

KAI PERNANEN

KESKUSTELU

RATTIJUOPPOUDESTA

"Hyvät kuulijat: Olen kovin pahoillani, että minun on pakko ennen kuin lopetan uudenvuodenpuheeni poiketa juhluvuoden aiheesta. Mutta en voi sivuuttaa sitä kurjuutta, joka on vallalla liikenneoloissamme. Vuonna 1966 on liikenneväylillämme taas yli 1 000 ihmistä menehtynyt. Noin 17 000 on loukkaantunut, joista osa jää pysyvästi invalideiksi. Taitamattomuuden ja tietämättömyyden syyksi voidaan laskea suuri osa vaurioita, mutta henkilökohtaisen vastuun puute aiheuttaa järkyttävimmät onnettomuudet.

On ilmeistä, että meillä suorastaan lisääntyvässä määrin ajetaan autolla alkoholin vaikutuksen alaisena. Yksinomaan tästä syystä on viime vuonna parisataa ihmistä saanut surmansa. Vaikka en kuulukaan siihen koulukuntaan, joka uskoo ankarilla rangaistuksilla voitavan parhaiten vastustaa rikollisuutta, olen tullut siihen tulokseen, että yhteiskunnalle ei ole jäänyt muuta

mahdollisuutta kuin rangaistusten tuntuva koventaminen rattijuoppouden muodossa ilmenevän vastuuttomuuden rankaisemiseksi."

Tasavallan presidentin tämänvuotinen uudenvuodenpuhe antoi alkusysäyksen laajalle oikeusviranomaisten toimenpidesarjalle ja vieläkin laajemmalle yleisten tiedotusvälineiden kautta käydylle keskustelulle, joka ilmeisesti olisi jatkunut keskeytymättömänä ilman kirjapainolakkoa.

Presidentti oli jo edellisessä uudenvuodenpuheessaan kiinnittänyt huomiota liikennevahinkojen suuruuteen. Tällöin oli puhe ilmeisesti tulkittu vain mielenilmaisuksi, koska näkyviä toimenpiteitä ei silloin seurannut. Nyt oli reaktio aivan toisenlainen: puhe tulkittiin kehotukseksi ryhtyä ankariin toimenpiteisiin rattijuoppoja vastaan. Suomalaiset olivat löytäneet yhteisen vihollisen, rattijuopon, ja yksimielisyys oli aluksi lähes yhtä suuri kuin talvisodan aikana.

Suomalainen perusluonne näyttäytyi kuitenkin pian; eri katsantokannat törmäsivät toisiinsa.

On syytä käsitellä erikseen niitä rattijuoppouteen liittyviä toimenpiteitä, jotka seurasivat presidentin uudenvuodenpuhetta ja sitä keskustelua, joka siitä ja suoritetuista toimenpiteistä virisi. Näin siksi, että toimenpiteet seurasivat omaa institutionaalista rantaansa, riippumatta kaikesta asian ympärillä käydystä yleisestä keskustelusta.

Oikeusviranomaisten toimenpiteet

Oikeusviranomaisten toimenpiteet noudattivat presidentin ehdottamaa kovempien rangaistusten linjaa. Muutama päivä puheen jälkeen oikeuskanslerin virastosta lähti maan kaikille syyttävöviranomaisille kirjelmä, jossa kehoitettiin valittamaan ylempiin oikeuksiin kaikista rattijuoppoudesta langetetuista ehdonalaisista ja sakkotuomioista. Lisäksi huomautettiin kirjelmässä, että törkeissä rattijuoppoustopauksissa olisi syytä vaatia ajoluvan peruuttamista pitemmäksi ajaksi kuin mitä nykyisin on käytäntö ja että elinaikaista peruuttamista ei tulisi karttaa, milloin siihen oli aihetta. Kirjelmässä veloitettiin vielä syyttäjiä kuluvan vuoden ajalta ilmoittamaan oikeuskanslerin virastoon ne tapaukset, joissa rattijuoppoussyytteestä oli luovuttu.

Tammikuun alkupäivinä ilmoitti oikeusministeriön lainsäädäntöosaston päällikkö, että lähipäivinä oli odotettavissa yhteisneuvottelu rattijuoppoustopausten oikeuskäytännöstä oikeusministeriön ja kululaitosministeriön edustajien välillä. Rattijuoppousoongelmaa käsiteltiin lisäksi hovioikeuksien presidenttien kokouksessa tammikuun 17. päivänä. Yhdeksän päivää myöhemmin antoi oikeusministeri Aarre Simonen lausunnon, jossa hän ilmoitti oikeuskäytännön muuttamisesta rattijuoppojen kohdalla. Tästä lähtien tulnaisiin kaikki yli

kolmen kuukauden vankeusrangaistukseen tuomitut (ja tietyissä tapauksissa lyhyempiaikaisemmankin vankeusrangaistuksen saaneet) sijoittamaan vankilaan työsiirtolan asemesta. Liikkuvan poliisinkin edustaja ilmoitti jo tammikuun alussa, että liikennejuoppouden valvonta liikenteen yleisvalvonnan ohella tulisi muodostamaan Liikkuvan poliisin keskeisen toimintakohteen kuluvana vuonna.

Kaikilla oikeusvalvonnan sektoreilla siis kiristettiin otetta rattijuoppoista. On vaikea sanoa missä määrin nämä toimenpiteet suoranaisesti johtuivat presidentin uudenvuodenpuheesta. Tiedettiin kertoa, että esim. oikeuskanslerin kirjelmä yleisille syyttäjille oli valmis jo ennen vuodenvaihdetta, mutta että se painatusteknillisistä syistä oli viivästynyt. Puhe antoi kuitenkin arvovaltaisen tuen oikeusviranomaisten toimenpiteille ja siihen vedottiin useissa eri yhteyksissä.

Ilmeistä oli, että sota liikennevahinkoja vastaan oli rajoittunut sodaksi rattijuoppoja vastaan.

Keskustelu vallitsevista oloista

Erimielisyyttä esiintyi jo rattijuoppousoingelman polttavuudesta ja sen kehityksestä viime vuosina. Tässä tulivat kansainväliset vertailut ensi kerran esille. Ongelman polttavuutta korostavien taholta esitettiin, että rattijuoppoustopauksia esiintyi Suomessa tuhatta autoa kohti 14,6 vuonna 1964, kun vastaavat luvut Ruotsissa ja Nörjassa olivat huomattavasti pienemmät: 7,8 ja 5,6. Toisaalta totesi mm. Taljan toiminnanjohtaja Aarne Linnoila, että rattijuoppousoingelma on monessa muussa maassa polttavampi kuin meillä.

Rattijuoppousoingelukujen kehityksestä oltiin myös eri mieltä. Absoluuttiset luvut kiinnijoutuneista rattijuoppoista olivat tietenkin kiistattomia ja näihin nojaututtiinkin ankaria toimenpiteitä suosittelevien taholla:

v. 1960	4 271
v. 1961	5 215
v. 1962	5 380
v. 1963	5 863
v. 1964	6 174
v. 1965	6 618
v. 1966	7 058

On kuitenkin selvää, että autokanta näinä vuosina on kasvanut huomattavasti ja tätä korostikin mm. prof. Inkeri Anttila 15. tammiukuuta julkaistussa lehtiartikkelissa. Hän osoitti, että kun absoluuttiset rattijuoppousluvut suhteutettiin autokantaan, oli kehityskäyrä itse asiassa melko selvästi laskeva 60-luvun aikana eivätkä rattijuoppouteen liittyvät kuolemantapauksetkaan osoittaneet nousua. Näitä laskentaperusteita ei oikeusviranomaisen toimenpiteitä puolustavien keskuudessa kuitenkaan hyväksytty. Prof. Bruno A. Salmiala totesi vastineessaan, että valvonta on 60-luvun aikana huomattavasti heikentynyt. Ensinnäkin on Liikkuvan poliisin miesvahvuus vuodesta 1959 noussut vain 626 miehestä 799 mieheen vuonna 1965 (oltuaan 800 miestä vuodesta 1949 vuoteen 1959). Sen liikennevalvontaan käytettävissä oleva autokanta oli vuodesta 1956 vuoteen 1965 noussut 60:stä 104:ään. Vastaavana aikana maamme autokanta oli kasvanut 171 547:stä 579 164:ään. Tällä prof. Salmiala halusi osoittaa liikenteen valvonnan heikentyneen siinä määrin, että rattijuoppojen piilorikollisuus on kasvanut huomattavasti jyrkemmin kuin kiinnijoutuneiden rattijuoppojen luku. Lisäksi hän korosti, ettei autokannan lukumäärä sinänsä ole hyvä suhteuttamisluku, vaan *ajajien* lukumäärä ja sukupuoli jakauma olisi otettava huomioon. Hän otaksui naisautoilijoiden osuuden autoilijoista kasvaneen ja koska naiset "äärimmäisen harvoin" syöllistyvät rattijuoppouteen, antaa autokantaan suhteuttaminen kehityksestä liian lievän kuvan.

Rattijuoppojen osuudesta tieliikenneonnettomuuksiin esiintyi myös erimielisyyttä.

Tasavallan presidentin uudenvuodenpuheessaan esittämät parinsadan hengen menetykset osoittautuivat virheellisiksi; noin kolmannes tästä luvusta näet koostui sellaisista alkoholitapauksista, joissa onnettomuuden uhrina ollut jalankulkija oli ollut alkoholin vaikutuksen alainen. Asiantuntijat korostivat lisäksi, että suuri osa jäljelle jäävistä tapauksista oli sellaisia joissa kuljettaja itse oli ollut uhrina. Esitettiin myös, että osa näistä tapauksista saattaa olla itsemurhia — itsemurhatapauksissahan näyttää alkoholilla usein olevan osuutensa. Tähän voidaan lisätä, että Yhdysvalloissa viranomaiset olettavat tämän itsemurhamuodon jatkuvasti kasvavan. On nimittäin osoittautunut, että sellaiset onnettomuudet, joissa yksinäinen autonkuljettaja on ajanut suoraan päin kiinteää esinettä (kallio, betonipylväs ym.) ovat lisääntyneet huomattavasti viime vuosina. Tällaisissa tapauksissa on vakuutusyhtiöiden vaikea todeta tapaus itsemurhaksi ja omaiset saavat helpommin korvauksen. Alkoholin osuus näissä itsemurhatapauksissa ei kuitenkaan ole tiedossa.

Kaiken kaikkiaan osoittautuu siis, että rattijuoppoustopaukset muodostavat melko pienen osan liikenneonnettomuuksista ja -kuolemista. Sosiaalisen tutkimustoimiston laskelmien mukaan oli v. 1965 neljä prosenttia liikenneonnettomuuksista sellaisia, joihin rattijuoppoudella oli osuutensa. Noin 8 prosentissa liikennekuolemista oli rattijuoppous ilmeisenä syynä. Sekaannusta aiheutti keskustelussa se, ettei liikenteen alkoholitapauksia selvästi erotettu rattijuoppoustopauksista.

Kansan käsitys rattijuoppouden tuomittavuudesta ja tuomioista oli — ja on edelleen — hyvin keskeinen keskustelunaihe. Virallisen tahon kannanottoja edusti perustuslakivaliokunnan helmikuun lopulla valmistunut mietintö oikeusasiamiehen kertomuksesta toiminnastaan vuonna 1965. Siinä katsottiin, että käsitys rattijuoppouden tuomit-

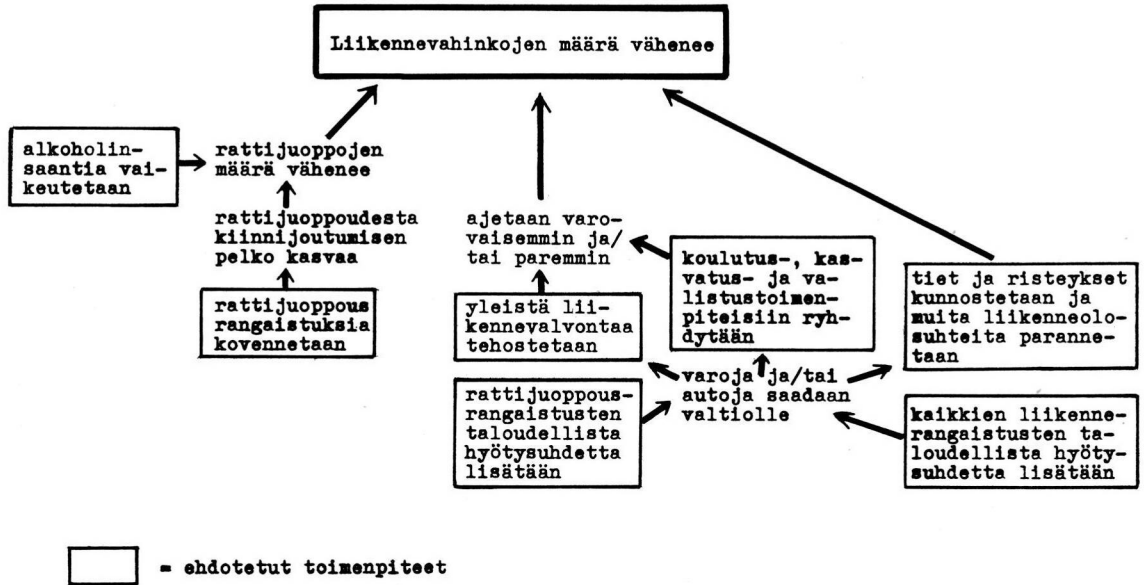
tavuudesta oli kärsinyt varsinkin siitä, ettei työsiirtolassa oloa vakavuudeltaan rinnastettu muihin vapausrangaistuksen muotoihin. Lehtien pääkirjoituksissa ja yleisön lähettämässä kirjeissä pahoiteltiin naureskelua "kesälomille Seutulassa" sekä "Kanariansaari-" ja "Mallorcan matkoille". Eräs työsiirtolassa rangaistustaan kärsinyt rattijuoppo kertoi tämän olleen "järjettömin työpaikka, minkä hän koskaan oli nähnyt". Se oli hänen näkemyksensä mukaan paikka, missä miehet ryhmänormien pakottamina totutettiin epäsosiaaliseen laiskotteluun. (Onnekseen hän oli pienen rikkeen johdosta joutunut vankilaan, jossa vallitsikin esimerkillinen kuri ja hyvä työhenki.)

Työsiirtolarangaistusta puolustettiin sillä, että se oli osoittautunut sekä taloudelliseksi että tehokkaaksi rangaistusmuodoksi ja että Suomi oli saanut kansainvälistäkin tunnustusta työsiirtoloistaan. Vankeinhoitosaston ylijohtaja Valentin Soine korosti, ettei työsiirtola ole mikään lepokoti. Ellei siellä suostu tekemään työtä joutuu auttamattomasti vankilaan. Työsiirtolaankin joutuneiden omaiset saavat usein kärsiä taloudellisesti ja perheen pääasiallinen huoltaja tuskin ottaa siirtolassaoloaan leikin kannalta. Tätä puolta asiassa valotettiin myös rattijuoppoutta käsittelevässä televisio-ohjelmassa tammikuun lopulla.

Hyvin yleisesti katsottiin, että lain kunnioitus oli kärsinyt siitä, että työsiirtolarangaistusta ei pidetty vankeusrangaistukseen verrattavana rangaistusmuotona. Vankeinhoidon alalla työskentelevien keskuudessa taas ihmeteltiin miten työsiirtolain "romantisointi" oli päässyt syntymään. Totuus lienee se, että tällaiselle käsitykselle tuskin on paljonkaan tosiasiallista pohjaa, vaan että tämä myytti on kasvanut psykologisesti ja sosiologisesti melko mielenkiintoisella tavalla. Kanarian saaria, Mallorcan matkaa ja kesälomaa yleensä on aivan luonnollisesti käytetty hyväksi yritettäessä selittää 3—4

kuukauden poissaoloa työpaikoista ja tuttavapiiristä. Ilmeisen tulkintavirheen kautta on työsiirtolassaolo ominaisuuksiltaan samaistettu todellisiin kesälomiin ja etelänmatkoihin. Naureskelu poissaolon selityksille on sitten tulkittu irvistelyksi työsiirtolain helpoille oloille ja lain kunnioituksen puutteeksi. Ja ehkä se myytin juurtuessa on sellaiseksi muodostunutkin. On hyvinkin mahdollista, että jos kaikki rattijuopot alunperin olisi sijoitettu vankiloihin rangaistustaan kärsimään, samantapainen myytti olisi kehittynyt rattijuoppojen helpoista oloista vankiloissa. Myytin muodostumista työsiirtolain suhteen on tietenkin helpottanut se, että tämä rangaistusmuoto on verraten uusi ja tuntematon, kun taas vankilalla on tuhatvuotiset perinteet.

Lain määräämien rangaistusten kovuudesta ei kuitenkaan voitu olla eri mieltä. Rangaistukset rattijuoppoudesta ovat Suomessa luultavasti ankarimpia koko Länsi-Euroopassa. Vuonna 1950 nostettiin enimmäisrangaistus neljään vuoteen vankeutta sen oltua sitä ennen 12 kk vankeutta. Esim. Ruotsissa on enimmäisrangaistus vuosi vankeutta. Keskimääräinen rangaistus ensikertalaiselle henkilövahinkoja aiheuttamattomalle rattijuopolle on Suomessa 3—5 kuukauden vankeusrangaistus. Tämän lisäksi tuomitaan ajolupa peruutetuksi 1—3 vuodeksi. Ruotsissa tuomitaan vastaavissa olosuhteissa keskimäärin 1 1/2 kuukauden vankeusrangaistukseen ja ajolupa peruutetaan keskimäärin puoleksi vuodeksi. Mopedijuoppoudesta ja lievistä tapauksista tuomitaan yleensä vain sakkoihin. Norjassa on rangaistus keskimäärin 1 kk vankeutta ja ajoluvan menettämisaika 1 vuosi 3 kk. Tanskassa langetetaan 7—30 päivän arestituomio, jonka lisäksi ajolupa menetetään keskimäärin vuodeksi. Suomessa ei myöskään laissa eroteta lievän ja voimakkaan päihtymyksen vallassa tehtyä rattijuoppousrikosta, mikä taas korostaa tuomioiden ankaruutta.



Keskustelu toimenpiteistä

Yritykset suhteuttaa rattijuoppousongelma relevantteihin kehitystekijöihin ja korjata viralliselta taholta esitetyt virheellisyudet johtivat vääjäämättä syytöksiin ongelman vähättelystä. Kuitenkaan ei voinut jäädä kenenkään keskustelua seuranneen huomamatta, että päämäärästä oli hyvin vähän erimielisyyttä: kaikki pitivät tärkeänä liikennevahinkojen vähentämistä, keinoista oltiin vain suuresti eri mieltä. Oikeusviranomaiset keskittyivät yhteiseen päämäärään yksinomaan rattijuoppouden vähentämisyritysten kautta, ja tälläkin sektorilla monien mielestä kyseenalaisin keinoin. Ehdotetuista toimenpiteistä ei ollut puutetta. Niitä esitettiin asiantuntijain artikkeleissa ja haastatteluisissa, yleisön palstoilla, pääkirjoituksissa ja pakinoissa. Oheisessa kaaviokuvassa esitetään pääasiallisimmat ehdotetut keinot ja niiden oletetut vaikutusyhteydet.

Rangaistusten riittämättömyyden osoitukseksi pidettiin mm. sitä, että rattijuopot Hel-

singin yliopiston rikosoikeuden instituutin tutkimuksen mukaan melko yleisesti syyllistynevät uuteen rattijuoppousrikokseen. Oikeuskansleri perusteli ankarampia rangaistusvaatimuksia osaksi tällä tutkimuksella. Prof. Inkeri Anttila esitti sitävastoin, että rattijuoppouden uusintaprosentti on tuomioistuintilastojen mukaan pienempi kuin muiden rikosten uusintaprosentti. Hän totesi kuitenkin, että tämä osaksi johtunee rattijuopon pienestä kiinnijoutumisriskistä.

Asiantuntijat esittivät lausunnoissaan melkoisen yksimielisesti, että rangaistuksia on kovennettava huomattavasti ennen kuin tulokset muodostuvat pysyviksi. Länsi-Saksassa oli äskeninen rangaistusten koventaminen aiheuttanut rattijuoppouden vähentämistä vain muutaman kuukauden ajaksi. Siellä oli myös todettu, ettei ole sanottavia eroja tuloksien suhteen ehdollisina ja ehdottomina tuomittujen rangaistusten välillä. Samoin tuotiin lehtien palstoilla esille se seikka, että vaikka rangaistuksia vuonna 1963 oikeuskansleri Hannikaisen yleisille

syyttäjiille osoitetun kirjelmän johdosta kovenettiin, ei siitä seurannut näkyvää rattijuoppouden vähenemistä. Vastapuolen leirissä nojaututtiin myös kokemusperäiseen tietoon. Valtion poliisiopiston johtaja muistutti siitä, että autovarkaudet olivat lyhyessä ajassa pudonneet puoleen asian ympärillä käydyin kohun ja rangaistusten kovenamisen jälkeen.

Lähinnä raittiusväen taholta ehdotettiin alkoholinsaannin vaikeuttamista autoilijoille ja pahoiteltiin mm. sitä, että motelleista yhä enemmän oli muodostumassa alkoholin-käyttöpaikkoja. Tältä taholta korostettiin myös niitä vaaroja, joita alkoholin ja varsinkin oluen vapaampi jakelu toisi mukanaan jo nyt niin surkeisiin liikenneoloihimme.

Liikennevalvonnan parantaminen oli kuitenkin se vaihtoehto, joka nousi keskustelussa ankarampien rangaistusvaatimusten rinnalle. Jo tammikuun toisena päivänä arveli helsinkiläinen iltalehti pääkirjoituksessaan, ettei kovilla rangaistuksilla ole toivotua, ennalta ehkäisevää vaikutusta ellei samalla lisätä kiinnijoutumisen riskiä: "Mitä merkitsee ankara rangaistus, kun kiinnijoutumisen vaara tiedetään pieneksi?" Lukuisissa muissa myöhemmissä lehtikirjoituksissa toivottiin valvonnan tehostamista samasta syystä ja esitettiin jopa, että lain kunnioitus kärsii siitä, että yleisesti käsitetään rattijuoppoudesta kiinnijoutumisen johtuvan lähinnä "huonosta tuurista". Tässä kohden viitattiin kieltolakiajan vastaaviin olosuhteisiin, jolloin myös kansalla oli huono käsitys laeista ja lainvalvojista.

Liikennevalvonnan parantamisen laskettiin vähentävän rattijuoppoutta nostamalla rangaistusten ennalta ehkäisevää vaikutusta. Arveltiin myös että lain kunnioitus nousisi samalla. Liikennevalvonnan tehostamisen vaikutusta yleiseen liikennekäyttäytymiseen pidettiin vieläkin suurempana kuin sen hyötyä rattijuoppouden vähentämisessä. Yleisön kirjoituksissa painotettiin myös että valvonnan tulisi olla näkyvää: "Nykyi-

nenkin kalusto oikein käytettynä olisi melko tehokas, jos vain poliisiauton pystyisi tunnistamaan muustakin kuin lakin kokardista."

Kokemuksia tehostetun valvonnan vaikutuksista oli saatavissa naapurimaastamme. Kesällä 1965 järjesti Ruotsin poliisi kokeilun asettamalla 300 km tieosuudelle kolme kertaa tavallista suuremman poliisivoiman asiasta etukäteen ilmoittamatta. Kokeilun aikana onnettomuuksia oli yli 30 prosenttia vähemmän kuin tavallisesti.

Aivan yleisesti pidettiin siis selvänä, että rangaistuksen ennalta ehkäisevä vaikutus on rangaistuksen kovuuden ja kiinnijoutumisen riskin funktio. Tätä korosti myös valtakunnan oikeuskansleri helmikuussa antamassaan haastattelussa. Mutta liikennevalvonta on kallista ja sen parantaminen vaatisi huomattavia kalusto- ja palkkausmenoja. Tässä tulivat esille ehdotukset, joissa haluttiin parantaa rangaistusten hyötysuhdetta, jotta saataisiin varoja optimaaliseen ennalta ehkäisevään toimintaan. Maisteri Paavo Uusitalo esitti rattijuoppoutta käsittelevässä televisio-ohjelmassa ja eräässä lehtiartikkelissa, että rattijuoppousrangaistuksia vähentämällä saataisiin aikaan niin suuret säästöt, että niillä voitaisiin parantaa tie- ja liikenneolosuhteita merkittävässä laajuudessa. Tästä olisi seurauksena huomattavasti parempia tuloksia kuin yksinomaan rattijuoppousrangaistuksia koventamalla. Hän laski että yhden rattijuopon rankaiseminen keskimääräisellä neljän kuukauden vankeusrangaistuksella tulee maksamaan valtiolle lähes 2 500 markkaa ja kaikkien rattijuoppojen rankaiseminen vuodessa noin 12 milj. markkaa. Lyhentämällä rangaistuksia keskimäärin kuukaudella säästettäisiin 3 milj. markkaa: "Kolmanneksella tästä summasta Liikkuva poliisi pystyisi lähettämään maanteille liikennettä ohjaamaan ja valvomaan viisikymmentä täydellisesti varustettua uutta partioautoa."

Toisena rangaistuksen hyötysuhteen pa-

rantamiseen tähtäävänä toimenpiteenä maisteri Uusitalo esitti voimakkaasti porrastettujen sakkojen käyttöönottoa vapausrangaistusten sijasta. Toinen tähän luokkaan kuuluva ehdotus oli auton takavari-koiminen valtiolle rattijuoppoustopauksissa. Tällä tavalla laskettiin saatavan autoja liikennevalvontaan tai autot edelleen myymälä varoja liikennevahinkojen muuhun ehkäisytoimintaan. Tätä ajatusta vastustettiin lähinnä koska tuloluokkien välinen porrastus ainakin osaksi häviäisi. Tässä suhteessa pidettiin tavanomaista sakkorangaistusta oikeudenmukaisempana. Lisäksi olisi erikseen päätettävä niistä tapauksista, joissa rattijuoppo oli kuljettanut toisen henkilön omistamaa autoa. Tällaisissa tapauksissa luultavasti kuitenkin päädyttäisiin sakkorangaistuksiin.

Keskustelussa ehdotettiin lisäksi liikenerangaistusten yleistä koventamista lähinnä sakkojen muodossa. Kasvatus-, koulutus- ja valistustoiminta oli myös keskeisenä aiheena. Autokouluja haluttiin painostaa antamaan lisää opetusta alkoholin vaaroista ja yleensäkin halusivat jotkut kiristää ajokortin myöntämisvaatimuksia. He ehdottivat mm. koeajokortin käyttöönottoa 1—3 vuodeksi. Oppikouluihin tuli toisten mielestä saada autokouluopetusta ja koulujen yleistä liikenneopetusta haluttiin tehostaa. Ulkonaisten tie- ja liikenneolojen parantaminen kuului myös ehdotettuihin liikennevahinkojen vähentämiskeinoihin.

Keskustelu rattijuoppoudesta ei ole ollut täysin vapaa tunteenomaisista purkauksis-

ta, melko korkealtakaan taholta. Näitä on ilmeinen paitsi rattijuoppoja myös oikeusviranomaisien toimenpiteiden vastustajia kohtaan ja ne ovat olleet ikävimmillään silloin kun korostetaan päämäärän (rattijuoppouden ja liikennevahinkojen vähentämisen) tärkeyttä ja samalla halutaan kieltää vaihtoehtoisten toimenpiteiden harkitseminen.

Liian yksipuolisesti ryhdyttiin myös toimenpiteisiin rattijuoppoja vastaan ja ylivoimaisesti suurin osa liikennekurjuuttamme jäi koskettelematta. Tärkeä osa tasavallan presidentin puheesta näyttää jääneen huomiota vaille. Osaksi tämä johtunee siitä, että taistelu rattijuoppoutta vastaan on ollut taistelua alkoholia vastaan ja viinan ympärillä ei Suomessa saa liikkua rationaalisilla argumenteilla joutumatta syytetyksi vähintään "väheksymisestä". Melko yksipuoliset rangaistusten koventamistoimenpiteet taas johtunevat osaksi siitä, että rattijuoppojen (ja tietysti muidenkin rikosten) rankaisemiselle on olemassa valmis instituutio, jonka sisäisissä puitteissa voidaan näennäisesti kustannuksia lisäämättä ja muuta yhteiskuntakoneistoa rasittamatta ryhtyä pikaisiin toimenpiteisiin. Esim. liikennevalvonnan kohdalla ei yhtä tehokkaasti toimivaa instituutiota ole olemassa ja valvontatoimenpiteiden tehostaminen olisi aiheuttanut rasituksia muille yhteiskuntasektoreille sekä lisäksi vaatinut runsaasti aikaa. Ja tammi-kuussa vuonna 1967 sitä näytti olleen taval- listakin vähemmän.