

**KOMISSION SUOSITUS,
annettu 17 päivänä tammikuuta 2001,
moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajia koskevasta suurimmasta sallitusta veren alkoholipitoisuudesta**

(tiedoksiannettu numerolla K(2000) 4397)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2001/115/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Yksi yhteisen liikennepolitiikan tavoitteista on antaa yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen yhteisössä ja jotka koskevat erityisesti tienkäyttäjien turvallisuutta jäsenvaltioissa.
- (2) Komissio hyväksyi huhtikuussa 1997 liikenneturvallisuusohjelman⁽¹⁾, joka sisältää erityistoimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi, ja painopisteet vahvistettiin maaliskuussa 2000⁽²⁾.
- (3) Maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteen kasvaminen vuodesta 1988 on lisännyt tieliikenneonnettomuuksille altistumista viimeisten kymmenen vuoden aikana.
- (4) On arvioitu, että 1—5 prosentilla liikenteessä olevista kuljettajista veren alkoholipitoisuus ylittää veren alkoholipitoisuudelle asetetut kansalliset enimmäisarajat ja että tällaiset kuljettajat joutuvat muita huomattavasti todennököisemmin liikenneonnettomuuksiin, sillä heidän osuutensa kaikista vakavista henkilövahingoista on jopa 20 prosenttia ja surmansa saaneista kuljettajista jopa 25 prosenttia. On tarpeen pitää vastuuton alkoholinkäyttö erillään ajoneuvon kuljettamisesta.
- (5) On arvioitu, että yhteisössä kuolee vuosittain ainakin 10 000 kuljettajaa, matkustajaa, jalankulkijaa ja pyöräilijää tieliikenneonnettomuuksissa, joissa kuljettajan ajokunto on ollut heikentynyt alkoholinkäytön vuoksi.
- (6) Tutkimukset vahvistavat, että suhteellinen onnettomuusriski kasvaa huomattavasti, kun veren alkoholipitoisuus ylittää arvon 0,5 mg/ml, ja että keskivertokuljettajalla suhteellinen onnettomuusriski on noin kaksi kertaa suurempi, jos veren alkoholipitoisuus on 0,5—0,8 mg/ml kuin jos se on nolla. Suhteellinen riski joutua kuolemaan johtaviin onnettomuuksiin on huomattavasti suurempi.
- (7) Ensijainen tavoite, johon veren alkoholipitoisuuden enimmäisarajojen yhdenmukaistamisella pyritään yhteisössä, on muistuttaa henkilö- ja tavaraliikenteen ajoneuvojen kuljettajia entistä selkeämmin ja johdonmukaisemmin siitä, että ajoneuvon ajaminen alkoholin vaikutuksen alaisena on vaarallista, kun tietty raja-arvo ylitetään. Eri jäsenvaltioiden erilaiset raja-arvot voivat aiheuttaa sekaannusta ja heikentää sen tiedon omaksumista, että alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen on vaarallista.
- (8) Yhdenmukaistettu veren alkoholipitoisuuden raja-arvo antaa entistä selkeämmin vertauskohdan kansalliselle täytäntöönpanon valvonnalle. Missä tahansa yhteisön alueella ajaessaan kuljettajien tulisi olla tietoisia yhdenmukaistetusta raja-arvosta, jonka ylitettyään ja kiinni jäätyään heille koituu sen jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella sovellettavia seuraamuksia, jossa rikkomus on tehty.
- (9) On runsaasti todisteita siitä, että veren alkoholipitoisuuden raja-arvojen pienentäminen ja sitä tukeva tehokas valvonta ja tiedotus voivat vähentää rattijuopumusta kaikkien veren alkoholipitoisuustasojen osalta.
- (10) On arvioitu, että rattijuopumukseen liittyvien onnettomuuksien kaikkien kuolonuhrien määrän väheneminen vähintään 10 prosentilla ei ole epärealistinen tavoite, jos siihen pyritään toimenpiteillä, joihin kuuluu pienennettyihin veren alkoholipitoisuuden raja-arvoihin perustuvia kansallisia valvonta- ja tiedotustoimia, ja että kuolonuhrien määrää voidaan vähentää vielä enemmän tehostamalla valvontaa.
- (11) Täydentävät yhtenäiset toimet, joilla rattijuopumusta pyritään vähentämään yhdenmukaistettuihin veren alkoholipitoisuuden raja-arvoihin perustuvan järjestelmän avulla, tuottavat todennäköisesti yhteiskunnallista hyötyä, jonka arvo on huomattavasti suurempi kuin valvonnasta ja talouden sopeuttamisesta aiheutuvat kustannukset.
- (12) Useimmat jäsenvaltiot ovat jo asettaneet suurimmaksi sallituksi veren alkoholipitoisuuden raja-arvoksi 0,5 mg/ml.
- (13) Vielä pienempää veren alkoholipitoisuuden raja-arvoa 0,2 mg/ml on aiheellista soveltaa kuljettajiin ja ajajiin, jotka ovat vähäisen kokemuksensa ja/tai kuljettamansa ajoneuvotyypin vuoksi muita huomattavasti alttiimpia onnettomuuksille, sekä tavara- ja henkilöliikenteen suurien ajoneuvojen kuljettajiin ja vaarallisia aineita kuljettavien ajoneuvojen kuljettajiin.

⁽¹⁾ Liikenneturvallisuuden edistäminen EU:ssa: ohjelma vuosiksi 1997—2001 (KOM(97) 131 lopullinen).

⁽²⁾ EU:n liikenneturvallisuuden painopisteet: seurantakertomus ja toimenpiteiden asettaminen tärkeysjärjestykseen (KOM(2000) 125).

- (14) Jäsenvaltioiden olisi kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että joidenkin laittomien huumeiden ja lääkkeiden käyttö yhdessä alkoholin kanssa lisää onnettomuusriskiä, ja niiden olisi otettava tämä huomioon kansallisessa lainsäädännössään.
- (15) Jäsenvaltioiden olisi otettava huomioon keskinäinen hyöty, jota saadaan veren alkoholipitoisuuden (ja uloshengitysilman vastaavan alkoholipitoisuuden) testauksesta saatujen tietojen vaihdolla, jolla pyritään lisäämään otoksen kokoa rattijuopumuksen vähentämiseen tähtävien toimenpiteiden tuloksekkuuden arvioimiseksi, sekä kuljettajan ajokunnan heikkenemistä koskevien tutkimustulosten vaihdolla.
- (16) Rattijuopumus on myös merkittävä kansanterveydellinen ongelma, ja perustamissopimuksen 152 artiklassa määrätään, että kaikkien yhteisön politiikkojen ja toimintojen määrittelyssä ja toteuttamisessa varmistetaan ihmisten terveyden korkeatasoinen suojelu. Lisäksi siinä määrätään, että yhteisön toiminta suuntautuu kansanterveyden alalla kansanterveyden parantamiseen, ihmisten sairauksien ja tautien ehkäisemiseen sekä terveyttä vaarantavien tekijöiden torjuntaan.
- (17) Edellä mainitun 152 artiklan mukaan yhteisön toimivaltaan kuuluu kansanterveyden alalla edistää jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä ja tukea tarvittaessa niiden toimintaa sekä tehdä kiinteässä yhteydessä jäsenvaltioihin aiheellisia aloitteita jäsenvaltioiden politiikkojen ja toimintaohjelman yhteensovittamisen edistämiseksi.
- (18) Komission tiedonannossa Euroopan yhteisön terveysstrategiasta sekä ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön kansanterveysalan toimintaohjelman (2001—2006) hyväksymisestä⁽³⁾ mainitaan alkoholipolitiikka yhtenä alana, jolla voitaisiin toteuttaa erityistoimenpiteitä, kuten kehittää toimenpiteitä vammojen tai kuoleman riskin pienentämiseksi tai poistamiseksi.
- (19) Tässä yhteydessä rattijuopumusongelma on kiistatta yksi tärkeimmistä kysymyksistä, joita on tarkasteltava alkoholipolitiikan näkökulmasta. Riskien vähentämisen kannalta se ei ole yksi kiistanalaisimmista kysymyksistä, mutta sama ei päde välttämättä sen poliittiseen kiistanalaisuuteen,
- b) 'ajoneuvon ajajalla' yksinomaan kaksipyöräisen moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa eikä mukana olevia matkustajia;
- c) 'kokemattomalla kuljettajalla'
- i) ajokokelasta, joka opettelee ajamaan ja jolla ei ole neuvoston direktiivin 91/439/ETY⁽⁴⁾ mukaista ajokorttia; ajokokelaiksi katsotaan väliaikaisen ajokortin haltijat, opetusta saavat ajokokelaat, joilla ei ole ajokorttia ja jotka ajavat toisen läsnäollessa, sekä autokoulua käyvät kuljettajat;
- ii) aloittelevaa kuljettajaa, jolla on ollut direktiivin 91/439/ETY mukainen ajokortti alle kaksi vuotta ja jonka ajamiseen sovelletaan mahdollisesti koeaikaa;
- d) 'suurella ajoneuvolla' raskasta tavarankuljetusajoneuvoa, jonka kokonaispaino on yli 3,5 tonnia, sekä matkustajien kuljettamiseen käytettävää ajoneuvoa, jossa on yli kahdeksan matkustajapaikkaa;
- e) 'vaarallisia aineita kuljettavalla ajoneuvolla' ajoneuvoa, jossa on neuvoston direktiivin 94/55/EY⁽⁵⁾ lisäyksessä B5 tarkoitettu tunnistekilpi ja jonka kuljettajalla on kyseisen direktiivin lisäyksessä B6 tarkoitettu koulutustodistus.

KULJETTAJIEN JA AJAJIEN SOPIMATTOMAN ALKOHO-LINKÄYTÖN EHKÄISEMINEN

- Kaikkien jäsenvaltioiden olisi asetettava veren alkoholipitoisuuden lakisääteiseksi enimmäisrajaksi 0,5 mg/ml tai sitä pienempi arvo, joka koskisi kaikkien moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajia ja ajajia.
- Kaikkien jäsenvaltioiden olisi asetettava veren alkoholipitoisuuden alemmaksi lakisääteiseksi enimmäisrajaksi 0,2 mg/ml tai sitä pienempi arvo, joka koskisi seuraavia tienkäyttäjäryhmiä:
 - kokemattomat kuljettajat;
 - kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen ajajat;
 - suurten ajoneuvojen kuljettajat;
 - vaarallisia aineita kuljettavien ajoneuvojen kuljettajat.
- Kaikkien jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön uloshengitysilman testaaminen pistokokeilla, joilla olisi ennalta ehkäisevä vaikutus kuljettajien alkoholinkäyttöön ja joita tehtäisiin niin usein, että jokainen kuljettaja testattaisiin realistisella tilastollisella todennäköisyydellä vähintään kerran kolmessa vuodessa nykyisen parhaan käytännön mukaisesti.
- Kaikkien jäsenvaltioiden olisi pyrittävä siihen, että mittauslaitedirektiivin luonnos hyväksyttäisiin alkometrien tarkkuuden yhdenmukaistamiseksi.

SUOSITTAA SEURAAVAA:

MÄÄRITELMÄT

1. Tässä suosituksessa tarkoitetaan

- a) 'ajoneuvon kuljettajalla' kolmi- tai useampipyöräisen moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa;

⁽³⁾ EYVL C 337, 28.11.2000, s. 122.

⁽⁴⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 1.

⁽⁵⁾ Vaarallisten aineiden kansainvälisestä tielukjetuksista tehty eurooppalainen sopimus (ADR-sopimus) ja allekirjoituspöytäkirja (II osa): ÉCE/TRANS/130, II osa.

SEURANTA YHTEISÖN TASOLLA

6. Kaikkien jäsenvaltioiden olisi pyrittävä tekemään tiivistä yhteistyötä komission kanssa
- a) tietojen vaihtamiseksi esimerkiksi valvontastrategioita, hoito-ohjelmia ja onnettomuustietojen keruuta koskevista parhaista toimintatavoista;
 - b) tutkimus- ja kehittämistoiminnan tukemiseksi erityisesti, kun on kyse teknisistä mahdollisuuksista estää rattijuopuja ja alkoholiongelmien vuoksi hoidettavana olevia kuljettajia ajamasta;
 - c) Euroopan laajuisten rattijuopumuksen vastaisten tiedotuskampanjoiden tukemiseksi;

- d) kaikkia alkoholiin liittyviä onnettomuuksia koskevien tietojen toimittamiseksi ja niiden käytön koordinoimiseksi CARE-ohjelman yhteydessä, jotta voitaisiin seurata toimenpiteiden tuloksekkuutta ja varmistettaisiin yhteys yhteisön kansanterveysalan tulevan toimintaohjelman ⁽⁶⁾ toimiin.

Tehty Brysselissä 17 päivänä tammikuuta 2001.

Komission puolesta
Loyola DE PALACIO
Varapuheenjohtaja

⁽⁶⁾ Katso alaviite 3.

LIITE

Seuraavassa taulukossa esitetään joitakin ilmoitettuja tietoja siitä, miten kuolonuhrien, onnettomuuksien ja liikennerikkomuksista annettujen tuomioiden määrää on onnistuttu vähentämään maissa, joissa on pienennetty veren alkoholipitoisuuden raja-arvoja ja joissa on yleensä toteutettu liitännäistoimenpiteitä rattijuopumuksen vähentämiseksi. Lisäksi taulukossa esitetään arvioita uusista vähennyksistä, joita voidaan saavuttaa alentamalla veren alkoholipitoisuuden enimmäisarvoja.

Tuloksista esitetään tiivistelmä alkoholi-, huume- ja lääkeasioita käsittelevän työryhmän korkean tason ryhmälle loka-kuussa 1999 antamassa raportissa.

Jäsenvaltio	Veren alkoholipitoisuuden raja-arvon pienentäminen (mg/ml)	Raja-arvon pienentämiseen liittyvät muutokset	Kuolonuhrien ja onnettomuuksien määrän väheneminen (% kaikista kuolonuhreista ja onnettomuuksista)	Liikennerikkomuksista annettujen tuomioiden määrän väheneminen (%)
Itävalta	0,8:sta 0,5:een 0,8:sta 0,1:een aloittelevien kuljettajien osalta	Puhalluskokeiden määrä lisääntynyt 23 %. Onnettomuusriskiin on vaikuttanut myös vuonna 1992 käyttöön otettu kuljettajien koeaikajärjestelmä.	Onnettomuuteen joutuneiden aloittelevien kuljettajien määrä vähentynyt 32 % ja muiden kuljettajien vastaava määrä 9 %.	Moottoriajoneuvoihin liittyvistä liikennerikkomuksista annettujen tuomioiden määrä vähentynyt 25 %.
Belgia	0,8:sta 0,5:een	Tutkimuksessa, joka koski ajokunnan heikkenemisestä johtuvien rikkomusten kokonaismäärää ennen veren alkoholipitoisuuden raja-arvon muuttamista ja sen jälkeen, ei voitu selittää, miksi rikkomusten määrä lisääntyi sen jälkeen, kun raja-arvo oli muutettu 0,8:sta 0,5:een. Jos tämä lisäys olisi voitu ottaa huomioon tuomioiden määrän vähenemisessä, joka heijastaa kuljettajien liikennekäyttäytymisessä tapahtuneita muutoksia, väheneminen olisi ollut merkittävämpää. Rikkomuksia olisi analysoitava kirjattujen veren alkoholipitoisuuksien perusteella eikä pelkästään sen perusteella, onko rikkomuksia tehty, jotta voitaisiin arvioida, ovatko veren alkoholipitoisuuksien raja-arvojen muutokset vaikuttaneet kuljettajien liikennekäyttäytymiseen.		Moottoriajoneuvoihin liittyvistä liikennerikkomuksista annettujen tuomioiden määrä vähentynyt 2,5 %.
Alankomaat	Ehdotettu pienentämistä 0,5:stä 0,2:een aloittelevien kuljettajien osalta	Asiasta tehdyssä tutkimuksessa pääteltiin, että raja-arvon pienentäminen voi lisätä onnettomuuksien määrää, jos siihen ei liity tehostettua valvontaa ja jos se vähentää resursseja, jotka voitaisiin käyttää vakavampiin rikoksiin syyllistyneiden kiinniottamiseen.	Onnettomuudet lisääntyvät, jos valvontaa ei tehosteta. Huom: 10 % tieliikennekuolemista liittyy alkoholinkäyttöön.	
Ruotsi	0,5:stä 0,2:een	Arvion mukaan jopa 30 % vähenyksestä voi johtua nuorien kuljettajien määrän vähenemisestä 1990-luvulla sekä valvonnan tehostamisesta ja seuraamusten tiukentamisesta.	Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä vähentynyt 8 %.	Moottoriajoneuvoihin liittyvät rikkomukset vähentyivät 7 % vuoden kuluttua uuden raja-arvon käyttöönotosta.

Jäsenvaltio	Veren alkoholipitoisuuden raja-arvon pienentäminen (mg/ml)	Raja-arvon pienentämiseen liittyvät muutokset	Kuolonuhrien ja onnettomuuksien määrän väheneminen (% kaikista kuolonuhreista ja onnettomuuksista)	Liikennerikkomuksista annettujen tuomioiden määrän väheneminen (%)
Yhdistynyt kuningaskunta	Ehdotettu pienentämistä 0,8:sta 0,5:een	Arviot perustuvat kuljettajien liikennekäyttäytymisestä tehtyihin varovaisiin oletuksiin. Tehostetun valvonnan vaikutuksia ei ole otettu huomioon.	Noin 50 kuolonuhria tai 1,5 % kaikista kuolonuhreista. <i>Huom:</i> 15 % tieliikennekuolemista liittyy alkoholinkäyttöön.	

Muut maat	Veren alkoholipitoisuuden raja-arvon pienentäminen (mg/ml)	Raja-arvon pienentämiseen liittyvät muutokset	Kuolonuhrien ja onnettomuuksien määrän väheneminen (% kaikista kuolonuhreista ja onnettomuuksista)	Liikennerikkomuksista annettujen tuomioiden määrän väheneminen (%)
Australia	0,8:sta 0,5:een	Useissa tutkimuksissa on selvitetty, mitä vaikutuksia näillä veren alkoholipitoisuuden raja-arvon pienennyksillä on ollut Australian osavaltioissa. Joihinkin piennenyksiin on liittynyt satunnaisten puhalluskokeiden lisääminen, josta on tiedotettu hyvin julkisuudessa. Tutkimukset ovat osoittaneet, että onnettomuuksien ja rattijuopumusten määrä on vähentynyt merkittävästi ja paikoitellen kaikkien veren alkoholipitoisuusarvojen osalta.	<i>Queensland</i> Eräs tutkimus on osoittanut, että onnettomuudet, joissa kuljettajan veren alkoholipitoisuus on 0,8—1,5 promillea, ovat vähentyneet 8 %, mikä johtuu veren alkoholipitoisuuden raja-arvon pienentämisestä. <i>Huom:</i> Victoriassa noin 25 % tieliikenneonnettomuuksista liittyy alkoholinkäyttöön. Tämä luku on suunnilleen sama kuin Euroopassa.	<i>Australian pääkaupunkiterritorio</i> Ajaminen veren alkoholipitoisuuden ollessa 0,5—0,8 promillea on vähentynyt 90 %, ja ajaminen sen ollessa yli 1,5 promillea on vähentynyt 41 % ilman valvonnan tehostamista.
Kanada	0,8 vuodesta 1969	Asiaa tarkasteltiin uudelleen vuonna 1999, jolloin päätettiin, että liittovaltioissa voimassa olevaa veren alkoholipitoisuuden raja-arvoa ei pienennetä 0,5 promilleen. Sen sijaan aiottiin panostaa valvonnan tehostamiseen. Aikaisemmin hyvin harvat kiinni saadut kuljettajat, joilla veren alkoholipitoisuus oli 0,8—1,0 promillea, asetettiin syytteeseen. Katsottiin, että tehokkain strategia olisi lisätä voimassa olevien raja-arvojen noudattamisen valvontaa ja että tämä strategia herättäisi vähiten vastarintaa yleisön keskuudessa.	<i>Huom:</i> Alkoholiin liittyvien tieliikennekuolemien osuus on Kanadassa suhteellisen suuri (30—35 %) verrattuna Eurooppaan.	
Japani	0,5 vuodesta 1970	Tilanne ei ole muuttunut viime aikoina. Japani ilmoittaa kuitenkin, että aikaisempaa pienempi veren alkoholipitoisuuden raja-arvo on yhdessä ankarien seuraamusten kanssa vähentynyt merkittävästi alkoholiin liittyviä tieliikenneonnettomuuksia. Japanissa hiljattain tehdyssä selvityksessä on todettu, että tutkimustuloksia, jotka osoittavat alkoholin heikentävän ajokuntoa, ei ole otettu rattijuopumussäännöksissä asianmukaisesti huomioon.	Huomattavaa vähenemistä pitkällä aikavälillä. <i>Huom:</i> Alkoholinkäyttöön liittyvien tieliikennekuolemien osuus on Japanissa suhteellisen pieni (5 %) verrattuna Eurooppaan.	

Muut maat	Veren alkoholipitoisuuden raja-arvon pienentäminen (mg/ml)	Raja-arvon pienentämiseen liittyvät muutokset	Kuolonuhrien ja onnettomuuksien määrän väheneminen (% kaikista kuolonuhreista ja onnettomuuksista)	Liikenerikkomuksista annettujen tuomioiden määrän väheneminen (%)
Yhdysvallat	1,0:sta 0,8:aan	<p>Yhdysvalloista saadut todisteet osoittavat, että veren alkoholipitoisuuden lakisääteisen raja-arvon pienentäminen arvosta 1,0 arvoon 0,8 mg/ml on joissakin osavaltioissa yhdessä ajokortin poisottamista koskevien ALR-säästösten kanssa ("Administrative Licence Revocation Laws", jotka antavat poliisille mahdollisuuden ottaa ajokortti välittömästi pois) vähentänyt merkittävästi kuolemaan johtavia rattijuopumusonnettomuuksia. Lisäksi onnettomuuksien määrä on vähentynyt kaikkien eikä ainoastaan pienimpien veren alkoholipitoisuuksien osalta.</p> <p>Tieliikenteen turvallisuudesta vastaava National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) on todennut, että jos kaikki osavaltiot hyväksyisivät raja-arvon 0,8 mg/ml sekä ALR-säädökset, voitaisiin säästää 925 henkeä.</p> <p>Puhalluskokeita ei suoriteta pistokokeina, ja teiden varsilla suoritettavien kokeiden määrä ei ole lisääntynyt.</p>	<p>Arvion mukaan 2,2 %.</p> <p><i>Huom:</i> Alkoholinkäyttöön liittyvien tieliikennekuolemien osuus on Yhdysvalloissa suhteellisen suuri (35—40 %) verrattuna Eurooppaan.</p> <p>Noin 28 %:lla tieliikenneonnettomuuksissa surmansa saaneista kuljettajista veren alkoholipitoisuus on ollut yli 1,0 mg/ml.</p>	