

# 194. Perjantaina 29 päivänä tammikuuta 1999

kello 13

## Päiväjärjestys

### Ilmoituksia

### Vaaleja

1) Kansaneläkelaitoksen valtuutettujen täydennysvaali ..... 7502

### Toinen käsittely

2) Hallituksen esitys laeiksi luonnon-suojelulain ja yksityisistä teistä annetun lain muuttamisesta ..... ”

Hallituksen esitys 236/1998 vp  
Ympäristövaliokunnan mietintö 9/1998 vp

### Kolmas käsittely

3) Hallituksen esitys televiestinnän voi-mavarojen antamista suuronnettomuuksi-en lievittämiseen ja pelastustoimiin koske-van yleissopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ..... 7503

Hallituksen esitys 273/1998 vp  
Liikennevaliokunnan mietintö 16/1998 vp

### Toinen käsittely

4) Hallituksen esitys laeiksi henkilöstö-rahastolain ja valtion liikelaitoksista anne-tun lain 13 §:n muuttamisesta ..... ”

Hallituksen esitys 262/1998 vp  
Työasiainvaliokunnan mietintö 18/1998 vp

5) Hallituksen esitys laeiksi työvoima-palvelulain sekä työsuojelun valvonnasta ja muutoksenhausta työsuojeluasioissa an-netun lain 21 a ja 25 §:n muuttamisesta ... 7503

Hallituksen esitys 267/1998 vp  
Työasiainvaliokunnan mietintö 19/1998 vp

6) Hallituksen esitys laiksi asumistuki-lain muuttamisesta ..... 7504

Hallituksen esitys 269/1998 vp  
Ympäristövaliokunnan mietintö 10/1998 vp

7) Hallituksen esitys liikenne-rikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta . ”

Hallituksen esitys 32/1997 vp  
Lakivaliokunnan mietintö 24/1998 vp  
Lakialoite 34, 78/1996 vp  
Toivomusaloite 15, 16/1995 vp

8) Hallituksen esitys sakkoa, muunto-rangaistusta ja rikesakkoa koskevien sään-nösten uudistamisesta ..... 7512

Hallituksen esitys 74/1998 vp  
Lakivaliokunnan mietintö 25/1998 vp  
Lakialoite 67/1997 vp

### Mietintöjen pöydällepano

9) Hallituksen esitys laiksi Suomen Hal-litusmuodon voimaantulojärjestelyistä .... ”

Hallituksen esitys 75/1998 vp  
Perustuslakivaliokunnan mietintö 11/1998 vp

10) Hallituksen esitys laiksi toimenpiteistä tupakoinnin vähentämiseksi annetun lain muuttamisesta ..... 7513

Hallituksen esitys 82/1998 vp  
Sosiaali- ja terveysvaliokunnan mietintö 38/1998 vp  
Lakialoite 23/1995 vp, 50/1997 vp, 81, 93/1998 vp  
Toivomusaloite 233/1995 vp

Puhetta johtaa puhemies Uosukainen.

Nimenhuudossa merkitään poissa oleviksi ensimmäinen varapuhemies Pesälä ja toinen varapuhemies Törnqvist sekä edustajat Alho, Aura, Haatainen, Halonen, Heinonen, Hellberg, Huttu-Juntunen, Hyssälä, Immonen, Itälä, Jansson, Kaarilahti, Kautto, Kempainen, Koistinen, Koski M., Lapintie, Lipponen, Malm, Markkula M., Mertjärvi, Metsämäki, Niinistö, Norrback, Nurmi, Olin, Pietikäinen S., Puisto, Rajamäki, Rantanen, Savela, Tiuri, Viitanen, Vähänäkki ja Wideroos.

Nimenhuudon jälkeen ilmoittautuvat edustajat Alho ja Pietikäinen S.

## Ilmoitusasiat:

### Lomanpyynnöt

Vapautusta eduskuntatyöstä saavat tästä päivästä sairauden perusteella edustajat Haatainen, Nurmi ja Olin, virkatehtävien perusteella edustajat Heinonen, Kautto ja Lipponen sekä muun syyn perusteella edustajat Hellberg, Hyssälä, Immonen, Kaarilahti, Kempainen, Koistinen, M. Koski, Lapintie, Mertjärvi, Niinistö, Törnqvist, Viitanen ja Wideroos sekä ensi helmikuun 1 ja 2 päivästä virkatehtävien perusteella ed. Kautto.

### Uudet hallituksen esitykset

**Puhemies:** Ilmoitetaan, että tasavallan presidentti on tänään antanut eduskunnalle hallituksen esitykset n:ot 283—285.

### Kirjalliset kysymykset

Merkitään saapuneiksi vastaukset kirjallisiin kysymyksiin n:ot 1375, 1388, 1396, 1399, 1404, 1408, 1410—1412, 1414, 1415, 1419—1422, 1424—1426, 1430, 1432, 1436, 1441, 1448, 1452, 1453, 1457, 1458, 1468 ja 1489.

### Päiväjärjestyksessä olevat asiat:

#### 1) Kansaneläkelaitoksen valtuutettujen täydennysvaali

**Puhemies:** Päiväjärjestyksen 1) asiana on Kansaneläkelaitoksen valtuutettujen täydennysvaali.

Kun täydennysvaalia varten vaalisäännön 7 ja 19 §:n mukaisesti jätetyssä ehdokaslistassa, jonka puhemies on tänään tarkastanut ja hyväksynyt, on Kansaneläkelaitoksen valtuutettujen varamieheksi ehdotettu valittavaksi yhtä monta kuin vaalissa on valittavia, totean vaalisäännön 10 §:n nojalla, että vaali on yksimielinen ja että Kansaneläkelaitoksen valtuutettujen ensimmäisen varamiehen paikalle on tullut valituksi ehdokaslistan mukaisesti ed. O. Siimes.

Asia on loppuun käsitelty.

#### 2) Hallituksen esitys laeiksi luonnonsuojelulain ja yksityisistä teistä annetun lain muuttamisesta

Toinen käsittely  
Hallituksen esitys 236/1998 vp  
Ympäristövaliokunnan mietintö 9/1998 vp

**Puhemies:** Käsittelyn pohjana on ympäristövaliokunnan mietintö n:o 9. Viime istunnossa julistettiin yleiskeskustelu asiasta päättyneeksi.

Eduskunta ryhtyy ensimmäisen lakiehdotuksen yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

53 §

*Keskustelu:*

**Ed. Isohookana - Asunmaa:** Puhemies! Teen ehdotuksen, että 53 § kuuluisi kuten vastalauseessa on esitetty.

Ed. **K i v i n i e m i** : Arvoisa puhemies! Kannatan ed. Isohookana-Asunmaan ehdotusta.

Keskustelu julistetaan päättyneeksi.

**P u h e m i e s** : Keskustelussa on ed. Isohookana-Asunmaa ed. Kiviniemen kannattamana ehdottanut, että pykälä hyväksyttäisiin vastalauseen mukaisena.

Selonteko myönnetään oikeaksi.

*Äänestys ja päätös:*

Mietintö ”jaa”, ed. Isohookana-Asunmaan ehdotus ”ei”.

**P u h e m i e s** : Äänestyksessä on annettu 112 jaa- ja 39 ei-ääntä, 2 tyhjää; poissa 46. (Ään. 1)

Eduskunta on hyväksynyt mietinnön.

65 ja 66 §, voimaantulosäännös, johtolause ja nimike hyväksytään keskustelutta.

Yksityiskohtaisessa käsittelyssä hyväksytään keskustelutta toisen lakiehdotuksen 7 a § ja 1 luvun otsikko, voimaantulosäännös, johtolause ja nimike.

Lakiehdotusten toinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

### **3) Hallituksen esitys televiestinnän voimavarojen antamista suuronnettomuuksien lievittämiseen ja pelastustoimiin koskevan yleissopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä**

Osittain kolmas, osittain ainoa käsittely  
Hallituksen esitys 273/1998 vp  
Liikennevaliokunnan mietintö 16/1998 vp

**P u h e m i e s** : Ensin sallitaan keskustelu asiasta kokonaisuudessaan. Sen jälkeen päätetään kolmannessa käsittelyssä lakiehdotuksesta, joka voidaan nyt hyväksyä tai hylätä, ja lopuksi ainoassa käsittelyssä liikennevaliokunnan mietinnön ensimmäiseen ponteen sisältyvästä ehdotuksesta, joka koskee sopimuksen niiden määräysten hyväksymistä, jotka vaativat eduskunnan suostumuksen.

Menettelytapa hyväksytään.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotus hyväksytään.

Lakiehdotuksen kolmas käsittely julistetaan päättyneeksi.

Liikennevaliokunnan mietinnön ensimmäiseen ponteen sisältyvä ehdotus hyväksytään.

Asia on loppuun käsitelty.

### **4) Hallituksen esitys laeiksi henkilöstörahasolain ja valtion liikelaitoksista annetun lain 13 §:n muuttamisesta**

Toinen käsittely  
Hallituksen esitys 262/1998 vp  
Työasiainvaliokunnan mietintö 18/1998 vp

**P u h e m i e s** : Käsittelyn pohjana on työasiainvaliokunnan mietintö n:o 18. Ensin sallitaan yleiskeskustelu asiasta, sen jälkeen ryhdytään lakiehdotusten yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

Yleiskeskustelua ei synny.

Yksityiskohtaisessa käsittelyssä hyväksytään keskustelutta ensimmäisen lakiehdotuksen 1—3, 5—8, 10, 14, 15, 27 ja 44 §, 53 § ja 9 luvun otsikko sekä 55 §, voimaantulosäännös, johtolause ja nimike sekä toisen lakiehdotuksen 13 §, voimaantulosäännös, johtolause ja nimike.

Lakiehdotusten toinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

### **5) Hallituksen esitys laeiksi työvoimapalvelulain sekä työsuojelun valvonnasta ja muutoksenhausta työsuojeluasioissa annetun lain 21 a ja 25 §:n muuttamisesta**

Toinen käsittely  
Hallituksen esitys 267/1998 vp  
Työasiainvaliokunnan mietintö 19/1998 vp

**P u h e m i e s** : Käsittelyn pohjana on työasiainvaliokunnan mietintö n:o 19. Ensin sallitaan yleiskeskustelu asiasta, sen jälkeen ryhdytään lakiehdotusten yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

Yleiskeskustelua ei synny.

Yksityiskohtaisessa käsittelyssä hyväksytään keskustelutta

ensimmäisen lakiehdotuksen 1 a, 3 a, 9, 18 ja 22 §, voimaantulosäännös, johtolause ja nimike sekä

toisen lakiehdotuksen 21 a ja 25 §, voimaantulosäännös, johtolause ja nimike.

Lakiehdotusten toinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

## 6) Hallituksen esitys laiksi asumistukilain muuttamisesta

Toinen käsittely

Hallituksen esitys 269/1998 vp

Ympäristövaliokunnan mietintö 10/1998 vp

**P u h e m i e s :** Käsittelyn pohjana on ympäristövaliokunnan mietintö n:o 10. Ensin sallitaan yleiskeskustelu asiasta, sen jälkeen ryhdytään lakiehdotuksen yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

Yleiskeskustelua ei synny.

Yksityiskohtaisessa käsittelyssä hyväksytään keskustelutta 3 § sekä 14, 15 ja 15 a § ja 5 luvun otsikko, voimaantulosäännös, johtolause ja nimike.

Lakiehdotuksen toinen käsittely julistetaan päättyneeksi.

## 7) Hallituksen esitys liikennerikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta

Toinen käsittely

Hallituksen esitys 32/1997 vp

Lakivaliokunnan mietintö 24/1998 vp

Lakialoite 34, 78/1996 vp

Toivomusaloite 15, 16/1995 vp

**P u h e m i e s :** Käsittelyn pohjana on lakivaliokunnan mietintö n:o 24. Ensin sallitaan yleiskeskustelu asiasta, sen jälkeen ryhdytään lakiehdotusten yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

Tämän asian yhteydessä sallitaan keskustelu myös päiväjärjestyksen 8) asiasta.

**Yleiskeskustelu:**

Ed. R. Ojala: Arvoisa rouva puhemies! Pysyn puheenvuoron tähän kohtaan oikeastaan

eilisiltana käydyn ensimmäisen käsittelyn keskustelun pohjalta siitä syystä, että aika monissa puheenvuoroissa annettiin käsitys, että lakivaliokunta kokonaisuudessaan on täysin pötkö. Halusin tulla sanomaan, että ei täysin. (Eduskunnasta: Eikä kokonaisuudessaan!) — Eikä kokonaisuudessaan.

Arvoisa puhemies! Tältä osin keskustelu keskittyi etupäässä liikennejuoppouteen. Ne, jotka kovasti sitä kohtaa arvostelivat, eivät olleet jakaneet lukea hallituksen esityksen n:o 32 etusivun ensimmäistä kappaletta. Se kuuluu näin: ”Esityksessä ehdotetaan kaikkia liikennemuotoja eli tie-, vesi-, raide- ja ilmaliikennettä koskevat vankeusuhkaiset rangaistussäännökset keskitettäväksi rikoslakiin. Sakkouhkaiset rikkomustyyppiä tekoja koskevat rangaistussäännökset sen sijaan jäisivät kutakin liikennemuotoa koskevaan erikoislainsäädäntöön.”

Näin myös ilmailussa. Ilmailulain 38 §, huumaaavat aineet ja lentoturvallisuuden heikkeneminen, ja 88 §, huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa, ovat molemmat sakkouhkaisia tekoja ja jäävät lakeina edelleen voimaan. Sen sijaan nyt tulee uutena se, että kun mennään promillemäärän 0,5 yli, ne siirtyvät rikoslainsäädännön piiriin. Tässä on se muutos, joka tulee. Edelleen ilmailu säilyy nollan promillen toimintana niin kuin tähänkin asti. Kaikki tiedot, joita tästä muuta on levitetty, ovat johtuneet siitä, että ei ole maltettu lukea esityksen ensimmäistä kappaletta.

Arvoisa puhemies! Muilta osin siihen keskusteluun haluaisin osaltani todeta myös sen, että kuuluin niihin, jotka eivät täysin hyväksyneet sitä, että päiväsakon vähimmäisrahamaäärä korotettiin 20 markasta 40 markkaan. Se on ehkä hivenen rahanarvon muutosta suurempi muutos. Erityisesti jos pienituloiset ihmiset joskus hairahuvat pieneen liikennerikkomukseen tai muuhun, ne voivat joutua kohtuuttomasti maksamaan omaan maksukykyynsä nähden. Erityisesti nuorison kohdalla monta kertaa vanhemmat joutuvat sen tekemään. Mutta me totta kai kaikki yhdessä toivomme, että kukaan ei näihin rikoksiin enää hairahdu.

Ed. K a n k a a n n i e m i : Arvoisa rouva puhemies! Toisessa käsittelyssä on nyt liikennerikoksia koskevan lainsäädännön uudistaminen sekä erillinen esitys sakko- ja muutorangaistusta ja rikesakkoa koskevien säännösten uudistamisesta. Niin kuin edellä kuulumme, tässä on tarkoituksena siirtää liikennerikosten osalta van-

keusuhkaiset määräykset rikoslakiin sen linjan mukaisesti, mikä viime aikoina on ollut. Se on ihan hyväksyttävä menettely.

Tässä yhteydessä on mahdollista puuttua myös promillerajoihin. Valiokunta sen enempää kuin hallituksen esityskään ei sisällytä niihin muutoksia. Periaatteet, joita meillä on alkoholin käytön ja liikenteen suhteen, koskettavat myös huumaavien aineiden käyttämisestä, joista periaatteista on aina syytä käydä keskustelua.

Kun asia tältä osin on auki, olen ensimmäisen lakiesityksen, hallituksen esitykseen n:o 32 liittyen, vastalauseeseen esittänyt tiukemmat promillerajat kautta linjan kuin mitä meillä on. Tavoitteena on se, että kaikissa liikennemuodoissa olisi täysraittiuuden periaate, tuo täysraittiuuden periaate kuitenkin niin, että raja olisi 0,1 promillea, jolloin eivät jotkin pienet merkityksettömät seikat olisi rangaistusuhan sisällä.

Tällaiset muutokset olen esittänyt 3 §:ään rattijuopumuksen osalta. 4 §:ään, jossa on törkeä rattijuopumus, on promilleraja esityksessäni 1,0 ja hallituksen esityksessä 1,2. Edelleen olen esittänyt alemmaa rajaa vesiliikennejuopumuksen osalta ja 6 §:ssä ilmailuliikennejuopumuksen osalta ja 7 §:ssä junaliikennejuopumuksen osalta. Mielestäni erityisesti 6 §:ssä ja osin 7 §:ssä, ehkä 5 §:ssäkin, on kysymys sellaisesta toiminnasta, jossa yleisöä kuljetetaan liikenteessä ja jossa olosuhteet normaalisti ovat ehkä vakavimmat kuin tieliikenteessä. Näissä täysraittiuuden periaatteen on oltava myös rikoslaissa niin, että vankeusuhkainen rangaistusmahdollisuus on jo tiukemmalla mahdollisuudella kuin nykyisessä lainsäädännössä.

Tältä osin esitän, arvoisa puhemies, tässä yhteydessä, että käsittelyn pohjaksi otettaisiin vastalauseessani — mikä sen numero lieneekään, taitaa olla ainoa vastalause — sisältyvä ehdotus pykäläksi.

Hallituksen esityksen n:o 74 eli sakkorangaistusten osalta eilen perustelin oman näkemykseni ja muilta osin pidän järjestelmän uudistusta järkevänä ja hyväksyttävänä, mutta taloudellinen kohdentuminen rangaistuksissa on kyllä niin epäsosiaalinen ja kohtuuton, kun todella hyväntuloisten rangaistukset lievenevät voimakkaasti ja kaikkein heikkotuloisimpien ja tulottomien ihmisten minimirangaistukset kaksinkertaistetaan. Tätä en voi millään tavalla pitää hyväksyttävänä.

Siksi tulen yksityiskohtaisessa käsittelyssä esittämään pykälämuutosta, jolla asetukseen merkitty 40 markan päiväsakon vähimmäismää-

rä alennettaisiin 30 markkaa ja tästä säädettäisiin lain pykälässä.

Edustajat Alho ja S. Pietikäinen merkitään läsnä oleviksi.

Ed. A i t t o n i e m i: Rouva puhemies! Ensinnäkin totean tyydytyksellä sen, että liikenneerikoksia koskevassa laissa lakivaliokunta on korottanut rattijuopumuksen maksimirangaistusta 3 kuukaudesta 6 kuukauteen. Tällä kohdalla rattijuopumussäännöstössä oli ilmiselvä notkahdus, joka näin nyt tulee korjattua. Se oli lakivaliokunnan yksimielinen päätös, sitä ei voi laskea kenenkään hyödyksi eikä haitaksi.

Mitä tulee täysraittiuuteen pyrkimiseen, josta ed. Kankaanniemi käytti puheenvuoron ja josta myös ed. R. Ojala, toinen lakivaliokunnan jäsen, lausui näkemyksensä, niin olen ensinnäkin täsmälleen samaa mieltä kuin ed. Reino Ojala. Täysraittiuuteen pyrkiminen ei saanut minkäänlaista kannatusta valiokunnassa siltä osin kuin siitä asiantuntijoiden suuntaan oli keskustelua. Nykyinen järjestelmä, jossa alimman promillerajan mitta on 5 promillea, on ollut meillä käytössä vuodesta 94, ja siihen ei ole kovin paljon paineita kohdistettu. Näin ollen katson, että rajan muuttamiseen alemmaksi eli täysraittiuuteen pyrkimiseen ei ole tässä vaiheessa perusteltua syytä.

Jos ajattelen entisenä poliisimiehenä tätä asiaa, kansanedustajana ja suomalaisena autonkuljettajana ja joskus muutaman paukunkin otaneena, niin katson, että sen muuttaminen on aivan turhaa tässä vaiheessa.

Mitä tulee ed. Kankaanniemen viittaukseen ilmailuliikenteeseen, toisin sanoen siihen, että on vaarallista, jos joku liikkuu ja lentää lentokoneella 0,5 promillen tai sen alle olevassa humalatilassa, tai ei humalatilassa, mutta alkoholia nauttineena. Ed. Ojala jo totesi, että tämä on edelleenkin rangaistavaa ilmailulain mukaan, niin kuin kuuluu ollakin. Nyt on aina huomattava se, että rikosoikeudellisen vastuun raja on 0,5 promillea, mutta kaikilla työpaikoilla, on se sitten Finnair, Helsingin kaupungin liikennelaitos, Valtionrautatiet, Länsilinjat tai Paunu Tampereella, missään ei hyväksytä sitä, että joku kuljettaja lähtee ajamaan linja-autoa tai lähtee lentokoneella 0,49 promillen humalassa. Se on itsestään selvä asia. Nämä ovat kaksi eri asiaa. Jokaisella työpaikalla on omat säännöksensä. Ilmailulaissa on vielä li-

säksi sakkorangaistus alle 0,5:n humalatilassa olon perusteella. Näin ollen ed. Kankaanniemen esittämä pohjaehdotus on mielestäni kaikilta osilta perusteeton. Siitä huolimatta tietysti kunnioitan hänen näkemyksiään, mutta itse tarkasti harkiten en ole löytänyt mitään perusteita asian kannattamiseen.

Toinen lakikokonaisuus, jossa on kysymys sakkojärjestelmän ja rikesakon muuttamisesta, on hyvin ongelmallinen. Täytyy tietysti hiukan kerrata perusteita. Toisin sanoen sakkojärjestelmässä päiväsakkojen lukumäärä määrätään sillä perusteella, minkälainen rikos tai rikkomus on. Voidaan määrätä 10, 15, 20, 25 päiväsakkoa jne., mutta koska sakkojärjestelmä vaikuttaa rangaistuksena varallisuuden kautta, niin päiväsakon markkamäärä ratkaistaan sen perusteella, kuinka suurituloinen ihminen on, minkälainen omaisuus hänellä on. On itsestään selvää, että jos halutaan sama rangaistuksellinen vaikutus, niin varakkaalla ihmisellä täytyy rahallisen menetyksen olla huomattavasti suurempi kuin vähätuloisella ihmisellä. Tämä on sakkojärjestelmän perusta.

Tässä lainsäädännössä, joka on kovin epäsosiaalinen, jota ei voi ollenkaan hyväksyä, ensinnäkin siirrytään bruttolaskentajärjestelmästä nettojärjestelmään, joka sellaisenaan on tietysti hyvä, mutta muuttaa sakotusjärjestelmän perusteet kokonaan. Tähän saakka päiväsakon markkamäärä on siis ratkaistu bruttotulojen perusteella, tulevaisuudessa ja tämän lain hyväksymisen jälkeen se ratkaistaan nettotulojen perusteella, josta on tietysti otettu pois veronpidätykset ym. vähennykset, ja silloin tietysti päiväsakon rahamäärä tulee muodostumaan alhaisemmaksi kuin bruttoperusteella laskien.

Tämä kuitenkin merkitsee sitä, että suurituloisilla tämä laskee päiväsakon rahallista määrää käytännössä yhdellä kolmanneksella, ja se on tavattoman paljon. Kun vastaavasti päiväsakon alinta hintaa nostetaan 20:stä 40 markkaan, se koskee sellaisia ihmisiä, jotka ovat vähätulaisia tai joilla ei ole tuloja lainkaan. Esimerkiksi ne, jotka ovat työttömyyskorvauksen peruspäivärahalla, saavat parituhatta markkaa ja alle kuukaudessa käteensä, heidän osaltaan nousee päiväsakon rahamäärä päiväsakkoa kohden 20:stä 40 markkaan. Kun toisaalta vähätuloisten osalle tuleva helpotus ja toisaalta vähätuloisten osalle tuleva kaksinkertaistaminen otetaan huomioon, tämä sakkojärjestelmä muuttuu kokonaisuudessaan. Se tulee ehdottomasti epäoikeudenmukaiseksi ja epäsosiaalseksi. Tätä minä en voi hyväk-

syä enkä ymmärrä, miksi muutkaan hyväksyvät. Kokoomuslaiset minä ymmärrän ja vielä vasemistolittolaiset, jotka kävelevät nykyisin kokoomuksen käsikynkässä, mutta kuinka sosialidemokraatit, jotka mainostavat jollakin tavalla olevansa sosiaalinen puolue, kuinka he sen hyväksyvät? Ed. Vähänäkki on varmasti kärsinyt tästä asiasta paljon, koska hän on hyvin sosiaalinen kansanedustaja, mutta ei vain voi lähteä rivistä pois ja kannattaa toisten tekemiä hyviä ehdotuksia.

Näin ollen tulen ehdottamaan tämänkin lain hylkäämistä kolmannessa käsittelyssä, ja ed. Vistbacka, joka on tämän salin ainoita sosiaalisesti ajattelevia ihmisiä edustajien Kuoppa ja Tennilä ja allekirjoittaneen lisäksi, on ilmoittanut tulevansa minun hyvää ehdotustani kannattamaan.

Oikeastaan voi näin sanoa, että kakkoskäsittelyssä tulee tietysti ed. Kankaanniemen esitys siitä, että päiväsakon vähimmäismääräksi tulee 30 markkaa eikä 40 markkaa, ja totta kai minä äänestän sen puolesta, mutta siitä huolimatta se ei estä minua esittämästä kolmannessa käsittelyssä hylkyä, koska tämä laki siitä huolimatta ja tämä lakikokonaisuus jää niin huonoksi, ettei sitä voida ollenkaan hyväksyä.

Tähän lakikokonaisuuteen kuuluu ikään kuin pisteenä i:n päälle vielä tämä rikesakkojärjestelmä, jossa nyt nostetaan rikesakolla rangaistavan ylinopeuden määrää 5 kilometrillä. Saa ajaa ylinopeutta, joka on 19,5 kilometriä tunnissa, ja siitä saa riippuen paikasta, mutta jos puhutaan maksimirikesakosta, 700 markan rikesakon. Tämä rikesakko on vähätuloiselle ja korkeatuloiselle vuorineuvokselle, joka tienaa satojatushansia kuukaudessa, sama. Se on väärin. Kun tämä suurituloinen henkilö, sanotaan vuorineuvos, ei itse aja autoaan, joku älykkö on keksinyt tämän asian, mutta en kompastu tähän, ajaa tai ei, kyllä on sellaisiakin suurituloisia, jotka itse ajavat autoaan, kun hän saa tämän rikesakon, hän nauraen ottaa kellotaskustaan 700 markkaa ja antaa sen postin tiskille ja maksaa ja unohtaa koko jutun. Hän ei kärsi siitä lainkaan, vaikka hänen pitäisi tämän rahallisen menetyksen kautta arvioida tätä asiaa uudelleen. Mutta kun se köyhä ihminen, työtön, 2 000 markan kuukausituloilla oleva kaivaa sen 700 markkaa taskustaan ja maksaa, kyllä hän kiristelee hampaitaan ja itkee pitkään, koska se vie puolet tai kolmanneksen hänen kuukausituloistaan. Ei hän uskalla edes vaimolleen sanoa kotona, että näin onnettomasti on käynyt, että hän joutuu maksamaan

rikesakon. Siis se vaikuttaa eri tavalla. Varakas ihminen vähät välittää koko hommasta ja ajaa edelleen 20:tä kilometriä ylinopeutta tunnissa, mutta tämä köyhä ihminen suree sitä pitkään, koska se on hänen tuloihinsa verrattuna valtavan suuri taloudellinen menetys. Näin ollen sekä sakkorjestyksen uudistaminen että rikesakko ovat epäoikeudenmukaiset, ja sitä ei pitäisi tämän eduskunnan hyväksyä, mutta täällä hyväksytään nykyisin melkein mitä vain. Asiahan on tällä tavalla.

Rouva puhemies! Yhdeksän minuuttia on täynnä. En ylitä aikaa. Totean vielä sen: äänestän tämän ed. Kankaanniemen 30 markan puolesta, mutta siitä huolimatta ehdotan, että koko lakipaketti hylätään, koska se on niin huono, ettei siitä saa tekemälläkään, en minä itsekään, vaikka rupeaisin päiviksi töihin, saa siitä kunnollista, tämä hallituksen esitys on niin huono. Sen takia se on palautettava surusaatossa uudelleen ministeriöön valmisteltavaksi sellaisin saatesanoin, että ministeriön virkamiehet ryhtyisivät tekemään todellista lainsäädäntötyötä, edes sellaista, että täällä korjaamalla siitä saadaan, rouva puhemies, jotakin.

Ed. V ä h ä n ä k k i (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! En tiedä, käsitelläänkö tässä nyt esityslistan 7) vai 8) asiaa. Ed. Aittoniemi puhui yksinomaan numerosta 8, mutta koska hän siinä pyrki provosoimaan minua, niin totta kai voin todeta 8) asiastakin sen, että minua henkilökohtaisesti kovasti kiusasi, että 100 prosentilla nostettiin vähimmäispäiväsakon markkamäärää. Mutta toisaalta on asia niinkin, että meillä on ehkä yksi maailman parhaita sosiaaliturvajärjestelmiä, joista löytää varmasti oikean kohteen, mistä hakea tukea, jos ei sakonkaan maksamiseen varoja omasta pussista löydy. Toisaalta: konnat ovat konnia, olkoot he köyhiä tai rikkaita. (Ed. Aittoniemi: Toimeentulotuki on tarkoitettu leipään!)

P u h e m i e s : Ed. Vähänäkki, tässä oli todella mahdollista keskustella sekä 7) että 8) asiasta puhemiehen luvalla.

Ed. A l a r a n t a (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ed. Aittoniemi puhui todella myös päiväjärjestyksen 7) asiasta eli liikenneerikoksista ja otti kantaa siinä täysraittiusperiaatteeseen. Haluaisin korjata häntä. Kunnioitan häntä edustajana ja ed. Aittoniemi on ahkera edustaja, mutta olen ollut lakivaliokunnassa pai-

kalla, kun asiantuntijoita on kuultu, ja minullakin on muistiinpanoja näistä asiantuntijakuulemisista. Näiden muistiinpanojen mukaan ainakin kaksi asiantuntijaa piti aivan asiallisena ja oikeana tavoitteena sitä, että liikenteessä pyritäisiin meilläkin kohti täysraittiutta. Toki me kaikki tämän arkitodellisuuden tietysti tiedämme, johon ed. Aittoniemi entisen tehtävänsä perusteella on asiantuntija viittaamaan, mutta omassa muistiinpanoissani on muun muassa tällainen toteamus, että täysraittius on kannatettava periaate, jota voi suosittelaa kaikille.

Kun olen pannut oman nimeni ed. Kankaanniemen vastalauseeseen, olen tehnyt sen kyllä tällaisessa ihanteellisessa mielessä, sen takia että meitä on vielä kansalaisia, joille raittiina oleminen ja nollapromilletilassa eläminen päivittäin jatkuvasti on ihan normaalia elämää. Toivoisimme, että se voisi olla muillekin normaalia ja ennen kaikkea niille, jotka ovat liikenteessä. Minusta se ei ole mitään utopiaa, että pyrittäisiin siihen, että ratissa oltaisiin raittiina, ja erikoisesti silloin, mihi ed. Kankaanniemi vastalauseen perusteluissa viittaa, kun on kysymys työpaikasta, työmaajuopottelusta. Kyllä minusta tämä on sellainen asia, josta tässä talossa voi keskustella ja vaikka äänestääkin.

Ed. P u l l i a i n e n (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kahdella tavalla ed. Aittoniemen puheenvuoron johdosta, ensinnäkin tästä tieteellisestä puolesta, jota edustaja hyvin lennokkaasti tässä kuvasi, toteaisin, että hän nyt osoitti sen, mikä on fysiikassa osoitettu mahdolliseksi, että tyhjästä voidaan nyhjäistä.

Sitten tätä toista puolta ed. Alaranta jo ehti kommentoida. Minun näkemykseni on juuri saman suuntainen kuin ed. Alarannan näkemys siinä, että päihdyttävien aineiden käytössä lähestymistapana ainut hyväksyttävä silloin, kun vaarannetaan toisten elämä, on juuri ehdoton raittius. Ei muuten pidä lähteä liikenteeseen ollenkaan elikkä pitäisi ensin selvittää, ed. Aittoniemi, mikä se raja on, ja sitten tehdä ne johtopäätökset.

Ed. K u i s m a (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Yhdyn tässä edustajiin Alaranta, Kankaanniemi ja Pulliainen täysraittiuuden suhteen liikenteessä.

Kun itse olen 30 vuotta ollut liikenteessä ja jonkinlainen asiantuntija olen ehkä päihde- ja huumetyössäkin, voin vedota asiantuntijoihin ja todeta, että kyllä lähdetään aika yleisesti kansainvälisestäkin siitä, että liikenteessä pitää eh-



dottomasti pyrkii täysraittiuteen ja huumeista vapaaseen liikennöintiin. On paljon maailmassa valtioita, joissa lainsäädäntö on tämän mukainen, niin ettei se ole mikään outo asia. Tämähän on periaatteellinen kysymys sikäli, että jos annetaan lupa tavallaan, se johtaa väärään ajattelutapaan.

Sitten huomautan myös, että alkoholi on huume. Sitä ei erota muista huumeista kuin se, että se on niin kovin yleistä ja sen takia laillista, mutta sen vaikutukset ovat täsmälleen samat tai jopa pahemmat kuin näiden, joita huumeiksi kutsutaan.

Siinä mielessä kyllä olisi ollut täysin perusteltua lähteä rangaistussäännöksissä, liikenteestä kun on kysymys, täysraittiuden suuntaan. Sikäli kuin tiedän, kyllä esimerkiksi kaikki liikenteen yritykset, pienet ja suuret, lähtevätkin käytännössä siitä, että työntekijät ovat täysraittiita.

Ed. Aittoniemi (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Ed. Vähänäkki totesi tavallaan, että hänen sielunsa itkee, kun köyhää tässä lyödään sataprosenttisesti. Minähän myönsin puhujakorokkeelta, että ed. Vähänäkki varmasti ajattelee tällä tavalla, mutta on tietyllä tavalla puoluekurin uhri tässä tilanteessa.

Mitä tulee ed. Pulliaisen puheenvuoroon, hän puhui tieteestä. Minä en taas tieteestä ymmärrä mitään, niin että siihen on sen enemmän turha vastata.

Mutta ed. Alarannalle totean, että minä kunnioitan teidän näkemystänne täysraittiudesta. Kunnioitan kaikkien niiden näkemystä täysraittiudesta, jotka sitä edustavat, mutta meillä on pitkät, vakiintuneet kokemukset nykyisistä rattijuoppouden rangaistusrajoista ja promillerajoista. Ne ovat suhteellisen hyviä olemassa, ja sen vuoksi on turha sahata nollan ja viiden välillä ehtimiseen, jos joku järjestelmä toimii ja pelaa.

Sen vuoksi olen lähtenyt siitä, että pysytään nykyisessä järjestelmässä, niin kuin valtavan suuri osuus näistä asiantuntijoista oli sitä mieltä, niin kuin hallitus on esittänyt ja niin kuin lakivaliokunta on suurella enemmistöllä tässä asiassa päättänyt. Minä nojaan näihin näkemyksiin omat näkemykseni arvostaen tietysti kaikkien muidenkin näkemyksiä.

Ed. Myllyniemi: Arvoisa puhemies! Pyydän heti ensiksi anteeksi, että varmasti tulen muutamalla minuutilla ylittämään kymmenen minuuttia, vaikka on tarkoitus käyttää kaksi erillistä puheenvuoroa, kummastakin lakiesityksestä erikseen. Ensiksi hallituksen esitykseen n:o 32.

Mietintö on sinänsä todellakin ihan hyväksyttävissä, pääsääntöisesti. Valitan vain sitä, että siihen lakialoitteeseen, jonka me 106 kansanedustajaa allekirjoitimme, kiinnitettiin hyvin vähän huomiota lakivaliokunnan toiminnassa ja mietinnössä siihen ei otettu paljonkaan kantaa, kielteistä kantaa vain. Onneksi eräät asiantuntijat kuitenkin kiinnittivät siihen huomiota, eräät suhtautuivat kielteisesti ja eräät jossakin määrin myönteisesti.

Kun kyseistä lakialoitetta ei ole mietinnön yhteydessä eikä varmaankaan useallakaan koko lakipakettia ole mukana, joudun kertaamaan aika lailla sanatarkasti tämän lakialoitteen, jota kolme vuotta olen hellinyt.

Aloitteessa ehdotetaan, että rikoslain 21 luvun 9 §:ään lisättäisiin uusi momentti, jonka mukaan niissä tapauksissa, kun kuolema aiheutetaan moottoriajoneuvolla ja samalla aiheuttaja syyllistyy törkeään rattijuopumukseen, rangaistuksen alaraja olisikin vähintään yksi vuosi vankeutta eikä neljä kuukautta, kuten tätä nykyä.

Joudun kertaamaan nämä samat asiat, jotka eilen puhuin, kun täällä salissa oli vain neljä henkilöä ja tuskin talossa sen enempää. Uskoisin, että kello 14:ään saakka tänään on talo kuitenkin kansanedustajia täynnä ja he kuulevat tämän esityksen.

Samalla edellytetään, että rangaistuksen täytäntöönpanosta annetun lain 2 luvun 13 §:ään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaan tästä rikoksesta ei pääsisi lainkaan ehdonalaiseen vapauteen, vaan rangaistus tulisi kärsittäväksi niin sanotusti päivästä päivään. Tuomio tulisi jo alun alkaen pääsääntöisesti määrätä ehdottomana vankeusrangaistuksena.

Vertailtakoon rikoksia! Rikoksentehtäjä ottaa käsiaseen ja kävelee sen kanssa kylätietä ja samalla ammuskelee sattumanvaraisesti ympäriinsä sillä mielellä, ettei hänellä ole toki tarkoitus kehenkään osua eikä ketään tietien tahtoen surmata, mutta hän suhtautuu kuitenkin mahdollisiin seuraamuksiin välinpitämättömästi, sillä mielellä, että jos osuu, niin osukoon. Samoin ajattelee rattijuoppo, joka juotuaan pullon viinaa lähtee ajamaan autolla hurjaa vauhtia. Hänkään ei halua eikä tarkoita kellekään vahinkoa aiheuttaa, mutta suhtautuu täysin välinpitämättömästi mahdollisiin seurauksiin. Tämä esimerkki on ehkä hyvin selkeäsananainen.

Molemmat tekijät ymmärtävät, että heidän tekonsa saattaa todella jopa aiheuttaa toisen ihmisen hengenmenon, mutta nykyisessä oikeuskäytännössä vain ampuma-asetta käyttävää tul-



laan syyttämään taposta. Jos kuolema on ollut seurauksena, todennäköisesti hänet tuomitaan taposta, ja seitsemän kahdeksan vuotta hänelle tulee vankeutta.

Eriäinen käytäntö johtuu siitä, että törkeä kuolemantuottamusrikos lähtee siitä oikeustieteellisestä periaatteesta, jonka mukaan siihen syyllistynyt henkilö ei ole tehnyt tekoaan tieteen tahtoen tahallisesti, vaan tuottamuksellisesti eli lähinnä välinpitämättömyyttään. Sen sijaan tappoon syyllistyneen katsotaan tehneen tekonsa tahallisesti, siis suorastaan seuraamukseen pyrkien.

Seuraukset ovat kummassakin tapauksessa uhrin kannalta samat, eikä tekijänkään suhtautumisessa aiheuttamaansa seuraamukseen eli toisen kuolemaan ole kuin akateemisesti arvostellen keinotekoinen ero. Tekijän suhtautuminen tekonsa seuraamukseen silloin, kun kysymyksessä on lievemmän asteinen tahallisuus, on hyvin lähellä tuottamuksellista rikosta. Tärkein asia on, miten suomalaiset itse kokevat oikeudenmukaisuuden tapahtuman näissä ikävissä tapahtumissa.

Saattaa olla oikein päätelty, ettei rikoksenteijä ajattele mahdollista rangaistusta tekoa tehdessään eikä välttämättä paranna tapojaan vankilasta vapauduttuaan, mutta tosiasia on se, ettei hän tee uusia rikoksia vankilassa ollessaan ja rangaistuksilla on aina ennalta ehkäisevä vaikutus. Se on todettu nyt jopa oikeusministeriön uuden lakiesityksen puitteissa. Kun käsitellään nuorisorangaistuksia, siellä jopa lakipykälässä sanotaan, että rangaistakoon, jos sillä on merkitystä tämän nuoren kannalta. — Tämä poikkesi asiasta.

Miksi siis autolla aikaansaatu kuolema olisi eri tavalla rangaistava kuin esimerkiksi ampu-aseella tehty? Täysin sivullisia kuolee rattijuoppojen surmaamina vuosittain kovin vaihtelevasti, tietenkin on eri lukuja. Kuitenkin jo tällä vuosikymmenellä on heitä kuollut kymmenittäin. Väheksyä ei saa sitäkään, että rattijuopon autossa mukana olleita matkustajia on samaan aikaan kuollut kymmenittäin ja tietenkin eniten itse rattijuoppoja.

Lakialoitteeseen suhtautuu esimerkiksi professori Viljanen ymmärtäväisesti siltä osin, että näissä asioissa annetaan todellakin liian lieviä rangaistuksia, mutta hän ei pitänyt sitä lainsäädännön vaan oikeuslaitoksen vikana. Tästä juuri on kyse lakialoitteessani. On aivan turhaa nostaa rikosten rangaistusten ylärajaa, vaan alarajaa olisi nostettava. Täällä mainituista rikoksista,

joista nyt puhun, on ylärajana kahdeksan vuotta vankeusuhkana, mutta käytetään todellakin vain alarajoja. Se on aivan sama, vaikka sinne laitettaisiin 15 vuotta. Sillä ei ole merkitystä, koska oikeuslaitos ei koskaan käytä näitä ylärajajoja, eikä tietenkään tarvitse välttämättä käyttäkään, kunhan käyttäisi kohtuullisesti sitä keski-alueita.

Kun alarajana on tällä hetkellä 4 kuukautta, käytännössä ehkä kuitenkin 5—6 kuukautta, on oikeuskäytäntö johtanut siihen, että teosta annetaan tällä erää runsaan vuoden rangaistuksia, siis 12 kuukautta, jotka voivat ehdollisina ja ehdottominkin tarkoittaa vain 7—8 kuukauden vankilassa istumista. Ehdollisissa ei tietenkään vankilassa istuta ollenkaan, ja todellakin jopa vuoden rangaistukset ovat ehdollisia. Kun saa 14 kuukautta vankeutta, sehän tarkoittaa sitä, että 7 kuukautta korkeintaan tarvitsee vankilassa olla.

Eräissä asiantuntijoiden ja oikeusministeriön perusteluissa täysin väärstellään ja väitetään, että lakialoitteemme hyväksyminen laskisi rangaistusten tasoa. Se on aivan erikoinen väittämä. Jos teoreettinen rangaistusraja nousisi yhdestä kuukaudesta yhteen vuoteen, onhan siinä selvä osoitus oikeuslaitokselle, että se ei enää voi käyttää niin alhaisia rangaistuksia kuin nykyään. Oikeusministeriö käyttää hyväkseen keskitilastoja, jotka antavat aivan väärän kuvan. Muutamakin ankara rangaistus — niitäkin toki Suomessa annetaan — muuttaa täysin keskimääräisiä tilastoja.

Lisäksi oikeusministeriön olisi tietysti pitänyt arvostelussaan huomioida, että toisessa lakialoitteessa ehdotan, että lakia muutettaisiin niin, että rangaistus kärsittäisiin niin sanotusti päivästä päivään. Jos näin meneteltäisiin, olisi rangaistustason nosto todella merkittävä, mitä lakialoitteella nimenomaan haetaankin. Päivästä päivään -ajattelua näyttävät useat asiantuntijat pitävän tutkittavana ja kannatettavana asiana. Monet asiantuntijat olivat sitä mieltä, että tähän todellakin pitäisi mennä. Aivan professoritason henkilöt ovat sitä mieltä, että on aivan turhaa tuomita kansalainen jostakin rikoksesta, kun rikoksesta sanotaan, että annettakoon kolme vuotta vankeutta, ja kaikki tietävät jo päätöksentekovaiheessa, että hänen tarvitsee kuitenkin olla vankilassa korkeintaan 1,5 vuotta ja alle 21-vuotiaan vain jopa vuoden. Miksi käyttää tällaista harhaanjohtavaa menettelyä, ilmaa siellä rangaistuksessa? Miksei sanota suoraan, kuinka monta kuukautta itse kunkin pitää rangaistusta kärsiä, jos kerran se on tarkoitus?

Päivästä päivään -ajattelua näyttävät useat asiantuntijat pitävän tutkimisen arvoisena ja kannatettavana asiana, mutta eivät puolusta sitä näin äkinäisesti lakiin säädettävänä tällä erää. Jotenkin senkin ymmärtää, mutta juuri tästä rikosmuodosta olisi ollut hyvä saada kokemusta tämän muutoksen kautta. Kun kyseessä on kuoleman aiheuttaminen rattijuoppona, siitä olisi todellakin ollut hyvä saada kokemuksia, olisiko rangaistuksella jotakin tehoa rikoksen ennakolta estämiseen.

Meillä kaikilla on lehdistä luettavana, minkälaisia rangaistukset todellisuudessa ovat nykyään. Saimme juuri pari kuukautta sitten lukea lehdistä, kuinka 1,74 promillen humalassa ajanut nainen — valitettavasti nainen — ajoi rullaluistelijan päälle, joka lainmukaisesti luisteli ajoradan vasemmalla puolella. Autoilija ajoi siis ajosuunnassa väärälle kaistalle sillä seurauksella, että rullaluistelijä kuoli.

Tässä taas yksi todistus siitä, mitä tilastot sanovat. Käräjäoikeus tuomitsi naisen vuoden ja 10 kuukauden ehdolliseen rangaistukseen, siis ehdolliseen rangaistukseen, kun kansalainen kuoli. Jos rangaistus olisi ollut ehdoton, siitä olisi pitänyt kärsiä 11 kuukautta.

Tämäkin on Suomen oikeusvaltiossa näköjään nykyään liikaa. Helsingin hovioikeus muutti tuomion 1 vuoteen ja 2 kuukauteen eli 14 kuukauteen ja edelleenkin ehdollisena. Jos tuomio olisi ollut ehdottomana, kärsittäväenä olisi ollut 7 kuukautta. Silloin kun ajat ihmisen, kansalaisen, hengiltä vahvassa humalatilassa, rangaistuksena tulisi vain 7 kuukautta siinäkin tapauksessa, että tuomio olisi ollut ehdoton, mutta nyt nainen, joka tämän teon teki, ei kärsi yhtäkään päivää vankilassa tästä rangaistusta.

Jos tekijä olisi ollut tässä tapauksessa alle 21-vuotias, olisi hän saanut rangaistuksen, joka olisi tarkoittanut, että hän kärsisi rangaistustaan vankilassa vain 5 kuukautta. Todella, kun ajaa toisen hengiltä, hovioikeuden päätöksen mukaan olisi ehdoton tuomio ollut alle 21-vuotiaalle 5 kuukautta siitä hyvästä — taikka huonosta — että surmaat toisen tietten tahtoen, sanottakoon: tahallaan autolla.

Vaikka tämä onkin yksittäinen tapaus, liian paljon kuitenkin näkee saman tasoisia rangaistuksia tulevan julkisuuteen. Lehdistön palstoilta näitä saa lukea toistuvasti. Tämä todistaa sen, että oikeusministeriön tilastot joutuvat vähintäänkin erikoiseen valoon.

Toisaalta jos saan valtakirjan seuraavaan eduskuntaan — täytyy tietenkin sanoa, että kun

saan valtakirjan seuraavaan eduskuntaan — ehdottomasti tulen tutkimaan, mikä virheelliset tilastotiedot oikein aiheuttaa ja minkä vuoksi oikeusministeriö jakaa tällaista tietoa, joka ei todellakaan varmasti pidä paikkaansa keskimääräisesti.

Arvoisa eduskunta! Lakivaliokunnan mietintöön liittyvään lakialoitteeseen kirjoitti nimensä 106 kansanedustajaa. Keskustelin lähes jokaisen kanssa aika perusteellisesti. Uskon, että jokainen tuli tietämään, mitä asialla ajetaan takaa.

Teen seuraavan ehdotuksen: Ehdotan, että käsittelyn pohjaksi otetaan lakivaliokunnan mietintöön sisältyvät viisi lakiehdotusta ja sen lisäksi lakialoitteeseen n:o 34/1996 vp sisältyvät lakiehdotukset, jotka koskevat rikoslain 21 luvun 9 §:n muuttamista sekä rangaistusten täytäntöönpanosta annetun lain 2 luvun 13 §:n muuttamista.

Ne edustajat, jotka kannattavat ehdotustani käsittelyn pohjasta, hyväksyvät siis sen lakialoitteen, jonka ovat allekirjoittaneet ja jonka tarkoitus on todella puuttua törkeisiin rattijuopumus-tapauksiin silloin, kun ne aiheuttavat toisen kuoleman.

Ne edustajat, jotka äänestävät tätä vastaan, eivät ole ainakaan aikaisemmalla kannallaan. Ymmärrän senkin, mutta se on valitettavaa. Itse en ainakaan myönnä koskaan tehneeni tämän eduskunnan aikana sellaista aloitetta, jota en olisi puolustanut loppuun saakka.

Joka tapauksessa tämän lakipaketin yhteydessä on pääsääntöisesti hyväkin tapahtunut. Tavallisen rattijuopumusrangaistuksen yläraja nousee todellakin 3 kuukaudesta 6 kuukauteen. Sillä ei ehkä välttämättä ole rangaistusta koven-tavaa merkitystä, mutta se on kyllä merkittävä vinkki suomalaiselle kansalle päin, että eduskuntalaitos on kuitenkin huolestunut rattijuopumus-asioista.

Ed. B r e m e r : Arvoisa rouva puhemies! Liikennerikoksista puhutaan, ja olen kyllä ihan samaa mieltä ed. Aittoniemen kanssa, että tämä paketti, joka on esitetty meille, pitäisi hylätä ja palauttaa. Se on hosuttu läpi. Kaikille Suomen autoilijoille tärkeä lakipaketti on hosuttu läpi sellaisella kiireellä, että siihen on jäänyt kerta kaikkiaan, sanoisinko, lähes korjaamattomia virheitä, virheitä, joista hyvin moni tulee ansiotta kärsimään pahasti työnsä ja toimeentulonsa osalta.

Riippumatta siitä, mitä ed. R. Ojala sanoi puolustukseksi hallituksen esitykselle ilmailujuopumuksen osalta, olen sitä mieltä, että 6 § antaa

täysin väärän signaalin ilmaliikenteen juopumusrajasta. Minä en ollenkaan ymmärrä, miksei nollapromilleraja voisi olla myös rikoslakiin sisällytetty ilmailuliikenteen juopumusrajaksi, koska se kuitenkin on se raja, jota käytännössä noudatetaan sekä Suomessa että kaikkialla maailmassa.

Lisäksi tähän asiaan liittyy paljon suurempi oikeusturvaongelma, joka on jäänyt lakivaliokunnalta huomaamatta, koska lakivaliokunta ei ole kuullut yhtään ilmailualan asiantuntijaa, ilmailujoista, joita tämä asia eniten koskee, puhumattakaan. Totuus on näet se, että nykyisellään, jos ilmailijan promillet sijoittuvat alle 0,5:n, mutta yli nollan, Ilmailulaitos on se, joka langettaa tuomion. Tuomio tulee täysin mielivaltaisesti, se on täysin pärtäkerroinomainen. Tuomio merkitsee lentolupakirjan menetyksenä nimenomaan työn menetystä, toimeentulon menetystä. Tuomion vaikutukset ovat, kun ne kirjataan Ilmailulaitoksen tuhoutumattomaan rekisteriin, elinikäiset. On näyttöjä siitä, millä tavalla Ilmailulaitoksen langettama rangaistus vuosia, vuosia ja jälleen vuosia vaikuttaa uudestaan raskauttavana.

Nykyisellä tavalla, kun Ilmailulaitos on se, joka langettaa tuomion, ilmailija voi hakea muutosta vain korkeimmalta hallinto-oikeudelta tai mahdollisesti läänioikeudelta, jotka eivät koskaan ole muuttaneet Ilmailulaitoksen päätöstä. Onhan lentoturvallisuusosaston päällikkö Kim Salonen sanonut jopa kirjallisesti, että olisihan se omituista, jos korkein hallinto-oikeus pitäisi itseään parempana ilmailun asiantuntijana kuin Ilmailulaitos ja muuttaisi Ilmailulaitoksen päätöstä.

Ilmailija on täydellisesti vailla normaalia jokaiselle kansalaiselle perusoikeutena kuuluvaa oikeusturvaa Ilmailulaitoksen mielivallan edessä. Parasta, mitä ilmailijalle nykyisellään voisi tapahtua, on se, että rikoslakiin pantaisiin rajaksi nolla promillea ja näin hänen asiansa joutuisi aivan normaaliin oikeuskäsittelyyn käräjäoikeudesta alkaen. Vain sillä lailla suomalainen ilmailija voisi saada saman oikeusturvan kuin muut Suomen kansalaiset, jotka eivät joudu elämään Ilmailulaitoksen ikeen alla.

Sanon tämän Suomen Ansiolentäjät ry:n johdokunnan jäsenenä vuodesta 85. Suomen Ansiolentäjät ry on yhdistys, johon kuuluu 850 ammatikseen lentävää ilmailijaa Finnairin ulkopuolella. Heillä ovat jatkuvasti ongelmana Ilmailulaitoksen mielivaltaiset, pärtäkerroinomainen päätökset ja ikuinen panna, joka siitä seuraa.

Arvoisa rouva puhemies! Sitten minua ihmettyttää lakivaliokunnan lisäys vesiliikennejuopumuksen kohdalla 5 §:ään, jossa todetaan, että vesiliikennejuopumuksesta ei kuitenkaan tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut soutuvene, purjeajolla tai niihin rinnastettava vesikulkuneuvo. Tämä käsitykseni mukaan tarkoittaa, että vaikka on kuinka umpikännissä, saa purjeajolla lähteä esimerkiksi kapeille väylille Turun saaristossa, jossa kulkee suuria autolauttoja, poukkoilla ja toikkaroida kapealla väylällä nopeakulkuisten moottoriveneiden seassa umpikännissä, kaatokännissä, ilman että siitä ilmeisesti tulee seuraamuksia, ainakaan sillä tavalla kuin ymmärrän 5 §:n. Tätä en voi ymmärtää. Toivon, että joku tässä käsittelyn aikana vielä perustelee tarkemmin, miten tällainen asia on voitu ottaa mukaan. Käsitykseni mukaan tilanne olisi ollut huomattavasti parempi, kun ei olisi puhuttu mitään tästä asiasta, annettu sen olla sillä tavalla kuin se on ollut tähän saakka.

Edelleen liikennevaliokunnan lausunto lakivaliokunnalle on jäänyt vaille mitään huomiota. On kysyttävä, miksi ylipäänsä liikennevaliokunnassa on pitkään käsitelty tätä asiaa, kuultu asiantuntijoita, on annettu lausunto, jolla ei ole ilmeisesti ollut mitään painoarvoa.

Liikennevaliokunnan lausunto olisi tässä asiassa ollut tärkeä, koska siinä mielestäni ensimmäisen kerran Suomen historiassa määritellään ylinopeuden olemuksen oikea luonne ja se on asetettu oikeaan merkitykseensä. Lakivaliokunta on nielaissut hallituksen esityksen mielikuvituksellisen, täysin väärän määrittelyn kritiikittömästi.

Miksi ylinopeus-käsitteen korjaaminen toututta vastaavaksi on tärkeää? Siksi, että ammatissaan autosta riippuvainen menettää työnsä ja toimeentulonsa ajokortin menetyksen myötä Suomessa käytännössä vain ylinopeuksista rattijuoppoudesta. Ylinopeus liikenneturvallisuuden automaattisena vaarantajana, niin kuin se tällä hetkellä ymmärretään ja merkitään rangaistuksen perusteeksi, on yhtä naurettava asia kuin se, että liukas keli muka suistaisi auton ojaan. Me nauramme tälle ”liukas keli suisti auton ojaan” -otsikolle, jota hyvin usein näkee lehdistössä. Liukas keli ei suista autoa ojaan, vaan se on kyllä kuljettaja ratin ja selkänöjan välissä, joka ei hallitse kulloistakin keliä ja jonka johdosta auto suistuu ojaan. Ihan samalla tavalla jos väitetään, että jonkun tiemestarin jollakin tietyllä hallinnollisella päätöksellä määräämä nopeusrajan ylitys automaattisesti olosuhteista riippu-

matta aina on liikenneturvallisuuden vaarantamista, sehän on täyttä höpötystä.

Näin on liikennevaliokunta mielestäni erittäin hyvin määritellyt ylinopeuden merkityksen. Liikennevaliokunta toteaa, että ylinopeustilanteita arvioitaessa ei lähtökohtana voi olla kaavamainen tuntinopeus. Tärkeintä ovat olosuhteet ja niihin soveltuva tilannenopeus. Käytännössä ajateltavissa olevia tapauksia on mahdotonta kuvailla laissa tai sen perusteluissa jne. Lyhennettynä sanoisin, että joka tosissaan väittää, että 20 kilometrin ylinopeus moottoritiellä on saman arvoinen kuin 20 kilometrin ylinopeus kello 12 Esplanadilla, on hullu. Mutta näin väitetään. Tällä tavalla meillä kaavamaisesti käsitellään ylinopeutta.

Edelleen olisi pitänyt huomioida se, että minikäänlaista oikeuttahan rangaistumääräysmenettelyssä liikenneasioissa ei edes tavoitella. Rangaistumääräysmenettely on niin sanottua summaarista oikeudenkäyttöä. Sillä ei pyritäkään sataprosenttiseen oikeusvarmuuteen, vaan asiaa päättämisen on jätetty rangaistuksen kohteeksi joutuneen henkilön ratkaistavaksi. Jos hän hyväksyy poliisin menettelyn, rangaistumääräys tuomari ratkaisee poikkeukset asian poliisin esittämällä tavalla. Samalla tavalla menettelee käräjäoikeus niissä tapauksissa, kun asia on tullut muutosasiana oikeuteen, jollei vastaaja ole ollut oikeudessa edustettuna tai ole muuta pystynyt oikeaksi näyttämään.

Tämän johdosta ei voi olla oikein eikä kohtuullista, että ministeriöitten ohjeet sitovat poliisin päättävävallan liian yksioikoisilla ohjeilla ja määräyksillä. Poliisilla pitää olla muun muassa eräissä ylinopeustapauksissa vapaa harkintavaltaa ratkaista päiväsakkojen määrä. Ylinopeus on saattanut sattua sellaisissa olosuhteissa, jolloin yleisen elämäkokemuksen perusteella ei ole mitään edes teoreettista perustetta väittää liikennettä vaarannetun.

Nykyään on tuomioistuimella vapaa harkintaoikeus määrätä päiväsakkojen määrä, mutta ministeriöitten ohjeet ja käytäntö ovat aiheuttaneet sen, että poliisi on täysin sidottu annettuihin ohjeisiin niin päiväsakkojen kuin sakon markkamäärienkin suhteen, vaikka rangaistuksen lopputulos olisi tapahtuneeseen rikkeeseen nähden aivan kohtuuton. Tästä kaavamaisuudesta tulee vastaisuudessa päästä eroon. Liikenteessä tapahtuneista tuottamuksellisista tai jopa vahinkoon verrattavista rikkeistä ei voi eikä saa rangaista ankarammin kuin henkilön omaisuuden tai terveyden kohdistuneista tahallisista ri-

koksista, kuten nyt kuitenkin tapahtuu. Olisin toivonut, että lakivaliokunta olisi ottanut tämän kohtuudella huomioon, ennen kuin se antaa tällaisen mietinnön, joka, sanottakoon, mielestäni ei ole mistään kotoisin ja kelpaa vain palautettavaksi.

Ed. L a x (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä yhteydessä puutun vain kahteen asiaan aivan lyhyesti.

Ed. Bremer sanoi vesiliikennejuopumuspykälän eli 5 §:n osalta, että olisi ollut parempi, että sen olisi annettu olla niin kuin tähän asti. En tiedä, onko naurettava vai onko itkettävä. Juuri näin on. Tämä ei merkitse asiallisesti mitään muutosta siihen pykälään, jonka eduskunta vuonna 94 hyväksyi ja jonka hyväksymisprosessissa ed. Bremer oli mukana. En muista, vastusti ko hän tätä silloin.

Toinen asia on se, että hallinnolliset asiat käsitellään hallinnollisessa järjestyksessä ja rikosasiat rikosoikeudellisessa. Jos ilmailuhallitus antaa mielivaltaisia hallinnollisia päätöksiä, niihin on puututtava toisessa järjestyksessä. Jos siinä yhteydessä todetaan, että osa näistä kysymyksistä on siirrettävä rikoslainsäädännön piiriin, niin otetaan se silloin tässä salissa esille.

Ed. B r e m e r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Olisi hyvä kuulla ed. Laxilta, missä järjestyksessä asiallisesti olisi puututtava Ilmailulaitoksen omituisiin ja mielivaltaisiin päätöksiin. Näihin on yritetty puuttua, mutta mitään ratkaisua siihen ei ole löydetty. Toisaalta, ed. Lax, siinä tapauksessa, että tämä vesiliikennepykälän määräys on ollut aikaisemmin, niin olisihan ollut kuviteltavissa, että niin paljon järkeä olisi löytynyt, että se olisi nyt poistettu.

P u h e m i e s : Asian käsittely keskeytetään.

### Poisto päiväjärjestyksestä

P u h e m i e s : Päiväjärjestyksestä poistetaan 8) asia.

### 9) Hallituksen esitys laiksi Suomen Hallitusmuodon voimaantulojärjestelyistä

Hallituksen esitys 75/1998 vp  
Perustuslakivaliokunnan mietintö 11/1998 vp

Mietintö pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti seuraavaan täysistuntoon.

**10) Hallituksen esitys laiksi toimenpiteistä tupakoinnin vähentämiseksi annetun lain muuttamisesta**

Hallituksen esitys 82/1998 vp  
Sosiaali- ja terveystieteiden valiokunnan mietintö 38/1998 vp  
Lakialoite 23/1995 vp, 50/1997 vp, 81, 93/1998 vp  
Toivomusaloite 233/1995 vp

Mietintö pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti ensi keskiviikon täysistuntoon.

**P u h e m i e s :** Eduskunnan seuraava täysistunto on ensi tiistaina kello 14.

Täysistunto lopetetaan kello 14.00.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Seppo Tiitinen

