin loppuunsaattamiselle ja julkaisemiselle ei kuitenkaan vielä ole ollut tarvetta.

Liikenteen turvallisuusviraston mukaan kaikki edellä mainittujen standardien (SFS-EN 50436-1 ja SFS-EN 50436-2) mukaan hyväksytyt, käytettävät ja asennettavat alkolukot ovat hyväksyttävissä Suomessa tieliikennekäyttöön.

Alkolukkojen käytön vaikuttavuudesta

Liikenteen turvallisuusviraston tutkimuksessa (Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus, Trafín julkaisu 5/2013) selvitettiin valvotun ajo-oikeuden vaikuttavuutta. Tutkimukseen osallistui yhteensä 1687 kuljettajaa.

Valtaosa tutkimukseen osallistuneista oli syyllistynyt useampaan kuin yhteen rattijuopumukseen. Kuljettajista 3,3 % jäi valvotun ajo-oikeuden aikana uudelleen kiinni rattijuopumuksesta ja 2,5 % sen päättymisen jälkeen. Siten noin 5,7 % kuljettajista uusi tekonsa alkolukkoajo-oikeuden aikana tai sen jälkeen.

Rattijuopumuksesta kiinni jääneistä kuljettajista noin 30 % uusii tekonsa, joten tutkimuksen perusteella on selvää, että valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneilla rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyys on pienempi.

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus kestää tutkimuksen mukaan keskimäärin 506 päivää eli vajaat puolitoista vuotta. Noin 15 % kuljettajista alkolukkoajo-oikeuden pituus jäi alle laissa edellytetyn vuoden minimiajan. Käräjäoikeuksien edustajat arvelivat syynä tähän olleen lain tulkittavaikeudet, tietämättömyyden, huolimattomuuden tai inhimillisen erehdyksen.

Tutkimuksen perusteella suurin osa kuljettajista koki alkolukon vaikuttaneen vähentävästi heidän alkoholinkäyttönsä ja estäneen uuden rattijuopumuksen. Alkolukoista purettujen käyttötietojen perusteella valvotun ajo-oikeuden laitteet olivat estäneet yli 12 000 rattijuopumusta ja yli 40 000 kertaa alkoholia maistelleen ($\geq 0,2$ promillea) kuljettajan ajon.

Tutkimuksen mukaan valvottavista kuljettajista vähintään kolmasosa jättää alkolukon vapaaehtoisesti autoonsa sen pakollisen käyttöajan jälkeen. Tällöin alkolukkoon voidaan vaihtaa niin sanotun vapaaehtoiskäytön asetukset.

Keskeisimpinä alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen liittyvinä ongelmina tutkimuksen perusteella pidettiin tiedonsaantia alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta sekä koetus-ajan pituudesta ennen alkolukon hankintapäätöstä. Kaikkiaan tiedonsaantiin liittyen tutkimuksessa todettiin, että tietoa oli hajallaan eri paikoissa, se oli epäselvää ja liian yleisellä tasolla.

Alkolukkojen maahantuonti, myynti sekä asennus- ja huoltotoiminta

Suomessa ei ole alkolukkolaitteiden valmistajia. Näitä on muun muassa Kanadassa, Yhdysvalloissa ja Saksassa. Suomessa toimii kuusi alkolukkojen maahantuoja, joista kolme on mukana alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa.

Liikenteen turvallisuusviraston mukaan erilaisia alkolukkolaitemerkkejä oli hyväksytty 12.3.2015 mennessä 12 kappaletta. Ajantasainen tieto hyväksytyistä alkolukoista sekä niiden maahantuojista on Liikenteen turvallisuusviraston internet-sivustolla osoitteessa <http://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/alkolukko>.

Alkolukkoja myyvät, asentavat, huoltavat (kalibroivat) ja käyttötietoja purkavat ne toimipaikat, jotka alkolukon maahantuoja on valtuuttanut ja ilmoittanut Liikenteen turvallisuusvirastolle. Toimipaikat ovat löydettävissä Liikenteen turvallisuusviraston internet-sivustolta <http://www.trafi.fi/tieliikenne/korjaamot>. Suomessa oli 12.3.2015 mennessä lähes 700 tällaista toimipistettä.

Joidenkin EU:n jäsenvaltioiden lainsäädäntö ja käytäntö

Alkolukkojen käytöstä ei ole yhteistä Euroopan unionin lainsäädäntöä ja jäsenvaltioiden kansallinen lainsäädäntö vaihtelee. Ajokorttien koodit on kuitenkin harmonisoitu unionissa. Alkolukon käyttövaatimusta osoittava koodi on 69.

Komission konsulttiyritys Ecorys:iltä tilaama alkolukkojen käyttöä ja niiden käytöstä saatuja kokemuksia sekä käytön laajentamisen vaikutuksia ja kustannus-hyöty-suhdetta arvioinut tutkimus julkaistiin helmikuussa 2014. Raportti on luettavissa osoitteessa http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/study_alcohol_interlock.pdf.

Ruotsi

Alkolukon käyttö aloitettiin Euroopassa ensimmäisenä Ruotsissa, jossa vuonna 1999 käynnistettiin kokeilu alkolukon käyttövelvollisuuden määrittämisestä rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille.

Vuosien 1999–2009 välisenä aikana alkolukko-ohjelmaan osallistui noin 5000 kuljettajaa.

Lukumäärä oli vain noin 12 % koko kohderyhmästä ja sen lisäksi 40–50 % osallistujista jäi ohjelmasta kesken pois. Syinä ongelmiin olivat olleet korkeat osallistumis-kustannukset, tiukka päihteettömyysvaatimus, koetusajan pituus ja käyttövelvollisuuden suhde lyhyempään ajo-kieltoaikaan. Alkolukko-ohjelman hyväksytysti suorittaneet osallistujat pitivät ohjelmaa myönteisenä kokemuksena.

Alkolukkojen käytön myötä rattijuopumusrikosten uusimisen on havaittu vähentyneen, alkoholin käyttötottumusten muuttuneen pysyvästi sekä alkoholinkulutuksen, sairaslomien ja sairaalajaksojen määrän vähentyneen.

Rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettu uusi alkolukko-ohjelma otettiin Ruotsissa käyttöön tammikuussa 2012. Se perustui alkolukkokokeilusta saatuihin kokemuksiin (Regeringsproposition 2010/11:26; <http://www.transportstyrelsen.se/alkolas>).

Myös rattijuopumuksesta määrättäviä ajokieltoja pidennettiin. Uusien säännösten tarkoituksena oli lisätä rattijuopumukseen syyllistyneiden kuljettajien halukkuutta hakea valvottua ajo-oikeutta pitämällä heidät ajo-oikeuden piirissä.

Vuosina 2012–2014 Ruotsissa peruutettiin keskimäärin noin 7000 ajokorttia vuodessa rattijuopumuksen, huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamisen tai vakavan piittaamattomuuden takia. Ajokortti peruutetaan aina lyhyeksi ajaksi myös silloin, kun henkilö hakee alkolukkoajokorttia.

Alkolukko-ohjelmaan hyväksyttiin mukaan 1515 kuljettajaa vuonna 2012, 2088 kuljettajaa vuonna 2013 ja 1908 kuljettajaa vuonna 2014. Vuosittain lähes 300 hakemusta ohjelmaan on hylätty eri syistä johtuen (133 vuonna 2012, 286 vuonna 2012 ja 288 vuonna 2014). Alkolukko-ohjelman joutui keskeyttämään 34 kuljettajaa vuonna 2012, 179 kuljettajaa vuonna 2013 ja 281 kuljettajaa vuonna 2014. Vuoden 2014 lopussa Ruotsissa oli voimassa noin 3300 alkolukkoajokorttia.

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus voidaan myöntää hakemuksesta rattijuopumukseen syyllistyneelle ajokortin peruuttamisen sijaan. Muiden huumaavien aineiden tai alkoholin ja huumaavien aineiden käyttöön syyllistyneet eivät pääse alkolukko-ohjelman piiriin. Alkolukolla val-

vottu ajo-oikeus voidaan myöntää, jos henkilö asuu pysyvästi Ruotsissa ja hänellä on Euroopan unionissa tai ETA-valtiossa myönnetty ajokortti. Muita edellytyksiä kuvataan myöhemmin tässä luvussa.

Ruotsissa alkolukon käyttövelvoite osoitetaan ajokorttiin kansallisella erityisehdolla 107 ja ajokortilla saa ajaa vain Ruotsin valtion alueella.

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus on Ruotsissa vapaaehtoinen. Jos henkilö ei hae valvottua ajo-oikeutta tai sitä ei voitaisi myöntää, ajokortti peruutetaan. Ajokiellon pituus vastaa tällöin valvotun ajo-oikeuden koetusajan pituutta, jolloin se on yksi tai kaksi vuotta. Tavalliseen rattijuopumukseen syylistyneelle määrättävä koetusaika kestää yhden vuoden. Kahden vuoden koetusaikaa noudatetaan, jos hakija on syylistynyt törkeään rattijuopumukseen (raja 1,0 promillea), hän on viiden vuoden kuluessa syylistynyt vähintään kahteen rattijuopumukseen tai hänet on diagnosoitu alkoholiriippuvaiseksi tai alkoholin väärinkäyttäjäksi. Jos koetusaika on yhden vuoden ja ajokortin haltija osoittautuu tänä aikana alkoholiriippuvaiseksi tai alkoholin väärinkäyttäjäksi, koetusaika pidennetään kahteen vuoteen. Tilanteen toteamiseksi ajokortin haltija voidaan velvoittaa toimittamaan lääkärintodistus.

Ajokortin haltuunotosta rattijuopumuksen johdosta päättää Ruotsissa poliisi tai syyttäjä. Myös tulli tai rajavartiolaitos voi ottaa ajokortin haltuun rattijuopumuksen johdosta. Tämän jälkeen Transportstyrelsen tekee viipymättä päätöksen haltuun otetun ajokortin peruuttamisesta tai palauttamisesta. Tässä yhteydessä voidaan tehdä myös päätös alkolukolla valvotun ajo-oikeuden myöntämisestä. Lopullisen päätöksen asiassa tekee Transportstyrelsen rattijuopumustuomion tultua lainvoimaiseksi.

Valvottu ajo-oikeus on mahdollista myöntää myös kahden vuoden lyhytaikaisen ajo-oikeuden aikana. Tällä menettelyllä nuorille rattijuopumukseen syylistyneille kuljettajille tarjotaan mahdollisuutta muuttaa liikennekäyttäytymistään. Kokeilussa lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijat joutuivat rattijuopumuksen jälkeen suorittamaan uuden kuljettajatutkimuksen. Mahdollisuuden välttää uusi kuljettajatutkimus alkolukko-ohjelmaan osallistumalla arvioidaan lisäävän valvotun ajo-oikeuden suosiota.

Hakemuksen jättämisen yhteydessä hakijan tulee esittää lääkärintodistus sekä määräysten noudattamista koskeva tahdonilmaisu (viljeförklaring). Hakemus tulee jättää Transportstyrelsenille viimeistään neljän viikon kuluessa siitä, kun henkilöllä on ollut mahdollisuus antaa lausuntonsa ajokortin peruuttamista koskeneesta lopullisesta päätöksestä. Alkolukolla valvottu ajo-oikeus voidaan myöntää jo väliaikaisen ajokielto-päätöksen tekemisen yhteydessä. Edellytyksenä on, että hakijan on henkilökohtaisilta ja terveydellisiltä ominaisuuksiltaan sopiva osallistumaan ohjelmaan. Sopivuuden edellytyksenä on, että hakijan voidaan olettaa noudattavan liikennesääntöjä ja osoittavan harkintakykyä liikenteessä. Sopimattomuudesta puolestaan voivat olla osoituksena esimerkiksi laaja liikennerikostausta tai hakijan toistuva syylistyminen rattijuopumukseen. Hakijan ei myöskään tule käyttää muita huumausaineita. Hänen tulee lisäksi täyttää liikenneturvallisuuden kannalta pakolliset terveystodistukset.

Ruotsissa alkolukosta puretaan käyttötiedot kuuden kuukauden välein. Kuljettaja pyydetään ylimääräiseen käyttötietojen purkuun, jos hän on antanut usein yli 0.2 promillea sisältävän puhallusnäytteen (yli viisi kertaa käynnistyspuhalluksessa tai yli kolme kertaa ajonaikaisessa uudelleenpuhalluksessa) tai muuten käyttäytynyt ohjelman sääntöjen vastaisesti.

Päätös valvotusta ajo-oikeudesta voidaan purkaa, mikäli henkilö rikkoo valvotun ajo-oikeuden ehtoja tai hänet muutoin todetaan epäsovivaksi osallistumaan alkolukolla valvotun ajo-oikeuden ohjelmaan. Päätös voidaan purkaa myös henkilön huumeiden käytön vuoksi tai mi-

käli hän ei täytä muita terveyttä koskevia edellytyksiä. Mikäli päätös puretaan, peruutetaan myös alkolukkoajokortti. Karenssiajan tulee tällöin vastata jäljellä olevan koetusajan pituutta.

Ennen alkolukkoajokortin myöntämistä vaadittavan lääkärikäynnin lisäksi henkilön tulee käydä lääkärissä ohjelman puolivälissä (6 tai 12 kuukauden jälkeen).

Alkolukkoajokorttia hakeva ei maksa hakemusmaksua eikä alkolukko-ohjelmaan osallistumismaksua. Vuosien 1999–2011 kokeilussa ohjelman kulut, noin 600 euroa, perittiin hakijalta. Hakija on kuitenkin vastuussa kaikista muista ohjelmaan liittyvistä kustannuksista.

Alkolukko-ohjelman kustannukset ovat yhden vuoden ohjelmassa noin 2150–2700 euroa ja kahden vuoden ohjelmassa noin 2850–4150 euroa. Kustannuksiin sisältyvät alkolukkolaite (ostettu tai vuokrattu), alkolukon huolto- ja tiedonpurkukulut, lääkärintodistukset sekä alkoholi- ja huumetestit. Lisäksi kahden vuoden ehdollisen jakson jälkeen vaadittavan lääkärintodistuksen kulut ovat noin 80–120 euroa.

Transportstyrelsenin ohjeistus alkolukkoajokortin hakijalle on osoitteessa http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/vag/alkolas/produkt/alkolas_webb_juli2013.pdf.

Alkolukkoajokortin voimassaolo päättyy koetusajan päätyttyä. Tällä pyritään estämään alkolukkoajokortin hyödyntäminen tilanteissa, joissa henkilö ei voi saada takaisin vanhaa ajokorttiaan tai hakemusta sen saamiseksi ei jätetä. Valvotun ajo-oikeuden jälkeen henkilön tulee hakea uutta ajokorttia ilman alkolukkoerityisehtoa.

Uusi ajokortti ilman alkolukkoerityisehtoa myönnetään Ruotsissa hakemuksesta, mikäli hakijalla on voimassaoleva ajokorttilupa. Henkilö, joka hakee ajokorttilupaa, on velvollinen käymään lääkärintarkastuksessa, verikokeessa tai muussa tutkimuksessa, joka on tarpeen sopivuusharkinnan kannalta. Mikäli henkilö ei hae valvottua ajo-oikeutta tai hakemusta ei voitaisi hyväksyä, hänelle määrätään karenssiaika, jonka aikana henkilölle ei voida myöntää uutta ajokorttia. Tämän ajan tulee vastata vähintään sitä aikaa, joka olisi koetusajan pituus valvottua ajo-oikeutta myönnettäessä.

Ajokortin peruuttamisen jälkeen uusi ajokortti myönnetään, jos hakijalla on ajokortti-lupa, hän on suorittanut hyväksytyt kuljettajatutkinnon ja muutoin täyttää luvan myöntämisen edellytykset. Jos ajokortti on peruutettu enintään vuodeksi, uutta kuljettajantutkintoa ei yleensä tarvitse suorittaa. Valvotun ajo-oikeuden jälkeen ajokortin myöntämiseksi ei kuitenkaan vaadita uutta kuljettajantutkintoa, sillä henkilön katsotaan osoittaneen ajotaitonsa säilyneen kuljettamalla ajoneuvoa alkolukko-ohjelman ajan.

Ruotsissa VTI (*Statens väg- och transportforskningsinstitut*) on tekemässä arviointitutkimusta alkolukko-ohjelmasta ja sen vaikuttavuudesta. Selvitys sisältää rekisteri-analyysin, kyselyn ja haastatteluita. Tutkimuksessa on mukana sekä alkolukko-ohjelmaan osallistuneita kuljettajia että niitä, jotka eivät hakenneet ohjelmaan. Tutkimus valmistuu loppuvuodesta 2015.

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden lisäksi alkolukko on otettu Ruotsissa laajaan käyttöön myös ammattiliikenteessä. Ruotsin valtio aloitti alkolukon käyttöä edistävän kampanjoinnin vuonna 1999. Vuonna 2014 alkolukko oli käytössä yli 100 000 kaupallisen ja julkisen kuljetuksen ajoneuvossa. Lisäksi alkolukkoja on asennettu juniin, raitiovaunuihin, matkustajalauttoihin ja laivoihin.

Ranska

Ranskassa alkoi vuonna 2004 vapaaehtoinen alkolukkokokeilu, joka oli tarkoitettu ensimmäistä kertaa rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille. Kokeilussa rattijuopumuksesta tuomittu käytti alkolukkoa kuuden kuukauden ajan ja vastasi itse alkolukon aiheuttamista kustannuksista.

Vuonna 2009 ministeriöiden välisessä Liikenneturvallisuuskomissiossa (*Interministerial Commission for Road Safety*) päätettiin kaikkien koulukuljetusten linja-autojen varustamisesta alkolukolla. Vaikutusten selvittämiseksi alkolukon käyttöä kokeiltiin vuonna 2009 kuuden yrityksen 300 ajoneuvossa. Niissä testattiin kolmea eri laitevalmistajien laitetta. Kokeiluun osallistuvat yritykset saivat valita käytettävän laitteen.

Syksyllä 2009 Ranskassa tuli voimaan laki, jolla alkolukko säädettiin pakolliseksi koulukuljetusajoneuvoihin. Ranskassa on noin 70 000 koulukuljetusajoneuvoa. Vuoden 2010 alusta lähtien uusissa liikennekäyttöön otettavissa koulukuljetuksiin käytettävissä linja-autoissa on edellytetty alkolukkoa. Vanhoihin koulukuljetuskäytössä oleviin ajoneuvoihin oli asennettava alkolukko vuoteen 2013 mennessä.

Itävalta

Itävallassa järjestettiin vuosina 2011 ja 2012 alkolukkokokeilu raskaiden ajoneuvojen ammattikuljettajille. Kokeilussa arvioitiin erityisesti alkolukkojen hyväksyttävyyttä sekä kuljettajien että liikennöitsijöiden keskuudessa. Tutkimuksen mukaan 60 % kuljettajista koki alkolukon olevan helppokäyttöinen ja 70 % odotti liikenneturvallisuuden parantuvan alkolukkojen myötä.

Noin puolet liikennöitsijöistä kannatti alkolukon sisällyttämistä lainsäädäntöön. Kolmasosa kannatti alkolukon käytön lisäämistä vapaaehtoisuudelta. Liikennöitsijöistä 16 % kannatti alkolukkoa vakiovarusteeksi linja-autoihin, kuorma-autoihin ja ajoneuvoyhdistelmiin.

Kokeilun seurauksena alkolukon käytön lisäämistä suositellaan erityisesti korkean kuljettajavastuun sektoreilla, esimerkiksi koulukuljetuksissa. Alkolukko tulisi ottaa osaksi kuljetusten kilpailutuksia.

Itävalta edistää alkolukkojen käyttöönottoa myös rattijuopumuksesta kiinni jääneille kuljettajille heidän kuntoutuksessaan. Tavoitteena on varmistaa alkolukon käytettävyys jokapäiväisessä käytössä sekä luonnostella uusi lainsäädäntö. Kohderyhmänä ovat rattijuopumuksen uusijat.

Lisäksi Itävallassa on valmisteilla ”koeaikamalli” (*Probation Model*) kaikille rattijuopumukseen syyllistyneille kuljettajille. Tarkoituksena on, että ajokortin peruuttamisaikaa lyhennetään tai se korvataan alkolukkoa käyttävälle kokonaan. Kuljettajia valvottaisiin ja heille tarjottaisiin jatkuvaa mentorointia. Tavoitteena on saada aikaan muutoksia kuljettajien käytäytymisessä.

Belgia

Belgiassa alkolukon asentamisesta ja alkolukon käyttöön liittyvästä valvonnasta annettu laki tuli voimaan lokakuussa 2010. Lain soveltaminen on kuitenkin edelleen lähes olematonta. Käytössä on vain noin 25 alkolukolla valvottua ajo-oikeutta.

Lain nojalla tuomioistuimella on mahdollisuus rajoittaa rattijuopumuksesta tuomitun kuljettajan (ensikertalainen, jolla alkoholipitoisuus yli 0,8 promillea, rattijuopumuksen uusi tai alkoholiiriippuvainen) ajo-oikeutta alkolukolla. Alkolukon käyttövelvollisuus voidaan määrätä tuomarin harkinnan mukaan vähintään vuodeksi ja enintään viideksi vuodeksi. Alkolukon käyttövelvollisuus on mahdollista määrätä olemaan voimassa myös toistaiseksi.

Rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettujen alkolukkojen on täytettävä standardin EN 50436-1 vaatimukset sekä lisäksi kansallisia vaatimuksia liittyen alkolukon kalibrointiin ja siitä purettavien käyttötietojen suojaamiseen.

Menettelyssä tuomioistuin antaa rattijuopumukseen syyllistyneelle ennakkoilmoituksen alkolukon käytöstä. Ennakkoilmoitukseen sisältyvät tiedot rattijuopumustuomion oikeusperustasta, ajantasainen lista alkolukon asennusliikkeistä ja alkolukon käytön valvontakeskuksista sekä kehoitus alkolukon käyttöön määrätulle ottaa yhteyttä valitsemaansa valvontakeskukseen. Alkolukko on asennettava kolmenkymmenen päivän kuluessa ennakkoilmoituksen saamisesta.

Jos alkolukon käyttöön määrätty ei ilmoittaudu valvontakeskuksessa, hän menettää ajo-oikeutensa. Tuomioistuin lähettää kopion ennakkoilmoituksesta tuomitun asuin-kunnalle sekä liikenteestä vastaavalle keskusviranomaiselle. Tuomitun tulee luovuttaa oma kappaleensa ennakkoilmoituksesta valitsemaalleen valvontakeskukselle.

Rattijuopumuksesta tuomittu kuljettaja voidaan hyväksyä alkolukko-ohjelmaan, jos hän täyttää lain 3 §:ssä määritellyt viisi ehtoa: Henkilön tulee osallistua valvontakeskuksen järjestämään koulutukseen, hänen ajokortissaan tulee olla alkolukkoa merkitsevä kansallinen erityisehto 112, hänen on asennettava kaikkiin käyttämiinsä moottoriajoneuvoihin alkolukko, alkolukon käyttötiedot on käytävä purkamassa säännöllisesti ja lisäksi hänen tulee täyttää muut alkolukko-ohjelman ehdot, esimerkiksi olla kiertämättä tai manipuloida alkolukkoa.

Valvontakeskuksen järjestämään ensimmäiseen tapaamiseen on osallistuttava kahden viikon kuluttua ennakkoilmoituksen saamisesta. Ensimmäisessä tapaamisessa valvontakeskus käy osallistujan kanssa lävitse alkolukko-ohjelman ehdot, muun muassa alkolukon väärinkäytön seuraukset, sekä antaa osallistujalle todistuksen, jonka mukaan hän on aloittanut valvontakeskuksen järjestämän ohjelman. Tämän jälkeen osallistuja käy valvontakeskuksessa ensimmäisen vuoden aikana joka toinen kuukausi ja seuraavina vuosina kaksi kertaa vuodessa. Jos alkolukosta purettujen tietojen perusteella on tarpeen, tapaamisia voidaan järjestää myös useammin.

Valvontakeskuksen on oltava liikenneministeriön hyväksymä, ja keskuksessa on oltava vähintään yksi psykologi tai kriminologi, mutta ei lääkäriä, koska ohjelmaan ei sisälly lääketieteellistä valvontaa.

Kun alkolukon asentamisesta on kulunut neljästä kahdeksaan kuukautta, rattijuopumukseen syyllistyneelle järjestetään koulutustilaisuus, jossa käydään läpi alkolukon käytöstä saatuja kokemuksia ja mahdollisesti havaittuja ongelmia.

Edellä mainitut lokitiedot puretaan tehtävään valtuutetussa liikkeessä. Liikkeen tulee välittömästi ilmoittaa lokitietojen purusta valvontakeskukselle. Puretut lokitiedot rekisteröidään suojatussa muodossa siten, että vain valvontakeskuksella on oikeus käsitellä ja tulostaa niitä. Lokitietoja voidaan rekisteröidä ja siirtää Euroopan unionin alueella. Tietojen luovuttaminen kolmansille tahoille on mahdollista vain tilastointia ja tieteellistä tutkimusta varten, jolloin luovutettavista tiedoista ei saa ilmetä alkolukko-ohjelmaan osallistuneen henkilöllisyys. Alko-

lukkotietojen keräämiseen, luovuttamiseen ja säilyttämiseen sovelletaan kansallista tietosuojalakia.

Alkolukon väärinkäyttönä pidetään muun muassa alkolukon teknisiä vaatimuksia koskevalla lailla annettujen määräysten noudattamatta jättämistä. Lisäksi alkolukko rekisteröi jokaisen alkoholia sisältäneen puhallusnäytteen tiedot. Valvontakeskus kutsuu osallistujan puhutteluun, jos puhallustulokset ovat epänormaaleja. Alkolukon käyttö-vaatimuksen väärinkäyttönä pidetään myös alkolukon kytkemistä pois päältä, muita teknisiä puuttumisia alkolukon toimintaan, alkolukon käyttöön liittyvien kustannusten maksamatta jättämistä tai järjestettyyn koulutukseen osallistumatta jättämistä.

Myös Belgiassa eräät ammattiliikenteen kuljetusyrietykset ovat ottaneet alkolukot vapaaehtoisesti käyttöön ajoneuvoissaan, mutta näiden määrät eivät ole toistaiseksi kovin merkittäviä.

2.2 Nykytilan arviointi

Rattijuopumusten ennalta estäminen on tärkeää liikenneturvallisuustyötä. Hallituksen näemyksen mukaan alkolukko on tärkeä väline tässä työssä.

Eduskunnan huhtikuussa 2012 hyväksymän Liikennepoliittisen selonteon mukaan vastuuttoon liikennekäyttäytymiseen ja päihteiden käyttöön liikenteessä puututaan tiukemmin, muun muassa laajentamalla alkolukon käyttöä sekä tehostamalla alkoholiongelmallisille tarkoitettuja hoito- ja tukitoimia. Sen lisäksi valtioneuvoston joulukuussa 2012 antamassa periaatepäätöksessä listattiin kymmenen teesiä tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Yksi teesi oli rattijuopumusten ennalta estäminen ja alkolukon käytön edistäminen. Periaatepäätöksen mukaan rattijuopumuksia estetään ennalta edistämällä alkolukon käyttöä rattijuopumukseen syyllistyneiden valvonnassa. Liikenne- ja viestintäministeriötä edellytettiin valmistelemaan lainsäädäntöä yhdessä muiden ministeriöiden kanssa.

Periaatepäätöksen mukaan alkolukolla valvotun ajo-oikeuden asemaa oli tarkoitus vahvistaa niin, että rattijuopumukseen syyllistyneen annettua siihen suostumuksensa, tuomioistuin määrää valvotun ajo-oikeuden. Toistuvasti törkeään rattijuopumukseen syyllistyneen kuljettajan ajo-oikeuden valvonta-aikaa tuli harkita pidennettäväksi. Näiden toimenpiteiden lisäksi tuli harkita pitkään ajokieltoon määrätyn kuljettajan ajo-oikeuden palauttamisen edellytykseksi velvoitetta uuteen kuljettajatutkintoon ajokiellon päätyttyä.

Liikenne- ja viestintäministeriössä ja Liikenteen turvallisuusvirastossa oli selvitettävä myös muiden ohjaavien keinojen käyttöä alkolukon käytön lisääntymiseksi. Siksi alkolukon asettamista hankinnan kilpailutekijäksi ja vaatimukseksi suositellaan tilanteissa, joissa julkinen sektori on kuljetuspalvelujen tilaaja.

Hallitus on sitoutunut toimimaan aktiivisesti Euroopan unionissa alkolukon saamiseksi pakolliseksi varusteeksi uusiin ajoneuvoihin.

Alkolukkojen ja niiden menettelyiden ongelmat

Alkolukkojen käyttöön liittyvissä menettelyissä on havaittu puutteita alkolukkolainsäädännön voimassaolon aikana. Alkolukot eivät ole lisääntyneet liikenteessä tavoitellulla tavalla. Yksi tekijä tähän on alkolukon korkea hinta.

Alkolukon käyttö on lain mukaan pakollista tietyissä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa. Näihin kuljetuksiin käytettäviä ajoneuvoja hyödynnetään myös muussa toiminnassa, jossa alkolukko-

velvoitetta ei ole. Poliisilta ja kilpailevilta kuljetusyrityksiltä saadun tiedon mukaan alkolukoihin on asennettu kytkimiä, joilla kuljettaja voi kytkeä alkolukon pois päältä silloin, kun lukko ei ole lain edellyttämässä käytössä.

Tällaisten kytkimien ei tule olla sallittuja, koska kytkimet voivat vaikuttaa alkolukon toimintakykyyn heikentävästi. Toiseksi, väärinkäytösten mahdollisuus kytkimellä varustetuissa ajoneuvoissa myös koulukuljetusten aikana on ilmeinen. Poliisin ja katsastajien mahdollisuudet puuttua tilanteeseen ovat vähäiset kieltoäännöksen puuttuessa. Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa käytetyissä alkolukoissa ei ole havaittu tällaisia lainvastaisia kytkimiä.

Niin sanottu ajoneuvon takakäynnistys on myös mahdollinen joissakin linja-autoissa ilman alkolukon käyttöä. Takakäynnistyksellä tarkoitetaan sitä, että ohjaamon takana olevilla moottoreilla varustetuissa linja-autoissa on onnettomuuksien estämiseksi vaatimus, että autoa ei voi käynnistää kuljettajan paikalta, jos moottorin päähuoltoluukku on auki. Tämän takia moottoritilassa on oltava huoltoa varten käynnistyskytkin.

Voimassa oleva lainsäädäntö ei velvoita viranomaisia valvomaan alkolukkojen asennus- ja huoltotoimintaa. Siksi markkinoiden toiminnasta ei ole viranomaisilla riittävästi tietoa.

Alkolukkojen asennus- ja huoltotoiminta ei ole voimassa olevan lainsäädännön mukaan luvanvaraista, eikä toimialoille ole määritelty perehdytys- ja koulutusvaatimuksia; siksi alalla vallitsevat käytännöt ovat monimuotoisia. Tätä esitystä valmisteltaessa on arvioitu lupamenettelyjen ulottamista valmistajiin ja niiden edustajiin Suomessa. Lupamenettelyn sijaan on myös arvioitu hallinnollisesti kevyempää toiminnan käynnistämislmoitus mallia.

Asennus- ja kalibrointioikeuksien kannalta on ollut tärkeää arvioida toiminnanharjoittajien maantieteellistä sijoittautumista riittävän laajan asennus- ja huoltoverkoston aikaan saamiseksi. Myös ulkomailla, esimerkiksi Tallinnassa sijaitsevan asennus- ja kalibrointitoimipaikan kelpoisuutta on tarkasteltu tämän esityksen valmistelun aikana.

Laitevalmistajat ja niiden edustajat tallentavat valvotussa ajo-oikeudessa alkolukkojen lokitiedot 60 päivän välein tietojärjestelmäänsä ajo-oikeuden valvontaa varten. Voimassa olevan lainsäädännön tarkoituksena on se, että poliisi käyttää tietojärjestelmiä suoran käyttöyhteyden avulla, mutta poliisin resurssipulan vuoksi menettelyitä on jouduttu kehittämään ja yksinkertaistamaan. Tällä hetkellä laitevalmistajat toimittavat harkintansa puitteissa lokitietoja poliisille sähköpostin välityksellä. Menettely on osittain seurausta siitä, että täsmällistä sääntelyä tietojen käsittelystä ei lainsäädännössä ole.

Perustuslain 124 §:ssä tarkoitettussa yksityisten toimijan suorittamassa hallintotehtävässä, josta edellä kuvatussa toiminnassa on kyse, on tärkeää, että tietojen tallentaminen ja tietojen asianmukainen välittäminen ovat viranomaisten kontrolloimia ja viranomaisen laissa säädetyn valvonnan piirissä. Rekisteriin kerättävälle tiedolla tulee olla ajo-oikeusvalvonnan kannalta olennaista merkitystä.

Tässä merkityksessä lainvalmistelussa on arvioitu alkolukkojen maahantuojien ja niiden edustajien tehtävien kannalta, onko alkolukkojen käyttötietojen keruulle, tallentamiselle ajo-oikeusvalvonnassa olennaista merkitystä. Jos tehtävälle katsottaisiin edelleen olevan välttämättömän tarve, tulisi arvioida, millaisilla edellytyksillä tällainen laitevalmistajien tai niiden edustajien julkinen palvelutehtävä olisi myös tulevaisuudessa perusteltu.

Voimassa olevassa lainsäädännössä alkolukko määritellään laitteeksi, joka mittaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden ja tarvittaessa estää ajoneuvon käynnistymisen. Alko-

lukkotekniikka kehittyy ja uusia vaihtoehtoisia laitemalleja kehitetään. Lainsäädännöllä ei tule hidastaa uusien teknisten innovaatioiden käyttöönottoa. Myös alkolukkojen kehittyminen ja integroituminen osaksi ajoneuvoja on otettava huomioon sääntelyä kehitettäessä ja uudistettaessa.

Poliisihallituksen näkemyksen mukaan alkolukkojen käyttötiedoilla on tärkeä merkitys ajo-oikeusvalvonnassa. Käyttötiedot eivät kuitenkaan ole ratkaisevat, jos alkolukon teknisiä ominaisuuksia hyödyntämällä, niin sanotulla laitteen omaavalvonnalla, voidaan ajo-oikeutta valvoa riittävällä tavalla.

Terveysperusteisesta alkolukosta säädetään ajokorttilaissa. Ongelmalliseksi on yleisesti koettu sääntelyn keskeneräisyys. Varsinkaan lääkäreillä ei ole täsmällistä tietoa laitteista, laitteen toimintakyvyn määrittelystä eikä alkolukon asennuksessa määriteltävistä asetuksista; esimerkiksi siitä, vaaditaanko ajon aikaisia uusintapuhalluksia. Alkolukkojen käyttäjien ja lääkäreiden lisäksi ohjeistuksen ja toimintamallien määrittelyn on todettu puuttuvan alkolukkojen laitevalmistajilta.

Tarve saada lääkäreille tietoa terveysperusteisesta alkolukosta on ilmeinen. Vuoden 2016 alusta lääkäreiden ohjeistaminen ajoterveysasioissa siirtyi sosiaali- ja terveysministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Lääkäreiden ohjeistus tehostui muutoksen myötä.

Hallituksen näkemyksen mukaan terveysperustaisessa alkolukon hyödyntämisessä on ensisijaisesti kyse lääkärin ja potilaan välisestä hoitosuhteesta. Siksi hallituksen mukaan riittävää on se, että alkolukkoa ajo-oikeutta ylläpitävänä laitteena kehitetään Liikenteen turvallisuusviraston ohjeistuksen avulla. Tärkeää on muistaa pääsääntö siitä, että Euroopan unionin lainsäädännön mukaan henkilön ollessa alkoholiriippuvainen hänellä ei pidä olla ajo-oikeutta lainkaan.

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kestossa on esiintynyt tuomioistuimissa tulkinnallista vaihtelevuutta. Keskustelua ovat herättäneet määrättävien ajokieltojen pituudet sekä ehdolliset ajokiellot ja näiden suhde valvottuun ajo-oikeuteen. Nykyistä sääntelyä on täsmennettävä tuomioistuinten ratkaisukäytännön yhdenmukaisuuden varmistamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön alkolukkosääntelyä arvioinut työryhmä on ehdottanut vuonna 2012 jättämässään mietinnössä rattijuopumukseen syyllistyneiden ajokieltojen pituuden lisäämistä. Työryhmän mukaan ajokieltojen pidentäminen olisi tehokkain keino vaikuttaa alkolukon houkuttelevuuteen ja sitä kautta rattijuopumusten ehkäisyyn. Esimerkiksi Ruotsissa rattijuopumuksesta määrättävä vähintään 12 kuukauden ajokielto houkuttaa alkolukon käyttöön enemmän kuin Suomen selvästi lyhyemmät ajokiellot. Ajokieltojen pituuksien kasvattamista on siksi arvioitu tämän esityksen valmistelun aikana.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Yleistä

Alkolukkolainsäädännön uudistamisen tavoitteena on poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulkinvaraisuutta ja puutteellisuuksia sekä saattaa alkolukkoja koskeva lainsäädäntö johdonmukaisemmaksi kokonaisuudeksi. Tärkeä tavoite on ollut henkilötietojen suojan parantaminen. Uudistamistarpeeseen ovat vaikuttaneet myös lainsäädäntötekniset kysymykset. Uudella sääntelyllä pyritään lisäämään alkolukkojen käyttöä ajokiellon vaihtoehtona ja laskea alkolukko-ohjelman hintaa.

Sääntelyn tavoitteena on säädöksiä purkamalla vähentää byrokratiaa. Lakikokonaisuuden selkeyttä ja havainnollisuutta parannetaan normien määrää vähentämällä. Yksittäisten säännösten kirjoitustapaa täsmennetään, yksinkertaistetaan ja nykyaikaistetaan, mikäli se on ollut edellä mainitun tavoitteen kannalta tarpeellista. Tällä tavalla toimien sääntelykokonaisuuden koherenssi paranee.

Esitys tukee hallitusohjelman mukaista säädösten sujuvoittamisen kärkihanketta ja norminpurkua: kolme lakia sekä niiden nojalla annetut asetukset kumottaisiin. Lakimuutoksilla selkeytettäisiin sääntelyä ja vähennettäisiin hallinnollista taakkaa.

Esityksessä ehdotetaan kumottavaksi alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen annettu laki, alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annettu laki sekä alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa annettu laki sekä näiden lakien nojalla annetut asetukset. Näiden lakien keskeinen sisältö esitetään siirrettäväksi uuteen alkolukkoja käsittelevässä lakiin, alkolukkolakiin, sekä muutettavaksi ja täydennettäväksi esitettävään ajokorttilakiin.

3.2 Alkolukkolaki

Hallitus esittää säädettäväksi alkolukkolain, jonka soveltamisala kattaisi alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa käytettävän alkolukon, terveystieteiden alkolukon ja koulu- ja päivähoitokuljetuksissa käytetyn alkolukon hyväksymisen ja käytön tieliikenteessä sekä niihin liittyvän asennus- ja huoltotoiminnan. Muu käyttö olisi sääntelyn ulkopuolelle.

Alkolukkolakiin esitetään alkolukkotoimijoille uutta ilmoitusmenettelyä viranomaisvalvonnan mahdollistamiseksi. Ilmoitus olisi edellytys alkolukkojen markkinoille pääsyn kannalta. Ilmoitus tehtäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Alkolukkolaissa säädettäisiin alkolukon mallin hyväksynnästä voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi alkolukon mallin Suomen markkinoille, jos se täyttäisi standardien SFS-EN 50436-1 tai SFS-EN 50436-2 taikka Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa säädetyt mainittuja standardeja vastaavan tason kansalliset vaatimukset sekä ajoneuvolain (1090/2002) sekä sen nojalla annettujen säädösten ajoneuvon asennettavia laitteita koskevat tekniset vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tietoa ja ohjeita standardien sisällöstä suomen ja ruotsin kielillä.

Alkolukon mallin hyväksyntä olisi voimassa toistaiseksi. Jos alkolukko ei kuitenkaan enää täyttäisi sitä hyväksyttäessä voimassa olleita vaatimuksia, Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruuttaa mallin hyväksynnän. Ennen hyväksynnän peruuttamista haltijalle olisi annettava huomautus ja kohtuullinen aika virheen tai puutteen korjaamiseen.

Mikäli alkolukko olisi vaaraksi liikenneturvallisuudelle, tai virhe tai puute heikentäisi oleellisesti alkolukon toimintaa, mallin hyväksyntä olisi mahdollista peruuttaa välittömästi.

Alkolukkolaissa olisi säännökset alkolukon asentamisesta, huoltamisesta, kalibroinnista ja käyttämisestä. Alkolukko tulisi asentaa ajoneuvon niin, että lukko olisi aina ajoneuvoa kuljetettaessa toimintakykyinen. Käytännössä toimintakykyedellytys varmistaisi sen, että ajoneuvon asennettu alkolukko olisi kaikissa tilanteissa ajoneuvoa käytettäessä toiminnassa, vaikka lakiin perustuvaa velvollisuutta laitteen käyttöön ei olisi. Näin olisi esimerkiksi koululais- ja päivähoitokuljetuksiin käytettävissä ajoneuvoissa.

Alkolukkoon ei omatoimisesti saisi enää asentaa siihen kuulumattomia laitteita tai ohjelmia. Tällainen toiminta kriminalisoitaisiin. Hallituksen tietoon on alkolukon asennustoimipisteistä

saatettu, että koululais- ja päivähoitokuljetuksissa käytettäviin laitteisiin on asennettu niihin kuulumattomia päälle-pois -kytkimiä, joilla alkolukon toimintaa on mahdollista säädellä. Alkolukkoihin hyväksymättömien, esimerkiksi ”tee se itse -kytkimien” asentaminen voi häiritä alkolukon toimintaa ja vaarantaa ajoneuvon käytön. Myös tällaisten manipuloitujen alkolukkojen käyttö ajossa kriminalisoitaisiin.

Alkolukon asennustapaan esitetään muutoksia. Alkolukko olisi asennettava niin, että se joko estäisi ajoneuvon käynnistymisen tai sen liikkumisen, jos kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus olisi vähintään 0,10 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Uuden asennustavan mahdollistaminen tehostaisi esimerkiksi linja-autoyrittäjien toimintaa, joissa on tarkoituksenmukaista asentaa alkolukko linja-autojen jarruihin. Tällainen asennustapa varmistaisi sen, että kuljettajaa vaihdettaessa uusi kuljettaja myös käyttäisi alkolukkoa.

Alkolukon voisi asentaa ja huoltaa vain valtuutettu toiminnanharjoittaja. Toiminnanharjoittajalla olisi oltava käytettävissään alkolukon valmistajan tai valtuutetun edustajan määrittelemä alkolukon asennuksessa ja huollossa tarvittava tekninen laitteisto ja ohjelmisto.

Alkolukko olisi kalibroitava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymässä määräajassa. Aika olisi käytännössä laitteen valmistajan määrittelemä. Kalibroinnista olisi annettava todistus ja se olisi pidettävä ajossa mukana. Poliisi valvoisi kalibrointia liikennevalvonnan yhteydessä. Todistuksen puuttuminen ajossa olisi kriminalisoitu.

Laissa säädettäisiin eri käyttötarkoituksiin tarkoitetuista alkolukkomalleista ja standardeista.

Alkolukon asentamisesta erilaisiin ajoneuvotyyppeihin ei esitetä muutoksia. Alkolukko olisi edelleen mahdollista asentaa käytössä olevaan yhteen tai useampaan henkilöautoon, linja-autoon, pakettiautoon, kuorma-autoon tai traktoriin. Ajoneuvo olisi myös muutokatsastettava alkolukon asentamisen ja poisoton jälkeen.

Enää ei kuitenkaan olisi velvoitetta asentaa alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa henkilön käyttämiin ja ilmoitamiin ajoneuvoihin. Sääntelymalli mahdollistaisi sen, että alkolukko-ohjelman voisi suorittaa esimerkiksi vuokra-ajoneuvolla. Lain asettama edellytys olisi vain se, että ajossa olevassa ajoneuvossa olisi standardin mukainen alkolukko.

Valvottava voisi edelleen jättää ajoneuvoonsa alkolukon valvotun ajo-oikeuden päättymisen jälkeen. Uusi lainsäädäntö ei enää edellyttäisi alkolukon muutokatsastusta *ajo-oikeuden päättymisen jälkeen*; muutenkin laitteen käyttö olisi tämän jälkeen vapaata. Laitteen voisi muun muassa ohjelmoida toimimaan väljemmällä tavalla ajon aikana.

Valvotussa ajo-oikeudessa käytettävän alkolukon käyttöön liittyviä vaatimuksia esitetään uudistettavaksi. Hallituksen mukaan alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa ei ole välttämätöntä tarvetta eikä perusteita alkolukon käyttötietojen tallentamiselle valmistajien tai niiden edustajien tietojärjestelmään. Ajo-oikeuden valvonta on mahdollista alkolukkolaitteen teknisiä ominaisuuksia hyödyntämällä sekä muulla poliisin liikennevalvonnalla. Käytännön alkolukkojen liikenteessä tapahtuva valvonta vastaisi ajoneuvon katsastusaikojen noudattamisen valvontaa.

Tehokas uusi liikennevalvontamuoto on poliisiajoneuvojen Revika-rekisterikilvenlukulaite. Sen avulla voisi olla mahdollista kohdentaa ajo-oikeusvalvontaa alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa käytettäviin ajoneuvoihin. Lukulaite on yhteydessä ajoneuvoliikennerekisteriin, johon on tallennettu jo nyt tiedot valvotussa ajo-oikeudessa käytettävistä ajoneuvoista. Tiedot tallennetaan järjestelmään ajoneuvon muutokatsastuksen yhteydessä. Käytännössä valvonnan

toteuttaminen edellyttää järjestelmien edelleen kehittämistä. Poliisin tietoja ja taitoja alkolukoista olisi tärkeää terävöittää uuden sääntelyn myötä.

Uudistus tarkoittaisi siten sitä, että alkolukkojen valmistajat tai niiden edustajat Suomessa eivät enää tallentaisi valvotussa ajo-oikeudessa olevien kuljettajien alkolukkojen käyttötietoja tietojärjestelmäänsä. Samalla valmistajien tai niiden edustajien oikeudellinen asema muuttuisi. Valmistajat tai niiden edustajat eivät enää tekisi perustuslain 124 §:ssä säädettyä julkista hallintotehtävää; toimijoiden virkavastuusta myös luovuttaisiin.

Tallentamisesta luopuminen voisi alentaa alkolukko-ohjelman hintaa, koska käyttötietojen purkamisvelvoitetta 60 päivän välein ei enää olisi. Velvollisuus lukon kalibrointiin ja toimintakyvyn tarkastamiseen kuitenkin säilyisi. Hallituksen mukaan alkolukolla valvotun ohjelman hinta voisi alentua 200–300 eurolla.

Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin valtuus antaa tarkempia määräyksiä alkolukon toiminnasta ajon aikana, hylätyn puhalluksen jälkeen sekä alkolukon vaatimasta ilmamäärästä. Määrittelyt vaihtelisivat alkolukkomallin käyttötarkoituksesta riippuen. On tarkoituksenmukaista, että tällainen teknisluonteinen ohjaus on Liikenteen turvallisuusvirastolla, jonka toimivaltaan alkolukkomenettely kuuluu ja jossa laitteen tekninen asiantuntemus on.

Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin uusi alkolukkolain valvontatehtävä. Valvontatehtävän edellyttämistä toimivaltuuksista säädettäisiin laissa.

Oikaisun hakemisesta ja muutoksenhausta Liikenteen turvallisuusviraston alkolukkolain nojalla tekemään päätökseen säädettäisiin. Viraston päätöksestä olisi ensin mahdollista vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta itseltään. Viraston oikaisuvaatimuksen johdosta tekemästä päätöksestä olisi mahdollista valittaa hallinto-oikeuteen. Oikaisun hakemisesta ja muutoksenhausta noudatettaisiin hallintolakia (434/2003) ja hallintolainkäyttölakia (586/1996). Valitusoikeus korkeimpaan hallinto-oikeuteen olisi mahdollista vain, jos korkein hallinto-oikeus antaisi siihen luvan.

Alkolukkolaissa esitetään alkolukkorikkomus-rangaistussäännöksen soveltamisalan muuttamista. Rangaistavaksi olisi säädettävä alkolukon toimintakykyyn vaikuttaminen, asennus- ja kalibrointitodistuksen ajossa mukana pidon laiminlyöminen sekä alkolukon asentamis- ja kalibrointivelvoitteen laiminlyöminen koululais- ja päivähoitokuljetuksissa. Rangaistavaa olisi myös manipuloidun alkolukon käyttäminen ajon aikana. Hallituksen mukaan riittävä seuraamus näistä teoista ja laiminlyönneistä olisi sakkorangaistus.

Alkolukkolakiin esitetään sisällytettäväksi pääosa alkolukon käytöstä koululais- ja päivähoitokuljetuksissa annetun lain säännökset. Säilytettäviin säännöksiin ei esitetä muutoksia.

3.3 Ajokorttilaki

Hallitus esittää ajokorttilakia täydennettäväksi ja muutettavaksi usealla tavalla. Esityksessä on myös otettu huomioon ajokorttihakinnossa tapahtuneet tuoreet muutokset. Monet poliisille kuuluneet ajokortteihin ja ajo-oikeuteen liittyvät tehtävät siirtyivät Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviksi vuoden 2016 alussa ajokorttilakiin tehdyin muutoksin.

Ajokorttilakia ehdotetaan täsmennettäväksi ehdollisen ajokiellon ja siihen liittyvän koeajan osalta. Edellä tässä esityksessä on tullut esille, että ehdollisen ajokiellon ja koetusajan pituuden suhteen on ollut epätietoisuutta. Siksi sanamuotoa esitetään laissa selvennettäväksi niin, että käräjäoikeuden olisi määrättävä koeaika, jos ajokiello määrättäisiin ehdollisena. Koeajan

pituus olisi tällöin vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Sen lisäksi säädettäisiin, että koeaika alkaisi ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen antamisesta ja päättyisi käräjäoikeuden päätöksessä määrättyinä päivinä.

Ajokorttilaissa esitetään säädettäväksi alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta, sen määraamisestä, kestosta, ajokortin luovuttamisen edellytyksistä, ohjelmassa käytettävästä ajoneuvosta, alkolukosta sekä alkolukolla valvotun ajo-oikeuden peruuttamisesta. Tällä hetkellä näistä säädetään sekä alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa että ajokorttilaissa. Muutokselle on tarve, koska ajo-oikeudesta säädetään muuten vain ajokorttilaissa. Samalla esitetään tehtäväksi säännöksiin joitain täsmennyksiä.

Alkolukolla valvottua ajo-oikeutta pyytäisi edelleen rikoslain (39/1889) 23 luvun 3 §:n 1 momentin tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitetusta rattijuopumuksesta epäilty, jolla on vakinainen asuinpaikka Suomessa ja joka ei olisi muusta syystä ajokiellossa.

Lainvalmistelussa on ollut esillä menettely, jossa käräjäoikeus määräisi alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kaikille rattijuopumukseen syyllistyneille kuitenkin niin, että laitteesta olisi mahdollista kieltäytyä. Menettelyä puollettiin laajasti liikenneturvallisuutta parantavana toimenpiteenä. Hallitus kuitenkin esittää pidättäytymistä voimassa olevan lain mukaisessa menettelyssä, koska laitteen määraaminen kaikille voisi aiheuttaa käräjäoikeuksille runsaasti lisätyötä. Laitteen määraaminen olisi myös kohtuutonta, koska etukäteen jo tiedetään, että kaikilla rattijuopumukseen syyllistyneillä ei olisi taloudellisia mahdollisuuksia ottaa laite käyttöön. Valvottuun ajo-oikeuteen pääsy aina esitetyn pyynnön jälkeen toimii tässä merkityksessä paremmin. Tärkeää on siksi, että poliisi informoi laajasti ja vaikuttavasti rattijuopumuksesta epäiltyjä esitutinnan aikana alkolukolla valvotun ajo-oikeuden mahdollisuudesta.

Myös prosessuaalisia ongelmia on tullut esille: arvioiden mukaan käräjäoikeuksille tulisi runsaasti valvottujen ajo-oikeuksien peruuttamisia, jos syytetyn suostumusta ei olisi kyetty käsittelemään hänen ymmärtämällään tavalla oikeudenkäynnin aikana tai jos syytetty olisi asiassa passiivinen. Rattijuopumusten yhteydessä hyvin toimivan kirjallinen menettely lisäksi hidastuisi.

Lainvalmistelun aikana useat tahot ovat esittäneet myös ajokieltojen pituuksien lisäämistä Suomessa. Nämä ovat vedonneet erityisesti siihen, että ajokiellot ovat Suomessa esimerkiksi Ruotsiin verraten lyhyitä. Tarkkaa kuvaa ajokieltojen pituuksista ei tällä hetkellä Suomessa ole. Tämä johtuu siitä, että kaikki rattijuopumuksesta epäillyt ovat väliaikaisessa ajokiellossa rattijuopumusasian tuomioistuinkäsittelyyn saakka ja käsittelyajat vaihtelevat Suomessa alueittain.

Oikeusministeriö on hallituksen ohjelmaan perustuen perustanut työryhmän arvioimaan mahdollisuutta siirtää rattijuopumusten rikosoikeudellisen ja ajo-oikeuskäsittely käsittely tuomioistuimelta poliisille. Tässä yhteydessä selvitetään väliaikaisten ja varsinaisten ajokieltojen pituuksia. Vasta sen jälkeen, kun tiedetään ajokieltojen tosiasialliset pituudet, on järkevää ja perusteltua arvioida ajokieltojen merkitystä alkolukkojen käyttöänoton kannalta.

Rattijuopumuksesta epäilty pyytäisi edelleen esitutinnan aikana poliisilta alkolukolla valvottua ajo-oikeutta ennen kuin käräjäoikeus päättää asiasta. Käräjäoikeus ei saisi määrätä ajokieltoa ehdollisena ilman valvottua ajo-oikeutta, jos poliisi olisi jo esitutinnan perusteella määrännyt alkolukolla valvotun ajo-oikeuden. Näiltä osin menettelyyn ei esitetä uudessa lainsäädännössä muutoksia.

Erittäin tärkeää alkolukkojen käyttöön oton kannalta on, että poliisi rikoksen esitutkinnassa ilmoittaa epäillylle mahdollisuudesta alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen. Lisäksi poliisin on kerrottava hänelle valvonnan sisällöstä, ehdoista ja kustannuksista.

Ajokorttilakia täsmennettäisiin niin, että ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana sekä koeaikana tehdystä teosta ei voisi määrätä ajokieltoa ehdollisena. Näissä tilanteissa käräjäoikeuden olisi määrättävä ehdollisena määrätty ajokielto pantavaksi täytäntöön kokonaisuudessaan, jos ajokieltoon määrätty olisi syylistynyt koeaikana ajokorttilaissa tarkoitettuun rikokseen: törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen tai vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen. Ehdollisena määrätyn ajokiellon pituuden määrittelemisessä on ollut lain sanamuodon vuoksi käräjäoikeuksissa epätietoisuutta.

Valvottava olisi myös uuden lain myötä vastuussa valvotusta ajo-oikeudesta aiheutuvista kustannuksista.

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kestoa esitetään täsmennettäväksi. Ajokielto päättyisi ja alkolukolla valvottu ajo-oikeus alkaisi, kun Liikenteen turvallisuusvirasto luovuttaisi rattijuopumukseen syylistyneelle henkilölle alkolukkoajokortin poliisin myöntämän ajo-oikeuden jälkeen. Poliisin olisi otettava haltuun ja säilytettävä alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen määrätyn henkilön aiempi ajokortti.

Tarpeellista olisi täsmentää myös sitä, että valvottu ajo-oikeus päättyisi tuomioistuimen määräämän ehdollisen ajokiellon koeajan päättymispäivänä. Päättymispäivästä on lain sanamuodon vuoksi ollut tuomioistuimissa ja viranomaisissa epätietoisuutta.

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden peruttamisesta säädetään nykyisin sekä alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa sekä ajokorttilaissa. Näiltä osin esitetään, että peruuttamisesta koskevat säännökset siirrettäisiin kokonaisuudessaan ajokorttilakiin.

Ajo-oikeuden peruuttamisen ehtoja esitetään joiltain osin täsmennettäväksi. Valvottu ajo-oikeus olisi peruutettava ja ehdollinen ajokielto määrättävä kokonaisuudessaan pantavaksi täytäntöön, jos valvottava sitä pyytäisi tai hän rikkoisi ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta. Tällaisia tekoja ja laiminlyöntejä olisivat ajaminen muulla ajoneuvolla kuin olisi sallittu ja alkolukon toimintakykyyn vaikuttaminen.

Esitettävät lait tulisivat voimaan vuonna 2016 niiden eduskuntakäsittelyn jälkeen. Alkolukkojen valmistajille ja niiden edustajille säädettäisiin kolmen kuukauden siirtymäaika, jonka kuluessa ne ennättäisivät tehdä uuden lain mukaisen toimintailmoituksen Liikenteen turvallisuusvirastolle. Siirtymäaika mahdollistaisi sen, että alan toimijoiden liiketoiminta ei keskeytyisi.

Ennen esitettävän lain voimaan tuloa valvotussa ajo-oikeudessa olevat henkilöt suorittaisivat ajo-oikeutensa loppuun ajo-oikeuden määäämishetkellä olleen lainsäädännön mukaisesti.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Alkolukkolaki

1 §. Soveltamisala. Pykälässä säädettäisiin, että lakia sovellettaisiin alkolukon hyväksymiseen ja käyttöön tieliikenteessä. Soveltamisala kattaisi alkolukon käytön alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa, koulu- ja päivähoitokuljetuksissa ja ajokorttilain 12 §:n 2 momentissa tarkoitettussa niin sanotussa terveysperusteisessa käytössä.

Liikenteen turvallisuusvirastossa tapahtuvan alkolukkojen hyväksyntämenettelyn lisäksi esitettävää lakia sovellettaisiin edellä mainitussa tieliikennekäytössä alkolukkojen myyntiin, muuhun luovuttamiseen ja asentamiseen ja huoltotoimintaan sekä käyttöön esitettävässä laissa määritellyissä ajoneuvoissa.

Muuten alkolukkojen käyttö olisi Suomessa vapaata eikä niitä tarvitse hyväksyttää viranomaisessa. Hyväksymättömiä alkolukkoja voi tulla Suomeen esimerkiksi ulkomailta hankittujen ajoneuvojen mukana. Näiden käyttöä, kuten kaikkien muidenkin ajoneuvoihin liitettävien sähkölaitteiden turvallista asentamista ja käyttöä säännellään ajoneuvolain määräyksin.

2 §. Määritelmät. Pykälän 1 kohdan mukaan alkolukolla tarkoitettaisiin ajoneuvon kuljettajan uloshengitysilmaasta alkoholipitoisuutta mittaavaa laitetta, joka estää ajo-neuvon käynnistymisen, jos kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus ylittää laitteeseen asetetun raja-arvon. Raja-arvosta säädettäisiin 9 §:ssä.

Pykälän 2 kohdassa olisi määritelmä kalibroinnille, jolla tarkoitettaisiin alkolukon mittaustulosten oikeellisuuden tarkastamista ja vakauttamista. Alkolukkojen käyttöön liittyvästä kalibroitivellisuudesta säädettäisiin 7 §:n 4 momenteissa.

Pykälän 3 kohdassa määriteltäisiin alkolukolla valvottu ajo-oikeus, jolla tarkoitettaisiin alkoholirattijuopumukseen syylistyneelle määrättävää alkolukolla valvottavaa ajo-oikeutta. Valvotun ajo-oikeuden määrittämisen edellytyksistä ja siihen liittyvistä muista menettelyistä säädettäisiin ajokorttilaissa.

Pykälän 4 kohdassa määriteltäisiin valmistaja, joka tarkoittaisi luonnollista tai oikeushenkilöä, joka suunnittelee tai valmistaa esittävän lain soveltamisalaan kuuluvan alkolukon, ja on vastuussa siitä, että alkolukko on lain mukainen, jotta se voidaan saattaa markkinoille valmistajan omalla nimellä tai tuotemerkillä tai ottaa valmistajan omaan käyttöön. Valmistaja voisi olla suomalainen tai ulkomaalainen yritys.

Pykälän 5 kohdan mukaan valtuutetulla edustajalla tarkoitettaisiin Suomeen tai Euroopan talousalueen jäsenvaltioon sijoittunutta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka olisi saanut valmistajalta valtuutuksen tehdä tämän puolesta kaikki esitettävään lakiin liittyvät velvoitteet ja muodollisuudet tai osan niistä. Valtuutettu edustaja voisi olla esimerkiksi valmistajan valtuuttama maahantuojia.

Pykälän 6 kohdan mukaan toiminnanharjoittajalla tarkoitettaisiin luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka asentaisi tai huoltaisi tässä laissa tarkoitettuja alkolukkoja.

3 §. Alkolukon mallin hyväksyntä. Pykälässä säädetty menettely vastaisi pääosin alkolukon hyväksymisestä tieliikenteeseen annetun lain 2 §:ssä säädettyä hyväksymismenettelyä.

Alkolukon myynti ja muu luovuttaminen sekä asentaminen ja huoltotoiminta olisivat pykälän *1 momentin* mukaan kiellettyä, jos Liikenteen turvallisuusvirasto ei olisi hyväksynyt alkolukon mallia.

Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyisi alkolukon mallin, jos se täyttäisi

- standardin SFS-EN 50436-1 tai SFS-EN 50436-2 taikka Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa säädetty mainittuja standardeja vastaavan tason kansalliset vaatimukset ja -ajoneuvolain (1090/2002) sekä sen nojalla annettujen säädösten ajoneuvoon asennettavia laitteita koskevat tekniset vaatimukset.

Uudet laitteet hyväksytään voimassaolevan standardiversion mukaisesti. Vanhojen standardiversionoiden mukaan hyväksytyt laitteet ovat hyväksytyjä toistaiseksi ja niitä saa käyttää laitteiden eliniän ajan, ellei jostain syystä laitehyväksyntää erikseen peruuteta.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin, että alkolukon hyväksyntää hakevan tulisi hakemuksessaan osoittaa *2 momentin* 1 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten täyttyminen 5 §:ssä tarkoitetun tutkimuslaitoksen antamalla vaatimustenmukaisuusselvityksellä.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusviraston sovellettaisiin *1 momentin* tehtävässä, mitä tyyppihyväksyntäviranomaisesta säädetään ajoneuvolain 49 §:n *2 momentissa*.

Pykälän *5 momentissa* olisi maininta siitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tietoja *2 momentin* 1 kohdassa mainituista standardeista suomen ja ruotsin kielellä. Säädöksissä viitattavien standardien kielestä annetun lain (553/1989) 7 §:n mukaan säädöksessä on mainittava siitä viranomaisesta, joka antaa tietoja standardista, jos standardeja ei ole saatavilla suomen ja ruotsin kielellä.

4 §. Hyväksynnän voimassaolo. Pykälässä säädetty alkolukon hyväksynnän voimassaolo vastaisi nykytilannetta. Pykälän *1 momentin* mukaan alkolukon hyväksyntä olisi voimassa toistaiseksi.

Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi peruuttaa mallin hyväksynnän, jos alkolukko ei enää täyttäisi sitä hyväksyttäessä voimassa olleita vaatimuksia. Ennen hyväksynnän peruuttamista olisi valmistajalle tai tämän edustajalle annettava kirjallinen huomautus ja kohtuullinen aika virheen tai puutteen korjaamiseksi. Jos virhe tai puute heikentäisi olennaisesti liikenneturvallisuutta tai alkolukon toimintaa, hyväksyntä voitaisiin *3 momentin* mukaan peruuttaa välittömästi.

5 §. Tutkimuslaitos. Pykälän *1 momentissa* tarkoitettun vaatimustenmukaisuusselvityksen antaisi edelleen Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikön tai muun vastaavan kansallisen akkreditointielimen akkreditoima tutkimuslaitos. Akkreditointiin sovellettaisiin vaatimustenmukaisuuden arviointipalvelujen pätevyyden toteamisesta annettua lakia (920/2005).

Edellä tarkoitettun akkreditoinnin tulisi pykälän *2 momentin* mukaan kattaa alkolukkojen testaamiseen käytettävät testit, ja akkreditoinnissa tulisi soveltaa testaus- ja kalibrintilaboratori-

oiden pätevyysvaatimuksia koskevaa standardia SFS-EN ISO/IEC 17025. Näiltä osin ei esitetä aikaisempaa menettelyä muutettavaksi.

Pykälän 3 *momentin* mukaan tutkimuslaitoksen tulisi samalla tavalla toiminnallisesti ja taloudellisesti riippumaton alkolukon valmistajista ja valtuutetuista edustajista kuin voimassa olevassa laissa on säädetty. Sillä tulisi olla toiminnan laajuuden kannalta riittävä vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely ja käytössään riittävästi ammattitaitoista henkilöstöä sekä toiminnan edellyttämät järjestelmät, laitteet ja välineet. Tutkimuslaitoksen olisi pidettävä rekisteriä tekemistään arvioinneista, mittauksista, testeistä, laskelmista ja selvityksistä. Tutkimuslaitos saisi käyttää osatestien suorittamiseen ulkopuolista 1 momentissa mainitut vaatimukset täyttävää laitosta tai sille kuuluvia mittaus- ja testilaitteita. Laitoksen akkreditoinnin tulisi kattaa sen suorittamat osatestit ja akkreditoinnissa tulee soveltaa standardia SFS-EN ISO/IEC 17025. Tutkimuslaitos vastaa käyttämänsä laitoksen tai laitteiden tuloksista.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin tutkimuslaitoksen palveluksessa olevan henkilön virka- ja vahingonkorvausvastuusta. Tutkimuslaitoksen palveluksessa olevaan henkilöön sovellettaisiin alkolukon hyväksymisestä liikenteen annetun lain 6 §:ssä tällä hetkellä säädetyllä tavalla rikosoikeudellista virkavastuuta ja vahingonkorvausvastuuta.

6 §. Toimintailmoitus. Menettely olisi uusi. Alkolukon valmistajalta tai valtuutetulta edustajalta edellytettäisiin pykälän 1 *momentissa* säädetyllä tavalla toimintailmoitus ennen alkolukon markkinoille saattamista ja käyttöön ottamista. Velvoite olisi välttämätön Liikenteen turvallisuusviraston valvonnan mahdollistamiseksi. Myös markkinoilla tällä hetkellä olevilta valmistajilta ja maahantuojilta edellytettäisiin toimintailmoitus uuden lainsäädännön voimaantulon myötä erikseen säädettävän siirtymäajan puitteissa.

Momentissa säädettäisiin toimintailmoitukseen liitettävistä tiedoista. Niitä olisivat

- kaupparekisteriote,
- valmistajan tai sen valtuuttaman selvitys ilmoittajan vastaavasta henkilöstä,
- selvitys alkolukkoa asentavasta toiminnanharjoittajasta ja sen vastaavasta henkilöstä,
- päätös 3 §:ssä tarkoitetun alkolukon mallin hyväksymisestä,
- selvitys ilmoittajan edustaman alkolukon käyttötarkoituksesta sekä
- selvitys 7 §:n 2 momentissa tarkoitettusta alkolukon asennuksessa ja huollossa tarvittavasta teknisestä laitteistosta ja ohjelmistosta.

Alkolukkomallia markkinoille ilmoitettaessa olisi tarkoituksenmukaista, että alkolukon hyväksyntähakemus ja toimintailmoitus jätettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle käsiteltäväksi samanaikaisesti.

Pykälän 2 *momentin* mukaan toimintailmoitus olisi tehtävä viimeistään kolmen kuukautta ennen toiminnan aloittamista. Liikenteen turvallisuusvirasto ennättäisi käsitellä ilmoituksen kolmen kuukauden aikana ja pyytää tarvittaessa lisäselvityksiä ilmoittajalta.

Sen lisäksi 1 momentissa säädetyissä ilmoitettavissa asioissa ja momentin 4 kohdassa tarkoitetun päätöksen sisällössä tapahtuneet muutokset olisi ilmoitettava *välittömästi* Liikenteen turvallisuusvirastolle. Näillä tiedoilla tarkoitettaisiin muutoksia esimerkiksi ilmoittajan yritys-

toiminnan omistussuhteissa sekä listausta alkolukkoja asentavista ja huoltavista yrityksistä ja niiden vastuuhenkilöissä. Ilmoituksen liitteenä tulisi olla Liikenteen turvallisuusviraston päätös alkolukon mallin hyväksynnästä sekä tieto, mihin tässä laissa tarkoitettuun toimintaan lukkomallia on tarkoitus käyttää.

Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävän kannalta olisi tärkeää, että momentissa säädetään välittömästä ilmoittamisvelvollisuudesta turvallisuusvirastolle, jos ilmoitettavissa tiedoissa tapahtuu muutos. Erityisen tärkeää olisi se, että valmistaja tai valtuutettu edustaja on velvoitettu ilmoittamaan alkolukon hyväksymispäätöksen tiedoissa tapahtuvista muutoksista. Tällä on merkitystä siksi, että ilmoituksen perusteella turvallisuusvirasto voisi edellyttää tekemään uuden 6 §:n 1 momentissa tarkoitettun alkolukkomallin hyväksynnän tai hyväksyä ilmoitetun muutoksen olemassa olevaan malliin. Ilmoituskynnyksen tulee näiltä osin olla matala. Jos ilmoitusta ei tehtäisi turvallisuusvirastolle ja virasto saisi tiedon muutoksesta, se voisi ryhtyä 4 §:ssä säädettyihin menettelyihin. Tiedon hankintaan virasto voisi käyttää esitettävän lain 13 §:ssä säädettyjä toimivaltuuksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston toimivallasta antaa mahdollisia tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä ja toimitustavasta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tällöin määrätä, että ilmoitus olisi tehtävä esimerkiksi internetin välityksellä ja ilmoituksessa käytettävistä lomakkeista.

7 §. *Alkolukon asentaminen, käyttäminen ajossa, huolto ja kalibrointi.* Esitettävässä pykälässä olisivat säännökset alkolukon asentamisesta ajoneuvoon, sen käyttämisestä ajoneuvoa kuljettaessa sekä huollosta ja kalibroinnista.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ajoneuvon liikenneturvallisuuden ja alkolukon toiminnan varmistamiseksi alkolukon asentamisessa, käyttämisessä ajossa, huollossa ja kalibroinnissa olisi toimittava huolellisesti ja olisi noudatettava asianmukaisia valmistajan tai valtuutetun edustajan määrittelemiä menettelyjä. Huolellisesti ja määrättyä noudattaen vaikutettaisiin alkolukon toimintakyvyn ylläpitämiseen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että alkolukon voisi asentaa ja huoltaa vain valmistajan tai valtuutetun edustajan valtuuttama toiminnanharjoittaja. Toiminnanharjoittajalla olisi oltava käytettävissään alkolukon valmistajan tai valtuutetun edustajan määrittelemä alkolukon asennuksessa ja huollossa tarvittava tekninen laitteisto ja ohjelmisto. Valmistajan tai valtuutetun edustajan olisi selvitettävä 6 §:ssä säädetyllä tavalla Liikenteen turvallisuusvirastolle millaisesta teknisestä laitteistosta ja ohjelmistosta olisi kyse.

Pykälän 3 momentissa edellytettäisiin, että alkolukko olisi asennettava ja sitä olisi käytettävä ajoneuvossa niin, että se olisi aina ajon aikana toimintakykyinen.

Alkolukkoa ei saisi laissa tarkoitetun käytön aikana irrottaa ajoneuvosta. Alkolukkoon ei saisi asentaa eikä liittää mitään laitteita, esineitä tai ohjelmia, joita Liikenteen turvallisuusvirasto ja valmistaja tai valtuutettu edustaja eivät olisi hyväksyneet, eikä tehdä muitakaan muutoksia, joilla laitteen toimintakyky voisi ajoon lähettäessä tai ajon aikana heikentyä tai vaarantua. Momentissa tarkoitettua edellytystä tehostettaisiin 14 §:ssä säädetyllä kriminalisoinnilla.

Toimintakykyyn vaikuttamisen kieltäminen olisi tärkeää, koska hallituksen tietoon on tullut, että koulu- ja päivähoitokuljetusten ajoneuvoissa käytettäviin alkolukkoihin on asennettu laitteisiin kuulumattomia päälle-pois –kytkimiä, joilla alkolukko kytetään pois päältä muiden kuin lain edellyttämien kuljetusten aikana. Tällainen menettely ei ole hyväksyttävä, koska lait-

teet ja ohjelmistot voivat häiritä alkolukon tai auton sähköjärjestelmän toimintaa ja vaarantaa ajoneuvon turvallista käyttöä.

Alkolukon käyttäminen muulloinkin kuin lain edellyttämien koululais- ja päivähoitokuljetuksien aikana on perusteltua. Käyttämisen ei voida sanoa aiheuttavan kohtuutonta vaivaa ajoneuvon muulle käytölle. Joissakin laitetyypeissä on alun perin jo toiminto, jolla laitteen saa hyväksyttävällä tavalla pois päältä ja päälle. Alkolukon toimintakyvystä vastaa esitettävän lain 10 §:n 2 momentin mukaan koululais- ja päivähoitokuljetuksiin käytettävissä ajoneuvoissa liikenteenharjoittaja.

Alkolukon kalibrointi on tärkeä toimenpide alkolukon toimintakyvyn kannalta. Alkolukko olisi pykälän 4 *momentin* mukaan kalibroitava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymässä määräajassa. Käytännössä määräajan määrittäisi laitteen valmistaja.

Pykälän 5 *momentin* mukaan alkolukon asentajan olisi annettava alkolukon asennuksesta ja kalibroinnista todistukset, josta kävisivät ilmi lukon asennuspäivä –paikka, merkki, malli ja valmistusnumero sekä ajoneuvon rekisteritunnus, johon alkolukko olisi asennettu, sekä alkolukon seuraavan kalibroinnin päivämäärä. Todistus olisi pidettävä mukana ajossa. Asennus- ja kalibrointitodistuksen mukana pidon laiminlyönti olisi säädetty rangaistavaksi 14 §:ssä.

Pykälän 6 *momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto pitäisi edelleen luetteloa valtuutetuista toiminnanharjoittajan myynti-, asennus- ja huoltopaikoista internet-tietoverkossaan. Tällä tavalla helpotettaisiin tietoisuutta siitä, missä Suomessa alkolukkoja on mahdollista hankkia ja missä niitä asennetaan ja huolletaan.

8 §. Ajoneuvon varustaminen alkolukolla. Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymistä alkolukkomalleista, jotka asennettaisiin ajoneuvoon eri käyttö-tarkoituksen mukaisesti.

Valvotussa ajo-oikeudessa olevan henkilön käyttämässä ajoneuvossa tulisi olla *momentin 1 kohdan* mukaan standardin SFS-EN 50436-1 mukainen malli tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa säädetyt standardia vastaavan tason kansalliset vaatimukset täyttävä malli. Tällaiseen laitteeseen on mahdollista tallentaa käytön aikaiset tiedot ja ohjelmoida erilaisia toimintoja. Malliin voidaan asettaa Liikenteen turvallisuusviraston asettamat tekniset käyttö-määrittelyt.

Momentin 2 kohdan mukaan ajokorttilain 12 §:n 3 momentissa säädetyssä terveystieteisessä käytössä ja esitettävän lain 10 §:ssä tarkoitettussa koululais- ja päivähoitokuljetuskäytössä olevaan ajoneuvoon voisi asentaa standardin SFS-EN 50436-1 tai SFS-EN 50436-2 mukaisen alkolukon tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa säädetyt mainittuja standardeja vastaavan tason kansalliset vaatimukset täyttävän alkolukon. Käyttötarkoitus ei edellytä ominaisuuksiltaan laadukkaamman 1-standardin mukaista laitetta. Koulu- ja päivähoitokuljetuksissa on tällä hetkellä käytössä runsaasti tämän standardin mukaisia laitteita.

Pykälän 2 *momentin* mukaan alkolukko olisi mahdollista asentaa henkilöautoon, linja-autoon, pakettiautoon, kuorma-autoon tai traktoriin. Sääntelymalli olisi uusi. Voimassa olevan alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain mukaan lukko on asennettava valvottavan käytössä olevaan ajoneuvoon ja siitä on ilmoitettava poliisille. Tällaiseen rajaukseen ei ole tarvetta. Sääntelyä väljentämällä voisi olla mahdollista, että pykälässä tarkoitetuissa ajo-oikeuksissa olevat henkilöt voisivat esimerkiksi vuokrata alkolukollisen ajoneuvon käyttöönsä.

Hallituksen esitystä valmisteltaessa on selvitetty alkolukon asennettavuutta esimerkiksi moottoripyöriin. Selvitysten mukaan tällainen olisi teknisesti mahdollista, mutta laitteen käytettävyyttä moottoripyörissä olisi hankalaa. Erityisen hankalaksi on osoittautunut ajon aikaisten puhallusten edellyttäminen kypärää käyttävältä henkilöltä.

Pykälän 3 *momentin* mukaan ajoneuvo olisi edelleen muutokatsastettava alkolukon asentamisen ja sen poistamisen jälkeen valvotussa ajo-oikeudessa. Muutokatsastus on tärkeä, koska katsastuksessa valvottu ajo-oikeus ja alkolukolliset ajoneuvot tallennetaan ajoneuvoliikenne-rekisteriin. Rekisterimerkintä mahdollistaa ajo-oikeuden ja ajoneuvojen valvonnan.

9 §. *Käynnistyksen estäminen ja käytön valvonta ajon aikana.* Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin alkolukon mitta-arvojen asettamisesta ja säätämisestä. Näihin ei esitetä muutoksia nykytilaan verrattuna. Alkolukko olisi kaikissa käyttötarkoituksissa säädettävä niin, että se estäisi ajoneuvon käynnistymisen tai liikkumisen, jos kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus olisi vähintään 0,10 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Se vastaa noin 0,2 promillea alkoholia veressä.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin alkolukon toiminnasta ajon aikana alkolukolla *valvotussa ajo-oikeudessa*. Pääperiaatteet olisivat voimassa olevan lainsäädännön mukaiset. *Momentin* mukaan alkolukon olisi satunnaisin väliajoin vaadittava valvotulta puhallusta ajon aikana. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä määriteltäisiin tarkoituksenmukaiset puhallusten määrät ja ajoitukset. Tästä olisi toimivaltuussäännös pykälän 5 *momentissa*.

Pykälän 3 *momentin* mukaan kaikissa alkolukon käyttötarkoituksissa liiallisen alkoholipitoisuuden vuoksi hylätyn puhalluksen jälkeen alkolukon olisi lukkiuduttava. Alkolukon olisi myös estettävä ajoneuvon käynnistyminen ilman puhallusta. Liiallisen alkoholipitoisuuden vuoksi hylätyn tai ajossa laiminlyödyn puhalluksen jälkeen alkolukon olisi lukkiuduttava niin, että se estäisi auton käynnistämisen tai liikkumisen.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin alkolukon vaatimasta vähimmäisilmamäärästä. Se olisi kaikissa käyttötarkoituksissa vähintään 1,0 litra. *Momentissa* kuitenkin säädettäisiin lisäksi, että ilmamäärä voisi olla vähäisempi, jos kuljettajan terveydentila vaikeuttaisi hyväksytyn puhalluksen suorittamista. Poliisi voisi lääkärintodistukseen perustuen antaa luvan laskea vaadittava ilmamäärä alhaisemmaksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi pykälän 5 *momentin* toimivaltuuden perusteella antaa tarkempia teknisiä määräyksiä alkolukon toiminnasta ajon aikana, hylätyn puhalluksen jälkeen ja alkolukon hyväksymästä ilmamäärästä. Määräysten sisältö voisi vaihdella alkolukkomallin käyttötarkoituksesta riippuen.

Voimassa olevan alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun valtioneuvoston asetuksen mukaan liiallisen alkoholipitoisuuden vuoksi hylätyn puhalluksen jälkeen alkolukon on lukkiuduttava ensin viideksi minuutiksi ja toisesta puhalluksesta lähtien 15 minuutiksi kerrallaan, kunnes hyväksytty puhallus annetaan. Hyväksytyn puhalluksen jälkeen on viisi minuuttia aikaa käynnistää auto. Moottorin sammuttamisen jälkeen auto on voitava viiden minuutin kuluessa käynnistää uudelleen ilman, että alkolukko vaatii puhallusta.

Asetus edellyttää myös, että alkolukon on satunnaisesti ajon aikana vaadittava puhallusta, jonka antamiseen kuljettajalla on 6 minuuttia aikaa. Ensimmäistä puhallusta alkolukon on vaadittava 5-10 minuutin kuluttua auton käynnistyksestä ja tämän jälkeen 30 - 45 minuutin välein. Alkolukko ei saa sammuttaa käynnissä olevaa moottoria.

10 §. *Alkolukolla varustetun ajoneuvon käyttö koulu- ja päivähoitokuljetuksissa.* Pykälässä säädettäisiin alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa. Näiden kuljetusten alkolukon käytöstä säädetään tällä hetkellä alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa annetun lain 1 §:ssä. Koulu- ja päivähoitokuljetusten alkolukkomennettelyihin ja –velvoitteisiin ei esitetä muutoksia, vaikka erillissäntelystä luovuttaisiinkin.

Pykälän *1 momentin* mukaan esitettävässä laissa tarkoitettulla alkolukolla varustettua ajoneuvoa olisi edelleen käytettävä, jos kuljetuksen järjestää kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos tielausliikenteenä ja kuljetukseen saataisiin kunnan tai valtion tukea

- esiopetukseen, perusopetukseen ja lisäopetukseen osallistuvien oppilaiden kuljetuksissa
- toisen asteen koulutukseen osallistuvien opiskelijoiden kuljetuksissa ja
- päivähoitokuljetuksissa.

Pykälän *2 momentin* mukaan kuljetuksista vastaava liikenteenharjoittaja vastaisi alkolukon asennuksesta ja alkolukon pitämisestä toimintakuntoisena kuten tähänkin asti. Asennuksen tai toimintakuntoisena pitämisen laiminlyöminen olisi kriminalisoitu lain 14 §:ssä.

11 §. *Muun kuin alkolukolla varustetun ajoneuvon käyttö koulu- ja päivähoitokuljetuksissa.* Pykälä vastaisi voimassa olevan alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa annetun lain 3 §:ää.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että liikenteenharjoittajan ajoneuvon rikkoutuessa tai muusta vastaavasta syystä kuljetuksesta vastaava liikenteenharjoittaja voisi tilapäisesti, kuitenkin enintään viiden arkipäivän ajan, käyttää muuta kuin alkolukolla varustettua ajoneuvoa. Tästä olisi ilmoitettava kuljetuksen tilaajalle. Näiltä osin ei esitetä muutoksia voimassa olevaan lakiin.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että kuljetuksen tilaaja voisi tilapäisesti, enintään kolmen arkipäivän ajan, käyttää kuljetuksessa muuta kuin alkolukolla varustettua ajoneuvoa, jos kuljetuksesta vastaava liikenteenharjoittaja ei *1 momentissa* säädetystä huolimatta kykenisi suorittamaan kuljetusta. Edellytyksenä olisi, ettei alkolukolla varustettua ja kuljetukseen sopivaa ajoneuvoa olisi käytettävissä. Näiltäkään osin ei esitetä muutosta nykytilaan.

12 §. *Valvonta.* Alkolukkojen markkinoille saattamisen ja huolto- ja asennustoiminnan valvontaa ei ole järjestetty asianmukaisesti tällä hetkellä.

Siksi pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että lain säännösten noudattamista valvoisi Liikenteen turvallisuusvirasto.

Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi valvonnassaan oikeus päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa valmistajan, valtuutetun edustajan ja toiminnanharjoittajan toimitiloihin, muihin tiloihin ja valvonnan kohteen omistamiin tai hallinnassa oleviin tiloihin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja. Sen lisäksi virastolla olisi oikeus valvoa henkilöstön toimintaa edellä mainituissa toimitiloissa ja saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen valvontatehtävän kannalta välttämättömät asiakirjat. Tärkeänä toimivaltuutena pidetään myös sitä, että turvallisuusvirasto pääsisi tarkastamaan toiminnanharjoittajan hallussa olevia, yleisesti valvontatehtävän kannalta välttämättömiä tietoja.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuudesta käyttää valvonnassaan asiantuntijan apua, jos se olisi valvonnan toimittamiseksi tarpeellista. Asiantuntijan olisi oltava perehtynyt alkolukkotoimintaan ja sitä koskeviin vaatimuksiin. Asiantuntija tekisi julkista hallintotehtävää ja häneen sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tarkoitettuja tehtäviä.

Pykälän 4 momentin 1 virkkeen mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tulisi noudattaa valvontatehtävässään hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädettyjä tarkastustoimintaan liittyviä menettelyjä. Pykälässä säädetään muun muassa, että viranomainen voi tehdä valvontaa ennalta ilmoittamatta. Toisen virkkeessä poliisi velvoitettaisiin antamaan virka-apua niin kuin siitä säädetään poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:ssä

Tärkeää viranomaisvalvonnan lisäksi on, että valmistajat ja valtuutetut edustajat varmistavat omilla toimenpiteillään ja lain edellyttämällä tavalla alkolukkojen asennuksen ja huollon; toisin sanoen ovat vastuullisia organisaationsa toiminnanharjoittajista. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi tehdä valvontaansa yhteistyössä valmistajien ja niiden valtuuttamien edustajien kanssa.

13 §. Hallinnolliset pakkokeinot. Pykälässä esitetään Liikenteen turvallisuusvirastolle toimivaltuuksia puuttua lain vastaisiin toimiin. Valvonnassa käytettäisiin ensisijaisesti ohjaavia keinoja, mutta väärinkäytöstopauksissa viranomaisella tulisi olla riittävän tehokkaat keinot lainmukaisen tilanteen palauttamiseksi.

Pykälän 1 momentissa Liikenteen turvallisuusvirastolle esitetään säädettäväksi valtuudet määrätä valmistaja, valtuutettu edustaja tai toiminnanharjoittaja korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä sekä oikeus asettaa valmistajalle, sen edustajalle tai toiminnanharjoittajalle velvoitteita taikka kieltää toiminta, jos asianomainen toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus asettaa myös uhkasakkolain (1113/1990) mukaisia uhkia asetettujen toimenpiteiden tehostamiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaisesti Liikenteen turvallisuusviraston olisi toimintailmoituksen saatuaan viipymättä ilmoitettava, mikäli valmistaja ja valtuutettu edustaja eivät täyttäisi laissa tai sen nojalla säädettyjä velvoitteita. Valmistajalle tai valtuutetulle edustajalle olisi varattava tilaisuus esittää selvitys mahdollisista puutteista ja toimenpiteistä, joilla asetetut vaatimukset täytettäisiin. Valmistajalle tai valtuutetulle edustajalle olisi varattava kohtuullinen aika saattaa toimintansa vaaditulle tasolle. Kohtuullisena aikana pidettäisiin vähintään kahden kuukauden aikaa.

Käytännössä kahden kuukauden aika mahdollistaisi sen, että toiminta pystyttäisiin saattamaan säädösten edellyttämälle tasolle ennen aiottua toiminnan käynnistämistä, koska toimintailmoitus on jätettävä kolme kuukautta ennen toiminnan aloittamista. Mikäli edellytykset eivät täytyisi, voisi Liikenteen turvallisuusvirasto kieltää toiminnan aloittamisen tai jatkamisen toistaiseksi tai määräajaksi, jos puutteellisuutta olisi pidettävä toiminnan kannalta olennaisena. Mikäli puute katsottaisiin vähäiseksi, olisi Liikenteen turvallisuusvirastolla mahdollisuus asettaa puutteellisuuden korjaamiselle uusi määräaika, joka ei saisi olla kahta viikkoa lyhyempi. Näin toimintaa ei tarvitsisi kieltää, vaan se voitaisiin aloittaa tai sitä voitaisiin jatkaa ja puutteellisuus korjata asetetussa määräajassa.

Pykälän 3 momentin mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa 1 momentissa mainittujen pakkokeinojen sijaan kirjallisen huomautuksen, jos pakkokeinon käyttöä asianomaisessa tilanteessa voisi pitää kohtuuttomana.

14 §. Alkolukkorikkomus. Pykälässä olisi sakonuhkainen rikkomustunnusmerkitö, jonka avulla olisi mahdollista puuttua ja ennalta estää alkolukon käyttöön liittyviin väärinkäytöksiä.

Rangaistavaa olisi pykälän *1 momentin* mukaan ensinnäkin se, jos henkilö asentaisi tai liittäisi alkolukkoon sen toimintakykyyn vaikuttavan laitteen, esineen tai ohjelman 7 §:n 3 momentin vastaisesti. Esimerkkinä tällaisesta toiminnasta on esityksessä edellä mainittu Liikenteen turvallisuusviraston ja valmistajan tai sen edustajan hyväksymättömän päälle/pois –kytkimen asentaminen alkolukkoon. Rangaistavaa olisi myös tällaisten laitteiden käyttäminen ajon aikana

Kriminalisoinnilla ennalta estettäisiin tällaisten laitteiden vaikutus ajoneuvon liikenneturvalliseen käyttöön. Jos valvotussa ajo-oikeudessa oleva henkilö kuljettaa ajoneuvoa, jossa on edellä mainitulla tavalla manipuloitu alkolukko tai ajoneuvossa ei ole alkolukkoa lainkaan tai se on väärän mallinen, häntä voitaisiin rangaista rikoslain 23 luvun 10 §:n kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta rangaistussäännösten mukaan. Lisäksi hänen valvottu ajo-oikeutensa on mahdollista keskeyttää.

Edellä 1 momentissa säädetyn rangaistuksen uhalla edellytettäisiin lisäksi alkolukon käyttäjää pitämään alkolukon kalibrointi- ja asennustodistus mukana ajoneuvossa ajon aikana. Alkolukon toiminnan kannalta on välttämätöntä, että alkolukko toimii asetettuja raja-arvojen puitteissa ja on asianmukaisesti ja ammattitaitoisesti asennettu. Sen takeena on asennus- ja huoltoyri-tyksestä saatu todistus.

Rikkomuksena rangaistavaksi pykälässä esitetään myös sitä, että liikenteenharjoittaja laiminlöisi ajoneuvon varustamisen alkolukolla tai laiminlöisi alkolukon pitämisen toimintakuntoi-sena laissa tarkoitetuissa koululais- tai päivähoitokuljetuksissa. Velvoite sisältyy alkolukon käyttöön koulu- ja päivähoitokuljetuksissa. Alkolukon tulee olla käytössä ja toimintakuntoi-nen koululais- ja päivähoitokuljetuksiin käytettävissä ajoneuvoissa myös laissa säänneltyjen kuljetustapahtumien ulkopuolisena aikana.

15 §. Muutoksenhaku. Pykälän *1 momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusviraston lain nojal-la antamaan päätökseen voisi hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta hallintolain mu-kaisesti. Viittaussäännöksellä hallintolakiin varmistettaisiin hyvän hallinnon mukaisten menet-elytapojen ja määräaikojen noudattaminen.

Pykälän *2 momenttiin* otettaisiin viittaussäännös hallintokäyttölakiin (586/1996). Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimukseen tekemään päätökseen haettaisiin muutosta hallinto-oikeudesta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntäisi valitusluvan.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin lisäksi, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi päätökses-sään määrätä, että päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviran-omainen toisin määräisi.

16 §. Voimaantulo. Laki olisi tarkoitettu tulemaan voimaan vuonna 2016.. Alkolukkojen val-mistajilla ja valtuutetuille edustajille olisi perusteltua määritellä kolmen kuukauden siirtymä-aika uuden lainsäädännön edellyttämien ilmoitusten tekemiseen ja toiminnan muuttamiseen uuden lainsäädännön edellytysten mukaiseksi.

1.2 Ajokorttilaki

3 §. Määritelmiä. Pykälän 12 kohdan alkolukon määritelmää muutettaisiin vastaamaan uutta sääntelyä. Alkolukolla tarkoitettaisiin tässä laissa alkolukkolaissa (/) tarkoitettua ajoneuvon käynnistymisen estävää laitetta, jonka käyttö voisi liittyä alkoholirattijuopumuksesta määrättyyn seuraamukseen tai lääkärin lausuntoon ajoterveysvaatimusten täytymisestä. Alkolukkolaissa olisi alkolukon tekninen määritelmä, jonka mukaan se olisi ajoneuvon kuljettajan uloshengitysilmaasta alkoholipitoisuutta mittaava laite, joka estää ajoneuvon käynnistymisen, jos kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus ylittää laitteeseen asetetun raja-arvon.

Pykälän 14 kohtaa muutettaisiin teknisesti uusien pykälän 15 ja 16 kohtien vuoksi.

Pykälän uudessa 15 kohdassa määriteltäisiin alkolukolla valvottu ajo-oikeus, jolla tarkoitettaisiin alkoholirattijuopumukseen syyllistyneelle määrättävää ajo-oikeutta, johon olisi yhdistetty ajo-oikeuden valvonta alkolukolla. Määritelmä sisältyy voimassa olevan alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain (439/2008) 1 §:ään.

Pykälän uudessa 16 kohdassa määriteltäisiin valvottava, jolla tarkoitettaisiin henkilöä, jolle olisi määrätty alkolukolla valvottu ajo-oikeus.

6 §. Ajo-oikeus. Pykälän 2 momentin 2 kohtaa esitetään muutettavaksi viittauksella lain uuteen 68 a §:n 2 momenttiin. Viitatussa uudessa momentissa säädettäisiin edelleen tilanteesta, jolloin ajo-oikeutta ei ole eli ajo-oikeuden haltija ei olisi noudattanut alkolukon käyttöä koskevaa ehtoa.

15 a §. Ajokortin luokan muuttaminen. Pykälää muutettaisiin niin, että alkolukolla valvottua ajo-oikeutta koskevat asiat siirrettäisiin esitettävän lain 68 a §:ään. Siksi voimassa olevan lain 3 momentti siirtyisi pykälän 2 momentiksi ja voimassa olevan pykälän 4 momentti pykälän 3 momentiksi. Momenttien sisältö pysyisi ennallaan.

16 §. Ajokortin ehdot ja rajoitukset. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että siinä viitattaisiin uuden 68 a §:n 2 momentissa säädettyihin ehtoihin ja rajoituksiin.

67 §. Ehdollinen ajokielto. Pykälän 1 momenttia esitetään täsmennettäväksi niin, että siinä ensinnäkin viitattaisiin ajokiellon keston osalta ajokorttilain 66 §:ään, jossa yleisesti säädetään ajokiellon kestosta. Toiseksi momenttiin sisältyvä toinen virke siirrettäisiin omaksi pykälän 3 momentiksi.

Pykälän 2 momentti olisi uusi, mutta se vastaisi käytännössä nykytilannetta. Sen mukaan kärkeäjoikeus määräisi pykälän 1 momentissa säädettyjen harkinnanvaraisten edellytysten (ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy eikä teosta aiheudu vaaraa toisten turvallisuudelle) täytyessä, että rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuun rattijuopumukseen syyllistyneen kuljettamassa ajoneuvossa olisi ehdollisen ajokiellon ajan oltava alkolukko. Momentin viimeisessä virkkeessä viitattaisiin myös lain 66 §:n 4 kohtaan, jossa säädettäisiin valvotun ajokiellon kestoa määrättäessä huomioon otettavista yleisistä seikoista. Ajokiellon kestosta määrättäessä otetaan huomioon ne vaikutukset, jotka toimenpiteellä on ajokieltoon määrättävän toimeentuloon ja välttämättömään liikkumiseen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ajokiellon ohessa säädettävästä koeajasta. Voimassa olevassa laissa samasta asiasta säädetään 2 momentissa.

Hallituksen tietoon on tullut, että ehdollisen ajokiellon pituuksien määrittelyissä – jopa samankaltaisissa tapauksissa – on ollut vaihtelevuutta eri käräjäoikeuksissa. Tämä on ollut seurausta voimassa olevan pykälän 2 momentin ensimmäisen virkkeen sanamuodon epätasaisuudesta. Siksi uusi 3 momentti esitetään kirjoitettavaksi niin, että käräjäoikeuden olisi määrättävä koeaika, jonka pituus olisi vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta, jos käräjäoikeus määräisi ajokiellon ehdollisena. Koe-aika alkaisi ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen antamisesta ja se päättyisi käräjäoikeuden päätöksessään määräämänä päivänä. Tällä tavalla toimien olisi selvää, että ehdolliseen ajokieltoon liittyisi aina koeaika, jonka pituus olisi vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Koeajan pituuden määrääminen olisi oma ehdolliseen ajokieltopäätökseen liittyvä asia, ei sama asia. Koeajan pituuden tulisi käräjäoikeuden päätöksessä olla merkitty eri ajankohdaksi kuin ajokieltopäätöksen pituus.

Pykälään säädettäisiin uusi 4 momentti. Sen mukaan ajokiellon tai väliaikaisen ajo-kiellon aikana taikka 3 momentissa tarkoitettuna koeaikana tehdystä teosta ei voisi määrätä ajokieltoa ehdollisena. Momentti vastaisi voimassa olevan 67 §:n 1 momentin viimeistä virkettä.

67 a §. *Alkoholukolla valvottu ajo-oikeus.* Pykälän 1 momentin mukaan alkoholukolla valvottua ajo-oikeutta voisi edelleen pyytää rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentin tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua rattijuopumuksesta epäilty, jolla olisi vakituinen asuinpaikka Suomessa ja joka ei ole muusta syystä ajokiellosta. Näiltä osin menettelyyn ei esitetä muutoksia. Käräjäoikeuden tulisi suostua pyyntöön mainittujen edellytysten täyttyessä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että rattijuopumukseen epäilty voisi pyytää esitutinnan aikana poliisilta alkoholukolla valvottua ajo-oikeutta ennen kuin tuomioistuimien päätös asiasta. Menettely vastaisi voimassa olevaa lakia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että poliisin olisi 1 momentissa tarkoitetun rikoksen esitutkinnassa samalla tavalla kuin nykyisinkin ilmoitettava epäillylle mahdollisuudesta alkoholukolla valvottuun ajo-oikeuteen ja selvitettävä epäillyn suostumus valvotun ajo-oikeuden määrittämiseen. Lisäksi poliisin olisi kerrottava epäillylle valvonnan sisällöstä, ehdoista ja kustannuksista.

Poliisin informointivelvoite on menettelyn kannalta erittäin tärkeä asia. Alkoholukko tulee ottaa käyttöön jo rikosjutun esitutkinnan aikana. Käräjäoikeuksissa laite määrätään hyvin harvoin, koska henkilö on väliaikaisessa ajokiellossa tuomioistuinkäsittelyyn saakka, käytännössä useita kuukausia. Tuomion jälkeen alkoholukko-ohjelmalla ei useinkaan ole enää merkitystä, jos ajokielto on suoritettu kokonaan tai suurimmalta osalta. Väliaikainen ajokielto otetaan huomioon tuomioistuimen ajokieltopäätöksessä ja erityisesti tavallisissa rattijuopumuksissa, väliaikainen ajokielto kattaa usein ajokiellon koko määrän. Rattijuopumusasioiden käsittelyaika tuomioistuimissa vaihtelee, mutta se on muutamasta viikosta jopa yli kuuteen kuukauteen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että valvottava vastaisi edelleen valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksista.

68 a §. *Alkoholukolla valvotun ajo-oikeuden voimaan saattaminen ja päättyminen.* Pykälä olisi uusi. Siihen koottaisiin alkoholukolla valvotun ajo-oikeuden voimaan saattamiseen ja päättymiseen liittyvät asiat.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että valvottavalla olisi velvollisuus toimittaa poliisille todistus siitä, että valvottava on käynyt lääkärillä tai muulla terveydenhuollon ammattilaisella keskustelussa päihteiden käytöstä. Hallitus pitää päihdekeskusteluvelvoitetta terveydenhuollon ammattilaisen kanssa edelleen tarpeellisena. Muita todistuksia ei enää toimitettaisi po-

liisille. Poliisi saisi tiedot ajoneuvon muutoskatsastuksesta katsastustoimipisteen ajoneuvoliikennerekisteriin tekemästä merkinnästä.

Hallituksen esitystä laadittaessa on ollut esillä myös henkilön laajempi velvoittaminen päihdekuntoutukseen alkolukko-ohjelman aikana, mutta tällaista ei ole pidetty resurssisyistä mahdollisena.

Pykälän 2 momentiksi siirrettäisiin voimassa olevan ajokorttilain 15 a §:n 2 momentti, jonka mukaan poliisi asettaa valvottuun ajo-oikeuteen määrätyn ajo-oikeuteen ehdon alkolukon käytöstä ajoneuvoa kuljetettaessa. Momentin sanamuotoa parannettaisiin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että 2 momentissa tarkoitettu ajo-oikeus palautuisi ennalleen, kun alkolukolla valvottu ajo-oikeus päättyisi ja poliisi palauttaisi hallussaan olevan aiempaa ajo-oikeutta vastaavan ajokortin. Valvotun olisi luovutettava ajokorttinsa poliisille ja haettava uutta ehdolla varustettua ajokorttia Liikenteen turvallisuusvirastolta. Poliisi antaisi väliaikaisen ajokortin, jos muuta ajokorttia ei luovutettaisi. Uusi velvoite estäisi mahdollisia väärinkäytöksiä. Alkolukkoajokortin ohella henkilön hallussa ei enää olisi mahdollista olla kahta voimassa olevaa ajokorttia.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että valvottu ajo-oikeus alkaisi kun ajokortti tai väliaikainen ajokortti luovutettaisiin. Valvottu ajo-oikeus päättyisi käräjäoikeuden määräämän koeajan päättymispäivänä. Jos valvotulle ei luovutettaisi väliaikaista ajokorttia tai hän ei hakisi valvottua ajo-oikeutta vastaavaa ajokorttia, valvottu ajo-oikeus päättyisi ehdollisen ajokiellon koeajan päättymispäivänä.

69 §. *Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden peruuttaminen.* Valvotun ajo-oikeuden peruuttamisesta säädetään tällä hetkellä ajokorttilain 69 §:n 2 momentissa. Pykälän soveltamisalaa esitetään täsmennettäväksi.

Pykälän 1 momentissa ajokiellon kestoa peruuttamistilanteissa täsmennettäisiin säätämällä, että ehdollinen ajokiello pantaisiin *kokonaisuudessaan täytäntöön*, jos valvottava koeaikana peruuttaisi omasta pyynnöstään hänelle määrätyn valvotun ajo-oikeuden. Myös näissä tilanteissa käräjäoikeuksien käytännöissä on ollut vaihtelevuutta. Ehdollinen ajokiello on näissä tilanteissa tarkoitettu pantavaksi täytäntöön kokoaikaisesti, josta olisi momentissa täsmällinen ja selvä maininta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lisäksi siitä, että käräjäoikeus peruuttaisi ajo-oikeuden, jos valvottava ilman hyväksyttävää syytä rikkoisi ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta

- kuljettamalla muuta kuin esitettävän lain 68 a §:n 2 momentin mukaan sallitulla ajoneuvolla, tai

- vaikuttaisi alkolukon toimintakykyyn laitteen toiminnan häiritsemiseksi tai estämiseksi alkolukkolain 7 §:n 2 momentin vastaisesti. Tällaista olisi ainakin alkolukkoon kuulumattomien laitteiden, esineiden ja ohjelmistojen asentaminen ilman valmistajan tai sen edustajan myötävaikutusta sekä alkolukon omatoiminen irrottaminen tai sen yrittämisen irrottaminen ajoneuvosta.

Ajo-oikeuden peruuttamistilanteisiin sisältyy aina harkintaa, eikä mitään ehdotonta peruuttamisvelvollisuutta edellä mainituissa tilanteissa ole. Ajo-oikeutta ei ole tarvetta peruuttaa, jos valvottavalla oli toimintaansa hyväksyttävä perustelu.

Pykälän 2 momenttiin liitettäisiin voimassa olevaa ajokorttilain 70 §:n 3 momenttia vastaava säännös, jonka perusteella käräjäoikeus tutkisi, oliko 1 momentin vastaiselle toiminnalle ollut hyväksyttävä syy. Tämä tapahtuisi, jos ajokieltoon määrättävä edelleen pyytäisi valvotun ajo-oikeuden määräämistä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin syyttäjän tehtävistä valvotun ajo-oikeuden peruuttamistilanteessa. Säännös vastaisi nykytilannetta ja voimassa olevaa lakia.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että asia olisi mahdollista käsitellä yhden tuomarin kokoonpanossa syyttäjän läsnä ollessa. Ratkaisu voitaisiin tehdä valvottavan poissaolosta huolimatta. Säännös vastaisi voimassa olevaa menettelyä.

72 §. Väliaikaisen ajokiellon kesto. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin vastaamaan nykytilannetta ja siinä viitattaisiin esitettävän lain 67 a §:ään.

Myös 3 momenttia muutettaisiin ja täsmennettäisiin. Sen mukaan voimassa olevan ajokorttilain 70 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikainen ajokielto jatkuisi, kunnes käräjäoikeus päättäisi alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta.

2 Esityksen vaikutukset

Taloudelliset ja muut vaikutukset valvottaviin henkilöihin

Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa mukana oleviin henkilöihin kohdistuvia taloudellisia vaikutuksia on arvioitu hallituksen esityksessä alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta ja tieliikennelain muuttamisesta annetuiksi laeiksi (HE 36/2008 vp).

Tässä hallituksen esityksessä esitetään luovuttavaksi alkolukon käyttötiedon tallentamisesta valmistajan tai sen edustajan tietojärjestelmään. Näitä tietoja ei enää hyödynnettäisi ajo-oikeusvalvonnassa. Järjestelmän yksinkertaistamisella voisi olla alentaa valvotussa ajo-oikeusohjelman hintaa. Hinnan aleneminen voisi lisätä alkolukkojen käyttöä valvotussa ajo-oikeudessa. Hallitus arvioi, että hinnanalennus voisi olla 200–400 euroa.

Alkolukko-ohjelman kustannuksiin ei ole tullut merkittäviä muutoksia vuoden 2008 jälkeen, yleisestä kustannustason noususta johtuvia hinnankorotuksia lukuun ottamatta. Valvottava henkilö vastaisi edelleen itse kaikista valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksista. Yhtä päivää kohden valvottavalle henkilölle koituu alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta keskimäärin noin viiden euron kustannus.

Kustannustasoon vaikuttaa muun muassa se, ostaako henkilö alkolukkolaitteen vai vuokraako hän sellaisen alkolukkojen maahantuojan edustajalta. Kustannusten koko-naismäärä kasvaa valvotun ajo-oikeuden kestoajan pituuden myötä. Toisaalta näissä tilanteissa kuukausikohtainen kustannus alenee, koska alkolukon hankintahinta on merkittävästi suurempi kuin sen käyttökustannukset ovat.

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden vakinaistamisen jälkeen vuonna 2008 Suomen markkinoille on tullut kolme uutta alkolukkolaitetta, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt käytettäväksi valvotussa ajo-oikeudessa. Näistä kaksi on jo aikaisemmin Suomessa edustettuina olleen laitevalmistajan malleja, joten todellisuudessa valvottaville henkilöille on tullut valittavaksi vain yksi uusi laitemalli.

Esitettävällä sääntelyllä ei voida sanoa olevan sukupuolivaikutuksia, koska sekä miehillä että naisilla on mahdollisuus osallistua lain mukaisiin menettelyihin yhdenvertaisesti. Todettakoon kuitenkin se, että miehet syyllistyvät rattijuopumuksiin naisia selvästi useammin.

Vaikutukset alkolukkoja maahantuovien ja niiden edustajien sekä asentavien ja huoltotoimintaa harjoittavien toimintaan

Alkolukkojen maahantuojat ovat esittäneet uuden sääntelyn myötä vain vähäisiä taloudellisia vaikutuksia. Laitteiden maahantuojia Pirla Oy:n mukaan uusi lainsäädäntö tullee lisäämään alkolukkojen määrää varsinkin valvotussa ajo-oikeudessa ja tämä luultavasti johtaisi uusien merkkien tyyppihyväksyntään. Se voisi tarkoittaa tiukempaa kilpailua ja hintojen laskua. Se taas voisi lisätä alkolukkojen määrää ja tieturvallisuutta kaikille tiellä kulkijoille.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Alkolukon mallin hyväksymismenettelyiden säilyessä ennallaan Liikenteen turvallisuusvirastolle ei tulisi lisätehtäviä. Uusi valvontatehtävä sen sijaan lisäisi viraston tehtäviä.

Uusien tilastollisen valvontakeinojen kehittäminen ja kasvava valvottavien määrä, vaatisivat jonkin verran nykyistä enemmän Liikenteen turvallisuusviraston resursseja. Pidemmälläkään aikavälillä ei kuitenkaan ole odotettavissa merkittävästi uusia alalle pyrkiviä yrityksiä.

Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin mahdollisuus antaa tarkempia määräyksiä joidenkin alkolukkomenettelyiden osalta. Näiden normien antamiseen ja ylläpitoon tulisi varata resursseja.

Kokonaisuudessaan ehdotusten voidaan arvioida lisäävän Liikenteen turvallisuusviraston henkilöresurssien tarvetta noin yhdellä henkilötyövuodella, mikä toteutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle tuottavuusohjelmassa hyväksytyjen henkilöstömäärien puitteissa.

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Alkolukon käytön yleistymisellä voidaan ennaltaehkäistä rattijuopumusrikoksia ja todennäköisesti myös ajoneuvon kuljettamisia ajo-oikeudetta. Alkolukkojen käyttö edistää tieliikenteen turvallisuutta. Tieliikenteen kuolemista yhä noin viidesosa aiheutuu rattijuopumusunnettomuuksista.

Lisätietoja alkolukolla valvotun ajo-oikeuden vaikuttavuudesta on saatavissa Liikenteen turvallisuusviraston helmikuussa 2013 julkaisemasta selvityksestä (Trafin julkaisuja 5/2013). Näistä voidaan mainita se, että noin kolmasosa alkolukon käyttäjistä ilmoitti säilyttäneensä työpaikkansa alkolukon ansiosta.

3 Asian valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston, sisäministeriön, oikeusministeriön ja Poliisihallituksen kanssa.

Hallituksen esitysluonnoksesta on pyydetty lausunto oikeusministeriöltä, sisäministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Valtakunnansyyttäjänvirastolta, Poliisihallitukselta, Helsingin poliisilaitokselta, Itä-Uudenmaan poliisilaitokselta, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Liikenneturvalta, Helsingin kärjäoikeudelta, Pirkan-

maan käräjäoikeudelta, Kuntaliitolta, Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitolta, Autoliikenteen Työnantajaliitolta, Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry:ltä, Linja-autoliitolta, Paikallisliikenne-liitolta, Taksi-liitolta, Autoliitolta, Liikennelääketieteen yhdistykseltä, Lääkäriliitolta, Suomen Fartskriver Oy:ltä, Alcolock FI Oy:ltä, Volvo Auto Oy:ltä, Piirla Oy:ltä, Dräger Oy:ltä, Malux Suomi Oy:ltä ja Sarco Oy:ltä.

Lausunnoista on laadittu laaja yhteenveto, joka on saatavilla liikenne- ja viestintäministeriön internet-sivulla <http://www.lvm.fi/lakivalmistelu-liikenne/-/mahti/asia/62781>. Lausunnoissa esitetyt asialliset ja tekniset muutosehdotukset on otettu pääosin huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

4 Suhde perustuslakiin ja säättämisjärjestys

Toimintailmoituksen suhde elinkeinovapauteen

Esityksen 1. lakiehdotuksen 6 §:n mukaan alkolukon valmistajan tai valtuutetun edustajan olisi valvontaa varten tehtävä toimintailmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle ennen alkolukon markkinoille saattamista ja käyttöön ottamista. Ilmoitukseen olisi liitettävä muun ohella päätös 3 §:ssä tarkoitetun mallin hyväksymisestä. Edelleen alkolukon päästäminen markkinoille ja käyttöön ottaminen olisi kiellettyä, jos Liikenteen turvallisuusvirasto ei olisi tehnyt päätöstä alkolukon mallista. Toimintailmoitus edellyttäisiin tekemään kolme kuukautta ennen toiminnan aloittamista.

Vaikka sääntely ehdotetaan rakentuvaksi luvanvaraistamisen asemasta ilmoitusmenettelyn vaaraan, ei esitettävä sääntely ole merkityksetön perustuslain 18 §:ssä säädetyn elinkeinovapauden kannalta.

Selvää on, että elinkeinovapaus on pääsääntö, ja siihen puuttuvan sääntelyn tulee täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset, kuten hyväksyttävyyden sekä täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset. Säännösten on annettava riittävä ennustettavuus viranomaistoiminnasta (PeVL 19/2009 vp.).

Alkolukkotoiminnan valvontaan liittyvistä toimivaltuuksista säädettäisiin tarkasti esitettävän lain 11 ja 12 §:ssä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi määrätä valmistajan tai valtuutetun edustajan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa sille velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimisi lain tai annettujen määräysten vastaisesti. Tehosteena voitaisiin käyttää uhkasakkolaissa säädettyjä pakkokeinoja. Esitettävässä laissa on myös säädetty niistä menettelyistä, joihin Liikenteen turvallisuusvirasto voisi ryhtyä, jos se olisi saanut tietoonsa epäasianmukaista toimintaa.

Toiminnan käynnistämisestä ilmoittamista ennakolta voidaan mainituilla perusteilla pitää oikeasuhtaisena ja elinkeinonharjoittajan kannalta ennustettavana, sääntelyä ei siksi ole ongelmallinen elinkeinovapauden kannalta.

Oikaisuvaatimus oikeussuojakeinona

Esityksen 15 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen haettaisiin muutosta ensivaiheessa oikaisuvaatimuksella. Muutoksenhausta korkeimpaan hallinto-oikeuteen edellytettäisiin valituslupaa.

Oikaisuvaatimuksen ja valituslupan piiriin tulisivat siten myös 1. lakiesityksen 13 §:ssä säädetty hallinnolliset pakkokeinot. Näissä ei ole kyse sellaisista asianosaisen oikeusturvan kannalta

erityisen merkittävistä asioista, joissa olisi tärkeää saada asia tarvittaessa nopeasti tuomioistuimen ratkaistavaksi.

Valituslupan osalta eduskunnan perustuslakivaliokunta on katsonut (PeVL 55/2014 vp), että asian laatu tai merkittävyys eivät välttämättä edellytä pääsyä korkeimpaan hallinto-oikeuteen ilman valituslupaa silloinkaan, kun kyse on hallinnollisen pakkokeinon täytäntöönpanoa koskevasta asiasta.

Liikenteen turvallisuusviraston määräystenantovaltuus

Lakiehdotuksissa Liikenteen turvallisuusvirastolle annettaisiin toimivaltuudet antaa määräyksiä.

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna tällaiseen valtuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee lisäksi perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (PeVL 46/2001 vp, s. 3/I ja PeVL 16/2002 vp, s. 2/I). Muiden viranomaisten norminantovalta on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista (PeVM 10/1998 vp, s. 23/II ja PeVL 16/2002 vp s. 2/I).

Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, s. 133/II; ks. myös PeVL 16/2002 vp, s. 2/I ja PeVL 19/2002 vp, s. 5/I).

Viranomaisten oikeussääntöjen antaminen on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista. Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetuissa määräystenantovaltuuksissa on kyse teknisluonteisista asioista, joihin Liikenteen turvallisuusvirastolla on asiantuntemus. Liikenteen turvallisuusviraston ajoneuvoihin liittyvä erityinen toimiala huomioon ottaen on olemassa perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi virastolle ehdotetut määräystenantovaltuudet ovat sopuosinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa.

Edellä tässä luvussa kerrottuun perustuen on tarkoituksenmukaista antaa laeissa ehdotetut, perustuslain 124 §:ssä tarkoitetut julkiset hallintotehtävät edelleen yksityisten tutkimuslaitosten hoidettaviksi. Tehtävissä ei ole kyse merkittävästä julkisen vallan käytöstä. Lakeihin ehdotettujen säännösten ja muutoin sovellettavien yleislakien vuoksi oikeusturva ja hyvän hallinnon periaatteet toteutuvat tehtäviä suoritettaessa.

Edellä kerrotun perusteella hallituksen näkemyksen perusteella lakiehdotukset voitaisiin käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Eduskunnan hyväksyttäväksi annetaan seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

alkolukkolaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään alkolukon hyväksymisestä, markkinoille saattamisesta ja käytöstä tie- liikenteessä alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa, terveysperustein alkolukkoehdolla myön- nettävässä ajo-oikeudessa sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa.

Alkolukon määrittämisestä ajo-oikeuden ehtona säädetään ajokorttilaissa (386/2011).

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *alkolukolla* ajoneuvon kuljettajan uloshengitysilmaasta alkoholipitoisuutta mittaavaa laiteta, joka estää ajoneuvon käynnistymisen tai liikkumisen, jos kuljettajan uloshengitysilman al- koholipitoisuus ylittää laitteeseen asetetun raja-arvon;

2) *kalibroinnilla* alkolukon mittaustulosten oikeellisuuden tarkistamista ja vakauttamista;

3) *alkolukolla valvotulla ajo-oikeudella* rattijuopumukseen syyllistyneelle määrättävää alko- lukolla valvottavaa ajo-oikeutta;

4) *valmistajalla* luonnollista tai oikeushenkilöä, joka suunnittelee tai valmistaa tämän lain soveltamisalaan kuuluvan alkolukon ja on vastuussa siitä, että kyseinen alkolukko on tämän lain säännösten mukainen, jotta se voidaan saattaa markkinoille valmistajan omalla nimellä tai tuotemerkillä tai ottaa valmistajan omaan käyttöön;

5) *valtuutetulla edustajalla* Suomeen tai Euroopan talousalueen jäsenvaltioon sijoittautunut- ta valmistajan valtuuttamaa luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on saanut valmista- jalta valtuutuksen ottaa vastatakseen tämän puolesta kaikista tähän lakiin liittyvistä velvoitteis- ta ja muodollisuuksista tai osasta niistä;

6) *toiminnanharjoittajalla* Suomeen sijoittautunutta valmistajan tai valtuutetun edustajan tässä laissa tarkoitettujen alkolukkojen asentamiseen tai huoltamiseen valtuuttamaa luonnollis- ta henkilöä tai oikeushenkilöä.

3 §

Alkolukon mallin hyväksyntä

Alkolukon saattaminen markkinoille ja käyttöön ottaminen on kielletty, jos Liikenteen tur- vallisuusvirasto ei ole hyväksynyt alkolukon mallia.

Liikenteen turvallisuusviraston on hyväksyttävä alkolukon malli, jos se täyttää:

1) standardin SFS-EN 50436-1 tai SFS-EN 50436-2 taikka Euroopan talousalueeseen kuu- luvassa valtiossa säädetyt mainitun standardin tasoa vastaavat kansalliset vaatimukset; ja

2) ajoneuvolain (1090/2002) ja sen nojalla annettujen säännösten ajoneuvon asennettavia laitteita koskevat tekniset vaatimukset.

Alkolukon mallin hyväksyntää hakevan tulee hakemuksessaan osoittaa 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten täyttyminen 5 §:ssä tarkoitetun tutkimuslaitoksen antamalla vaatimustenmukaisuusselvityksellä.

Liikenteen turvallisuusvirastoon sovelletaan 1 momentissa tarkoitettussa tehtävässä, mitä ajoneuvolain 49 §:n 2 momentissa säädetään tyyppihyväksyntäviranomaisesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tietoja 2 momentin 1 kohdan standardeista suomen ja ruotsin kielellä.

4 §

Hyväksynnän voimassaolo

Alkolukon mallin hyväksyntä on voimassa toistaiseksi.

Jos alkolukko ei enää täytä sitä hyväksyttäessä voimassa olleita vaatimuksia, Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa mallin hyväksynnän. Ennen hyväksynnän peruuttamista on hyväksynnän haltijalle annettava kirjallinen huomautus ja kohtuullinen aika virheen tai puutteen korjaamiseksi.

Jos virhe tai puute heikentää olennaisesti ajoneuvon liikenneturvallisuutta tai alkolukon toimintaa, hyväksyntä voidaan peruuttaa välittömästi.

5 §

Tutkimuslaitos

Vaatimustenmukaisuusselvityksen antaa Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikön tai muun vastaavan kansallisen akkreditointielimen akkreditoima tutkimuslaitos. Akkreditointiin sovelletaan vaatimustenmukaisuuden arviointipalvelujen pätevyyden toteamisesta annettua lakia (920/2005).

Edellä 1 momentissa tarkoitetun akkreditoinnin tulee kattaa alkolukkojen testaamiseen käytettävät testit, ja akkreditoinnissa tulee soveltaa testaus- ja kalibrointilaboratorioiden pätevyysvaatimuksia koskevaa standardia SFS-EN ISO/IEC 17025.

Tutkimuslaitoksen tulee olla toiminnallisesti ja taloudellisesti riippumaton alkolukon valmistajasta ja valtuutetusta edustajasta. Sillä tulee olla toiminnan laajuuden kannalta riittävä vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely ja käytössään riittävästi ammattitaitoisia henkilöstöä sekä toiminnan edellyttämät järjestelmät, laitteet ja välineet. Tutkimuslaitoksen on pidettävä rekisteriä tekemistään arvioinneista, mittauksista, testeistä, laskelmista ja selvityksistä. Tutkimuslaitos saa käyttää osatestien suorittamiseen ulkopuolista 1 momentin vaatimukset täyttävää laitosta tai sille kuuluvia mittaus- ja testilaitteita. Laitoksen akkreditoinnin tulee kattaa sen suorittamat osatestit ja akkreditoinnissa tulee soveltaa standardia SFS-EN ISO/IEC 17025. Tutkimuslaitos vastaa käyttämänsä laitoksen tai laitteiden tuloksista.

Tutkimuslaitoksen palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan hänen suorittaessaan tässä laissa tarkoitettua arviointitehtävää rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

6 §

Toimintailmoitus

Alkolukon valmistajan tai valtuutetun edustajan on valvontaa varten tehtävä toimintailmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle ennen alkolukon markkinoille saattamista ja käyttöön ottamista. Ilmoitukseen on liitettävä:

- 1) yhtiömuodossa toimivalta ilmoittajalta kaupparekisteriote tai muu vastaava selvitys sekä selvitys omistussuhteista;
- 2) selvitys ilmoittajan vastaavasta henkilöstä;
- 3) selvitys toiminnanharjoittajasta ja sen vastaavasta henkilöstä;
- 4) päätös alkolukon mallin hyväksymisestä;
- 5) selvitys alkolukon käyttötarkoituksesta;
- 6) selvitys 7 §:n 2 momentissa tarkoitetusta alkolukon asennuksessa ja huollossa tarvittavasta teknisestä laitteistosta ja ohjelmistosta.

Ilmoitus on tehtävä viimeistään kolme kuukautta ennen toiminnan aloittamista. Jos 1 momentissa ilmoitettavissa asioissa tai päätöksen sisällössä tapahtuu toiminnan aikana muutos, siitä on välittömästi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoitettavien tietojen sisällöstä ja ilmoitustavasta.

7 §

Alkolukon asentaminen, käyttäminen ajossa, huolto ja kalibrointi

Ajoneuvon liikenneturvallisuuden ja alkolukon toiminnan varmistamiseksi alkolukon asentamisessa, käyttämisessä ajossa, huollossa ja kalibroinnissa on toimittava huolellisesti ja noudatettava asianmukaisia menettelyjä.

Alkolukon voi asentaa ja huoltaa vain valtuutettu toiminnanharjoittaja. Toiminnanharjoittajalla on oltava käytettävissään alkolukon valmistajan tai valtuutetun edustajan määrittelemä alkolukon asennuksessa ja huollossa tarvittava tekninen laitteisto ja ohjelmisto.

Alkolukko on asennettava ajoneuvoon ja sitä on käytettävä ajossa niin, että se on ajon aikana toimintakykyinen. Alkolukkoon ei saa asentaa eikä liittää laitteita, esineitä eikä ohjelmia, joita Liikenteen turvallisuusvirasto ja valmistaja tai valtuutettu edustaja eivät ole hyväksyneet.

Alkolukko on kalibroitava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymässä määräajassa.

Toiminnanharjoittajan on annettava alkolukon asennuksesta ja kalibroinnista todistus, josta käy ilmi asennetun alkolukon asennuspäivä ja -paikka, merkki, malli ja valmistusnumero sekä ajoneuvon rekisteritunnus ja alkolukon seuraavan kalibroinnin päivämäärä. Sekä asennus- että kalibrointitodistus on pidettävä ajoneuvossa mukana ajon aikana.

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää luetteloa alkolukkojen myyntipaikoista ja toiminnanharjoittajista internet-tietoverkossaan.

8 §

Ajoneuvon varustaminen alkolukolla

Ajoneuvo on varustettava

- 1) standardin SFS-EN 50436-1 mukaisella alkolukolla tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa säädetyt mainittua standardia vastaavan tason kansalliset vaatimukset täyttävällä alkolukolla, jos sitä käyttää henkilö, jolle on määrätty alkolukolla valvottu ajo-oikeus;
- 2) standardin SFS-EN 50436-1 tai SFS-EN 50436-2 mukaisella alkolukolla tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa säädetyt mainittua standardia vastaavan tason kansalliset

vaatimukset täyttävällä alkolukolla, jos sitä käyttää henkilö, jolle on määrätty alkolukko ajokorttilain (386/2011) 12 §:n 2 momentissa tarkoitetulla ehdolla, taikka ajoneuvoa käytetään tämän lain 10 §:ssä säädettyssä tarkoituksessa.

Alkolukko voidaan asentaa:

- 1) henkilöautoon;
- 2) linja-autoon;
- 3) pakettiautoon;
- 4) kuorma-autoon; tai
- 5) traktoriin.

Ajoneuvo on muutostaksastettava 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun alkolukon asentamisen ja sen poistamisen jälkeen.

9 §

Käynnistuksen estäminen ja käytön valvonta ajon aikana

Alkolukko on säädettävä siten, että se vaatii ajoneuvon käynnistämisen yhteydessä puhallusta ja estää ajoneuvon käynnistymisen ilman puhallusta sekä puhallettaessa, jos kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus on vähintään 0,10 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Alkolukon on ajon aikana satunnaisin määräajoin vaadittava puhallusta, jos alkolukkoa käyttää henkilö, jolle on määrätty alkolukolla valvottu ajo-oikeus.

Jos kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus ei alita 1 momentissa säädettyä rajaa tai hän laiminlyö puhalluksen ajon aikana, alkolukon on lukkiuduttava siten, että se estää ajoneuvon käynnistämisen tai liikkumisen.

Alkolukon hyväksymän puhalluksen tilavuuden on oltava vähintään 1,0 litraa. Jos kuljettajan terveydentila vaikeuttaa hyväksyttävän puhalluksen suorittamista, poliisi voi lääkärintodistuksen perusteella antaa luvan laskea vaadittava ilmamäärä alemmaksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä alkolukon teknisestä toiminnasta ajon aikana ja hylätyn puhalluksen jälkeen sekä alkolukon hyväksymän puhalluksen tilavuuden määrästä.

10 §

Alkolukolla varustetun ajoneuvon käyttö koulu- ja päivähoitokuljetuksissa

Jos kuljetuksen järjestää kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos tilausliikenteenä ja kuljetukseen saadaan kunnan tai valtion tukea, alkolukolla varustettua ajoneuvoa on käytettävä:

- 1) esiopetukseen, perusopetukseen ja lisäopetukseen osallistuvien oppilaiden kuljetuksissa;
- 2) toisen asteen koulutukseen osallistuvien opiskelijoiden kuljetuksissa; ja
- 3) päivähoitokuljetuksissa.

Kuljetuksista vastaava liikenteenharjoittaja on vastuussa alkolukon asennuksesta ja alkolukon pitämisestä toimintakuntoisena.

11 §

Muun kuin alkolukolla varustetun ajoneuvon käyttö koulu- ja päivähoitokuljetuksissa

Ajoneuvon rikkoutumisesta tai muusta vastaavasta syystä kuljetuksesta vastaava liikenteenharjoittaja voi tilapäisesti, enintään viiden arkipäivän ajan, käyttää muuta kuin alkolukolla varustettua ajoneuvoa 10 §:ssä tarkoitetussa kuljetuksissa. Muun kuin alkolukolla varustetun ajoneuvon käytöstä on liikenteenharjoittajan viipymättä ilmoitettava kuljetuksen tilaajalle.

Jos kuljetuksesta vastaava liikenteenharjoittaja ei 1 momentissa säädetystä huolimatta kykene suorittamaan kuljetusta, kuljetuksen tilaaja voi tilapäisesti, enintään kuitenkin kolmen arkipäivän ajan, käyttää kuljetuksessa muuta kuin alkolukolla varustettua ajoneuvoa. Edellytyksenä on, ettei alkolukolla varustettua ja kuljetukseen sopivaa ajoneuvoa ole käytettävissä.

12 §

Valvonta

Tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto.

Virastolla on valvontatehtävässä oikeus:

- 1) päästä valvonnan edellyttämässä laajuudessa valmistajan, valtuutetun edustajan ja toiminnanharjoittajan toimitiloihin, muihin tiloihin ja valvonnan kohteen omistamiin tai hallinnassa oleviin tiloihin lukuun ottamatta pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja;
- 2) valvoa 1 kohdassa tarkoitetuissa toimitiloissa henkilöstön toimintaa;
- 3) saada salassapitosäännösten estämättä nähtäväkseen valvontatehtävän kannalta välttämättömät asiakirjat;
- 4) päästä tarkastamaan valmistajan, sen edustajan tai toiminnanharjoittajan hallussa olevia valvontatehtävän kannalta välttämättömiä tietoja.

Virasto voi käyttää valvonnassa asiantuntijan apua, jos se on valvonnan kannalta tarpeellista. Asiantuntijan on oltava perehtynyt alkolukkotoimintaan ja sitä koskeviin vaatimuksiin. Asiantuntijaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen hoitaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

Liikenteen turvallisuusviraston on valvontatehtävää hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään. Poliisin velvollisuudesta antaa virka-apua säädetään poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:ssä.

13 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä valmistajan, valtuutetun edustajan tai toiminnanharjoittajan korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa niille velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen määräysten vastaisesti. Virasto voi asettaa tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Niistä säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

Jos valmistaja tai valtuutettu edustaja ei täytä tässä laissa tai sen nojalla säädettyjä velvoitteita, Liikenteen turvallisuusviraston on viipymättä 6 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen saatuaan tai saatuaan asiasta muutoin tiedon varattava valmistajalle tai valtuutetulle edustajalle tilaisuus esittää selvitys puutteellisuudesta ja toimenpiteistä, joilla vaatimusten täyttäminen aiotaan hoitaa. Jollei valmistaja tai valtuutettu edustaja täytä vaatimuksia kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa olla kahta kuukautta lyhempi, virasto voi kieltää häntä aloittamasta tai jatkamasta toimintaansa toistaiseksi tai määräajaksi, jos puutteellisuutta on pidettävä toiminnan turvallisuuden kannalta olennaisena. Jos puutteellisuus on vähäinen, virasto voi asettaa puutteellisuuden korjaamiseksi uuden määräajan, joka ei saa olla kahta viikkoa lyhempi.

Liikenteen turvallisuusviraston voi 1 momentissa mainittujen pakkokeinojen sijasta antaa valmistajalle, valtuutetulle edustajalle tai toiminnanharjoittajalle kirjallisen huomautuksen, jos pakkokeinon käyttäminen olisi kohtuutonta.

14 §

Alkolukkorikkomus

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) asentaa tai liittää alkolukkoon sen toimintakykyyn vaikuttavan laitteen, esineen tai ohjelman taikka käyttää alkolukkoa ajossa 7 §:n 3 momentin vastaisesti;

2) laiminlyö 7 §:n 5 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää asennus- ja kalibrointitodistus ajoneuvossa mukana ajon aikana;

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *alkolukkorikkomuksesta* sakkoon.

Alkolukkorikkomuksesta tuomitaan myös 10 §:ssä tarkoitettu kuljetuksesta vastaava liikenteenharjoittaja, joka laiminlyö ajoneuvon varustamisen alkolukolla tai sen pitämisen toimintakuntoisena.

15 §

Muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston tämän lain nojalla antamaan päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään.

Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi päätöksessään määrätä, että päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

16 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 2016.

Tällä lailla kumotaan alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annettu laki (439/2008), alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen annettu laki (1109/2010) ja alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa annettu laki (1110/2010).

Valmistaja tai valtuutettu edustaja, joka tämän lain voimaan tullessa harjoittaa tässä laissa tarkoitettua toimintaa ja joka tekee 6 §:ssä tarkoitettun toimintailmoituksen kolmen kuukauden kuluessa lain voimaantulosta, saa jatkaa toimintaansa.

2.

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011)

3 §:n 12 ja 14 kohta, 6 §:n 2 momentin 2 kohta, 15 a §, 16 §:n 1 momentin johdantokappale, 67 ja 69 § sekä 72 §:n 2 ja 5 momentti, sellaisina kuin ne ovat 3 §:n 12 ja 14 kohta, 67 § sekä 72 §:n 2 ja 5 momentti laissa 1081/2012, 6 §:n 2 momentin 2 kohta, 15 a § ja 16 §:n 1 momentin johdantokappale laissa 70/2015, 69 § osaksi laissa 1081/2012, sekä
lisätään lakiin uusi 67 a ja 68 a § seuraavasti:

3 §

Määritelmiä

Tässä laissa tarkoitetaan:

12) *alkolukolla* alkolukkolaissa (/) tarkoitettua ajoneuvon käynnistymisen estävää laitetta, jonka käyttö voi liittyä rattijuopumuksesta määrättyyn seuraamukseen tai lääkärin lausuntoon ajoterveysvaatimusten täyttymisestä;

14) *lääkärintodistuksella ja –lausunnolla* tämän lain nojalla tehdyn ajoterveyden arvioinnin perusteella annettua lausuntoa terveysvaatimusten täyttymisestä ja *optikon lausunnolla* liikennevalvonnassa tehdyn tarkastuksen sijaan käytettäväksi tarkoitettua tämän lain nojalla annettua lausuntoa näkökyvylle asetettujen vaatimusten täyttymisestä;

15) *alkolukolla valvotulla ajo-oikeudella* rattijuopumukseen syyllistyneelle määrättävää alkolukolla valvottavaa ajo-oikeutta;

16) *valvottavalla* henkilöä, jolle on määrätty alkolukolla valvottu ajo-oikeus.

6 §

Ajo-oikeus

Ajo-oikeutta ei ole, jos:

2) ajo-oikeuden haltija ei noudata 68 a §:n 2 momentissa tarkoitettua alkolukon käyttöä koskevaa ehtoa;

15 a §

Ajokortin luokan muuttaminen

Jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä ajo-oikeuden luokkaa vastaavan ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä tai sitä vastaavaa ikävaatimusta, poliisi voi muuttaa ajokortin luokituksen pysyvästi tai enintään kahden vuoden määräajaksi sellaista luokitusta vastaavaksi, jonka edellytykset henkilö täyttää.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu määräajaksi muutettu ajo-oikeus palautuu ennalleen, kun ajo-oikeuden haltija osoittaa poliisille täyttävänsä jälleen ajo-oikeuden edellytykset ja poliisi palauttaa hallussaan olevan ajo-oikeutta vastaavan ajokortin.

Muutetun ajo-oikeuden haltijan on luovutettava ajokorttinsa poliisille ja haettava uutta luokitusta vastaavaa ajokorttia Liikenteen turvallisuusvirastolta. Poliisi voi antaa väliaikaisen ajokortin, jos muuta ajokorttia ei luovuteta.

16 §

Ajokortin ehdot ja rajoitukset

Ajokorttilupaan ja ajokorttiin voidaan 5 §:n 3 ja 4 momentissa sekä 68 a §:n 2 momentissa tarkoitettujen ehtojen ja rajoitusten lisäksi liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan:

67 §

Ehdollinen ajokielto

Käräjäoikeus voi, jollei yleinen etu muuta vaadi, määrätä ajokiellon ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Ajokiellon kestoon sovelletaan, mitä 66 §:ssä säädetään.

Jos rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tarkoitettuun rattijuopumukseen tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuun törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle määrätään ehdollinen ajokielto, tämän kuljettamassa ajoneuvossa on oltava ehdollisen ajokiellon ajan alkolukko. Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden määrittämisestä säädetään 67 a §:ssä.

Jos ajokielto määrätään ehdollisena, käräjäoikeuden on määrättävä myös koeaika, jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Koeaika alkaa ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen antamisesta ja päättyy käräjäoikeuden päätöksessä määrättynä päivänä.

Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana taikka 3 momentissa tarkoitettuna koeaikana tehdystä 64 §:n 1 momentissa mainitusta teosta ei voida määrätä ajokieltoa ehdollisena.

67 a §

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus

Käräjäoikeuden on määrättävä 67 §:n 2 momentissa tarkoitettuun rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle alkolukolla valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä sitä pyytää. Alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen määrättävällä tulee olla vakituinen asuinpaikka Suomessa ja hän ei saa olla muusta syystä ajokiellossa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua rikoksesta epäilty voi pyytää jo esitutinnan aikana poliisilta alkolukolla valvottua ajo-oikeutta ennen kuin käräjäoikeus päättää asiasta.

Poliisin on 1 momentissa tarkoitetun rikoksen esitutkinnassa ilmoitettava epäillylle mahdollisuudesta alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen. Lisäksi poliisin on kerrottava hänelle valvonnan sisällöstä, ehdoista ja kustannuksista.

Valvottava vastaa valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksista.

Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa käytettävästä alkolukosta ja sen hyväksynnästä ja käytöstä tieliikenteessä säädetään alkolukkolaissa (/).

68 a §

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden voimaan saattaminen ja päättyminen

Käräjäoikeuden tai esitutkinnan aikana poliisin määräämän alkolukolla valvotun ajo-oikeuden voimaan saattamiseksi valvottavan on esitettävä poliisille todistus siitä, että hän on käynyt lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksista terveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista.

Poliisi asettaa valvottavalle ehdon alkolukon käytöstä ajoneuvoa kuljettaessa. Poliisi voi muuttaa ajo-oikeuden käräjäoikeuden määräämäksi koeajaksi niin, että se sisältää oikeuden kuljettaa yhteen tai useampaan luokkaan kuuluvia ajoneuvoja valvotun ajo-oikeuden ajan. Ryhmän 2 ajokorttiluokkia sisältävä ajo-oikeus voidaan pysyttää voimassa myös ilman B-luokkaan kuuluvan ajoneuvon ajo-oikeutta, mutta ajokorttiin on tällöin merkittävä rajoitus, että se on voimassa vain Suomessa.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu ajo-oikeus palautuu ennalleen, kun alkolukolla valvottu ajo-oikeus päättyy ja poliisi palauttaa hallussaan olevan aiempaa ajo-oikeutta vastaavan ajokortin. Valvotun on luovutettava ajokorttinsa poliisille ja haettava uutta ehdolla varustettua ajokorttia Liikenteen turvallisuusvirastolta. Poliisi antaa väliaikaisen ajokortin, jos muuta ajokorttia ei luovuteta.

Valvottu ajo-oikeus alkaa kun ajokortti tai väliaikainen ajokortti luovutetaan. Valvottu ajo-oikeus päättyy käräjäoikeuden sille määräämän koeajan päättymispäivänä. Jos valvotulle ei luovuteta väliaikaista ajokorttia tai hän ei hae valvottua ajo-oikeutta vastaavaa ajokorttia, valvottu ajo-oikeus päättyy ehdollisen ajokiellon koeajan päättymispäivänä.

69 §

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden peruuttaminen

Käräjäoikeuden on peruutettava alkolukolla valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto kokonaisuudessaan pantavaksi täytäntöön, jos valvottava koeaikana pyytää peruuttamaan valvontaa koskevan määräyksen, taikka ilman hyväksyttävää syytä rikkoo alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta

1) kuljettamalla muuta kuin 68 a §:n 2 momentin mukaan sallittua ajoneuvoa; tai

2) vaikuttamalla alkolukon toimintakykyyn alkolukolain 7 §:n 2 momentin vastaisesti.

Jos ajokieltoon määrättävä on asetettu väliaikaiseen ajokieltoon 1 momentin nojalla ennen käräjäoikeuden ajokieltomääräystä ja hän edelleen pyytää alkolukolla valvotun ajo-oikeuden määräämistä, käräjäoikeuden on rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä ratkaistava, onko teolle tai laiminlyönnille ollut 1 momentissa tarkoitettu hyväksyttävä syy.

Jos väliaikainen ajokielto perustuu 1 momentissa tarkoitettuun alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvän rajoituksen rikkomiseen, poliisin on ilmoitettava ajokiellosta syyttäjälle, jonka on esitettävä alkolukolla valvotun ajo-oikeuden peruuttamista ja tehtävä ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanoa koskeva vaatimus käräjäoikeudelle. Vaatimus esitetään sille tuomioistuimelle, jonka piirissä valvottava asuu tai pysyvästi oleskelee.

Asia voidaan käräjäoikeudessa käsitellä yhden tuomarin kokoonpanossa, ja virallisen syyttäjän tulee olla istunnossa läsnä. Asia voidaan käsitellä ja ratkaista valvottavan poissaolosta huolimatta. Jos oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) 5 a luvun 1 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät, asia voidaan ratkaista myös pääkäsittelyä toimittamatta. Muutoin menettelyyn sovelletaan, mitä oikeudenkäynnistä rikosasioissa säädetään.

72 §

Väliaikaisen ajokiellon kesto

Jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä, että käräjäoikeus määrää ajokiellon ehdollisena, poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään tai, jos 67 a §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät, määrätä alkolukolla valvotun ajo-oikeuden jo ennen kuin käräjäoikeus päättää ajokiellosta.

Edellä 70 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes käräjäoikeus päättää alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta.

Tämä laki tulee voimaan kuuta 2016.

Jos alkolukolla valvottu ajo-oikeus on alkanut ennen tämän lain voimaantuloa, ajo-oikeuteen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Helsingissä 28 päivänä huhtikuuta 2016

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

2.

Laki**ajokorttilain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011)

3 §:n 12 ja 14 kohta, 6 §:n 2 momentin 2 kohta, 15 a §, 16 §:n 1 momentin johdantokappale, 67 ja 69 §, 70 §:n 1 momentin 3 kohta sekä 72 §:n 2 ja 5 momentti, sellaisina kuin ne ovat 3 §:n 12 ja 14 kohta, 67 § sekä 72 §:n 2 ja 5 momentti laissa 1081/2012, 6 §:n 2 momentin 2 kohta, 15 a § ja 16 §:n 1 momentin johdantokappale laissa 70/2015, 69 § osaksi laissa 1081/2012 ja 70 §:n 1 momentin 3 kohta laissa 1614/2015, sekä

lisätään lakiin uusi 67 a ja 68 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

3 §

3 §

*Määritelmiä**Määritelmiä*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

12) *alkolukolla* alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen annetussa laissa tarkoitettua ajoneuvon käynnistymisen estävää laitetta ja *alkolukolla valvotulla ajo-oikeudella* alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa tarkoitettua ajo-oikeutta;

12) *alkolukolla* alkolukolaissa (/) tarkoitettua ajoneuvon käynnistymisen estävää laitetta, jonka käyttö voi liittyä alkoholi-rattijuopumuksesta määrättyyn seuraamukseen tai lääkärin lausuntoon ajoterveysvaatimusten täyttymisestä;

14) *lääkärintodistuksella ja –lausunnolla* tämän lain nojalla tehdyn ajoterveyden arvioinnin perusteella annettua lausuntoa terveysvaatimusten täyttymisestä ja *optikon lausunnolla* liikennevalvonnassa tehdyn tarkastuksen sijaan käytettäväksi tarkoitettua tämän lain nojalla annettua lausuntoa näkökyvylle asetettujen vaatimusten täyttymisestä;

15) *alkolukolla valvotulla ajo-oikeudella* rattijuopumukseen syyllistyneelle määrättävää alkolukolla valvottavaa ehdollista ajokieltoa;

16) *valvottavalla* henkilöä, jolle on määrätty alkolukolla valvottu ajo-oikeus.

6 §

Ajo-oikeus

Ajo-oikeutta ei ole, jos:

2) ajo-oikeuden haltija ei noudata 15 a §:n 2 momentissa tarkoitettua alkolukon käyttöä koskevaa ehtoa;

6 §

Ajo-oikeus

Ajo-oikeutta ei ole, jos:

2) ajo-oikeuden haltija ei noudata 68 a §:n 2 momentissa tarkoitettua alkolukon käyttöä koskevaa ehtoa;

15 a §

Ajokortin luokan muuttaminen

Jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä ajo-oikeuden luokkaa vastaavan ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä tai sitä vastaavaa ikävaatimusta, poliisi voi muuttaa ajokortin luokituksen pysyvästi tai enintään kahden vuoden määräajaksi sellaista luokitusta vastaavaksi, jonka edellytykset henkilö täyttää.

15 a §

Ajokortin luokan muuttaminen

Jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä ajo-oikeuden luokkaa vastaavan ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksiä tai sitä vastaavaa ikävaatimusta, poliisi voi muuttaa ajokortin luokituksen pysyvästi tai enintään kahden vuoden määräajaksi sellaista luokitusta vastaavaksi, jonka edellytykset henkilö täyttää.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu määräajaksi muutettu ajo-oikeus palautuu ennalleen, kun ajo-oikeuden haltija osoittaa poliisille täyttävänsä jälleen ajo-oikeuden edellytykset ja poliisi palauttaa hallussaan olevan ajo-oikeutta vastaavan ajokortin.

Muutetun ajo-oikeuden haltijan on luovutettava ajokorttinsa poliisille ja haettava uutta luokitusta vastaava ajokorttia Liikenteen turvallisuusvirastolta. Poliisi voi antaa väliaikaisen ajokortin, jos muuta ajokorttia ei luovuteta.

16 §

Ajokortin ehdot ja rajoitukset

Ajokorttilupaan ja ajokorttiin voidaan 5 §:n 3 ja 4 momentissa sekä 15 a §:n 2 momentissa säädettyjen ehtojen ja rajoitusten lisäksi liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan:

16 §

Ajokortin ehdot ja rajoitukset

Ajokorttilupaan ja ajokorttiin voidaan 5 §:n 3 ja 4 momentissa sekä 68 a §:n 2 momentissa säädettyjen ehtojen ja rajoitusten lisäksi liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan:

67 §

67 §

Ehdollinen ajokielto

Käräjäoikeus voi, jollei yleinen etu muuta vaadi, määrätä ajokiellon ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana taikka 2 momentissa tarkoitettuna koeaikana tehdystä teosta ei voida määrätä ajokieltoa ehdollisena.

Ehdollinen ajokielto

Käräjäoikeus voi, jollei yleinen etu muuta vaadi, määrätä ajokiellon ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Ajokiellon kestoista säädetään 66 §:ssä.

Jos rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tarkoitettuun rattijuopumukseen tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuun törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle määrätään ehdollinen ajokielto, tämän kuljettamassa ajoneuvossa on oltava ehdollisen ajokiellon ajan alkolukko. Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden määräämisestä säädetään 67 a §:ssä.

Jos ajokielto määrätään ehdollisena, käräjäoikeuden on määrättävä myös koeaika, jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Koeaika alkaa ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen antamisesta ja päättyy käräjäoikeuden päätöksessä määrättyinä päivinä.

Jos ajokielto määrätään ehdollisena, käräjäoikeuden on määrättävä myös koeaika, jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Koeaika alkaa ehdollisen ajokiellon sisältävän päätöksen antamisesta ja päättyy käräjäoikeuden päätöksessä määrättyinä päivinä.

Ajokiellon tai väliaikaisen ajokiellon aikana taikka 3 momentissa tarkoitettuna koeaikana tehdystä 64 §:n 1 momentissa mainitusta teosta ei voida määrätä ajokieltoa ehdollisena.

67 a §

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus

Käräjäoikeuden on määrättävä 67 §:n 2 momentissa tarkoitettuun rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneelle alkolukolla valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä sitä pyytää. Alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen määrättävällä tulee olla vakituinen asuinpaikka Suomessa ja hän ei saa olla muusta syystä ajokiellossa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua rikoksesta epäilty voi pyytää jo esitutinnan aikana

poliisilta alkolukolla valvottua ajo-oikeutta ennen kuin käräjäoikeus päättää asiasta.

Poliisin on 1 momentissa tarkoitetun rikoksen esitutkinnassa ilmoitettava epäillylle mahdollisuudesta alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen. Lisäksi poliisin on kerrottava hänelle valvonnan sisällöstä, ehdoista ja kustannuksista.

Valvottava vastaa valvotusta ajo-oikeudesta hänelle aiheutuvista kustannuksista.

Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa käytettävästä alkolukosta ja sen hyväksynnästä ja käytöstä tieliikenteessä säädetään alkolukolaissa (/).

68 a §

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden voimaan saattaminen ja päättyminen

Käräjäoikeuden tai esitutinnan aikana poliisin määräämän alkolukolla valvotun ajo-oikeuden voimaan saattamiseksi valvottavan on esitettävä poliisille todistus siitä, että hän on käynyt lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattihenkilön luona keskustelemassa päihteiden käytöstä, niiden vaikutuksista terveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvistä hoitomahdollisuuksista.

Poliisi asettaa valvottavalle ehdon alkolukon käytöstä ajoneuvoa kuljettaessa. Poliisi voi muuttaa ajo-oikeuden käräjäoikeuden määräämäksi koeajaksi niin, että se sisältää oikeuden kuljettaa yhteen tai useampaan luokkaan kuuluvia ajoneuvoja valvotun ajo-oikeuden ajan. Ryhmän 2 ajokorttiluokkia sisältävä ajo-oikeus voidaan pysyttää voimassa myös ilman B-luokkaan kuuluvan ajoneuvon ajo-oikeutta, mutta ajokorttiin on tällöin merkittävä rajoitus, että se on voimassa vain Suomessa.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu ajo-oikeus palautuu ennalleen, kun alkolukolla valvottu ajo-oikeus päättyy ja poliisi palauttaa hallussaan olevan aiempaa ajo-oikeutta vastaavan ajokortin. Valvotun on luovutettava ajokorttinsa poliisille ja haettava uutta ehdolla varustettua ajokorttia Liikenteen turvallisuusvirastolta. Poliisi antaa väliaikaisen ajokortin, jos muuta ajokorttia ei luovuteta.

Valvottu ajo-oikeus alkaa kun ajokortti tai väliaikainen ajokortti luovutetaan. Valvottu ajo-oikeus päättyy kärjäoikeuden sille määrämän koeajan päättymispäivänä. Jos valvotulle ei luovuteta väliaikaista ajokorttia tai hän ei hae valvottua ajo-oikeutta vastaavaa ajokorttia, valvottu ajo-oikeus päättyy ehdollisen ajokiellon koeajan päättymispäivänä.

69 §

Valvottu ajo-oikeus

Kärjäoikeuden on määrättävä rikoslain 23 luvun 3 §:n 1 momentissa tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuun rattijuopumukseen syyllistyneelle alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa tarkoitettu valvottu ajo-oikeus, jos ajokieltoon määrättävä sitä pyytää. Ajokielto on määrättävä ehdollisena. Valvotun ajo-oikeuden aikana tehdystä teosta ei kuitenkaan voida määrätä uutta valvottua ajo-oikeutta. Väliaikainen ajokielto päättyy ja valvottu ajo-oikeus alkaa, kun rattijuopumukseen syyllistyneelle luovutetaan 8 §:n 2 momentissa tarkoitettu ajokortti. Valvottu ajo-oikeus päättyy ehdollisen ajokiellon koeajan päättymispäivänä.

Kärjäoikeuden on peruutettava valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön, jos valvottava koeaikana:

1) peruuttaa valvontaa koskevan pyyntönsä; taikka

2) ilman hyväksyttävää syytä rikkoo valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta tai laiminlyö valvottuun ajo-oikeuteen kuuluvan velvollisuuden taikka saattaa tai yrittää saattaa alkolukon toimintakyvyttömäksi.

Jos ajokieltoon määrättävä on asetettu väliaikaiseen ajokieltoon 70 §:n 1 momentin 6 kohdan nojalla ennen kärjäoikeuden päätöstä ajokiellosta ja hän edelleen pyytää valvottuun ajo-oikeuden määräämistä, kärjäoikeuden on rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä ratkaistava, onko teolle tai laiminlyönnille ollut hyväksyttävä syy.

Valvotusta ajo-oikeudesta on muutoin

69 §

Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden peruuttaminen

Kärjäoikeuden on peruutettava alkolukolla valvottu ajo-oikeus ja määrättävä ehdollinen ajokielto kokonaisuudessaan pantavaksi täytäntöön, jos valvottava koeaikana pyytää peruuttamaan valvontaa koskevan määräyksen, taikka ilman hyväksyttävää syytä rikkoo alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvää rajoitusta

1) kuljettamalla muuta kuin 68 a §:n 2 momentin mukaan sallittua ajoneuvoa; tai

2) vaikuttamalla alkolukon toimintakykyyn alkolukolain 7 §:n 2 momentin vastaisesti.

Jos ajokieltoon määrättävä on asetettu väliaikaiseen ajokieltoon 1 momentin nojalla ennen kärjäoikeuden ajokieltomääräystä ja hän edelleen pyytää alkolukolla valvottuun ajo-oikeuden määräämistä, kärjäoikeuden on rattijuopumusasian käsittelyn yhteydessä ratkaistava, onko teolle tai laiminlyönnille ollut 1 momentissa tarkoitettu hyväksyttävä syy.

Jos väliaikainen ajokielto perustuu 1 momentissa tarkoitettuun alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvän rajoituksen rikkomiseen, poliisin on ilmoitettava ajokiellosta syyttäjälle, jonka on esitettävä alkolukolla valvottuun ajo-oikeuden peruuttamista johtava ehdollisen ajokiellon täytäntöönpanoa koskeva vaatimus kärjäoikeudelle. Vaatimus esitetään sille tuomioistuimelle, jonka piirissä valvottava asuu tai pysyvästi oleskelee.

Asia voidaan kärjäoikeudessa käsitellä yhden tuomarin kokoonpanossa, ja virallisen syyttäjän tulee olla istunnossa läsnä. Asia voidaan käsitellä ja ratkaista valvottavan poissaolosta huolimatta. Jos oikeudenkäyn-

voimassa, mitä 66 §:n 4 momentissa sekä 67 ja 68 §:ssä säädetään ehdollisesta ajokiellosta ja sen täytäntöönpanosta, lukuun ottamatta 67 §:n 1 momentissa säädettyjä ehdollisen ajokiellon harkinnanvaraisia edellytyksiä.

Jos valvottu ajo-oikeus ei ole alkanut 1 momentin mukaisesti, väliaikainen ajokielto päättyy ehdollisen ajokiellon koeajan päättymispäivänä. Ajo-oikeuden alkamisesta uudelleen väliaikaisen ajokiellon jälkeen säädetään 6 §:n 4 momentissa.

nistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) 5 a luvun 1 §:ssä säädetty edellytykset täyttyvät, asia voidaan ratkaista myös pääkäsittelyä toimittamatta. Muutoin menettelyyn sovelletaan, mitä oikeudenkäynnistä rikosasioissa säädetään.

72 §

Väliaikaisen ajokiellon kesto

Jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä, että käräjäoikeus määrää ajokiellon ehdollisena, poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään tai, jos alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa säädetty edellytykset täyttyvät, määrätä valvotun ajo-oikeuden jo ennen kuin käräjäoikeus päättää ajokiellosta.

Edellä 70 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes käräjäoikeus päättää alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa tarkoitettua valvotusta ajo-oikeudesta.

72 §

Väliaikaisen ajokiellon kesto

Jos esitutkinnan perusteella on ilmeistä, että käräjäoikeus määrää ajokiellon ehdollisena, poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään tai, jos 67 a §:ssä säädetty edellytykset täyttyvät, määrätä valvotun ajo-oikeuden jo ennen kuin käräjäoikeus päättää ajokiellosta.

Edellä 70 §:n 1 momentin 5 ja 6 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes käräjäoikeus päättää valvotusta ajo-oikeudesta.

Tämä laki tulee voimaan kuuta 2016.

Jos alkolukolla valvottu ajo-oikeus on alkanut ennen tämän lain voimaantuloa, ajo-oikeuteen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.