

Pelttari: Ehdotus laiksi rikoslain 23 luvun 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnalle

ALOITTEEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Vesiliikenteen turvallisuuden lisäämiseksi ja hukkumistapausten vähentämiseksi aloitteessa ehdotetaan, että rangaistavan vesiliikennejuopumuksen promillerajaa alennetaan nykyisestä 1,5 promillen veren alkoholipitoisuudesta 0,5 promillen vesiliikennejuopumuksen luokittelemista rattijuopumuksen tavoin teon vakavuuden ja moitittavuuden perusteella lievemmän rangaistuksen alaiseen tavalliseen vesiliikennejuopumukseen ja ankarammin rangaistavaan törkeään vesiliikennejuopumukseen.

Vastaavan sisältöisen lain säätämistä on ehdotettu edellisen eduskunnan aikana lakialoitteessa n:o 53/1988 vp. Asian tärkeyden vuoksi on vihdoin aika ryhtyä lainsäädäntötoimenpiteisiin uudistuksen toteuttamiseksi.

Laki on tarkoitus saattaa voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun eduskunta on sen hyväksynyt. Tavoitteena on, että laki olisi voimassa viimeistään varsinaisen veneilykauden alkaessa vuonna 1992.

PERUSTELUT

Vuonna 1976 on rikoslakiin liitetty voimassa olevat liikennejuopumusta koskevat rangaistussäännökset. Tuolloin hajallaan eri laeissa olleet liikennejuopumussäännökset on koottu ja sijoitettu rikoslakiin tarkoituksin korostaa liikennejuopumuksen paheksuttavuutta. Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaminen maalla säädettiin rangaistavaksi, jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on vähintään 0,5 promillea. Ankarampi rangaistus määrättiin seuraamaan törkeästä rattijuopumuksesta, jonka ensisijaisena tunnusmerkkinä on vähintään 1,5 promillen veren alkoholipitoisuus.

Vesiliikennejuopumuksen kohdalla sen sijaan säädettiin rangaistavuuden perusteeksi toisaalta, että veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,5 promillea ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan vaarantamaan toisten turvallisuutta. Toisaalta vesiliikennejuopumuksesta on kysymys, jos aluksen kuljettajan kyky kyseessä olevan kuljetustehtävän vaatimiin suorituksiin alkoholin nauttimisen tai muun huumaaavan aineen nauttimisen johdosta on huonontunut. Vi-

meksi mainitun itsenäisen kriteerin täyttymiselle ei ole asetettu mitään promillerajaa. Tällä perusteella teoriassa voi olla kysymys vesiliikennejuopumuksesta veren alkoholipitoisuuden ollessa jopa alle 0,5 promillen. Käsitellessään nykyisin voimassa olevaa lainsäädäntöä koskevaa hallituksen esitystä eduskunnan lakivaliokunta on mietinnössään 17 päivänä kesäkuuta 1976 katsonut, että ehdotettu vesiliikennejuopumuksen promilleraja 1,5 promillea on melkoisen korkea. Toisaalta valiokunta on todennut, että vesiliikennejuopumuksen kohdalla lakiehdotuksessa on promillerajan lisäksi toinen itsenäinen kriteeri, nimittäin tehtävän edellyttämä suorituskyyvyyn huonontuminen. Viimeksi mainittuun kriteeriin sekä valvontavaikeuksiin vesiliikenteessä vedoten valiokunta on päättänyt puoltamaan lopulta hallituksen esityksen mukaista ratkaisua. Samalla valiokunta kuitenkin on edellyttänyt, että myös vesiliikennejuopumusta koskevan säännösten toimivuutta käytännössä seurataan ja tehostetaan tarvittaessa vesiliikennettä koskevaa valvontaa.

Kuluneina viitenätoista vuotena poliisin mahdollisuudet vesiliikenteen valvontaan ovat tuntuvasti parantuneet. Valvontaa onkin lisätty merkittävästi. Käytännössä on kuitenkin ongelmaksi osoittautunut kriteerin ”tehtävän edellyttämän suorituskyvyn huonontumisen” osoittaminen toteen. Näyttövaikutuksen vuoksi rangaistavuus on perustunut pääsääntöisesti 1,5 promillen rajaan toisen kriteerin jäädessä onnettomuustapauksia lukuun ottamatta miltei soveltamatta. Silloin kun onnettomuus on tapahtunut, säännöksen ennalta estävällä vaikutuksella ei ole ollut siinä yksittäistapauksessa merkitystä. On selvää, ettei vesiliikennejuopumustakaan voida poistaa yksinomaan rangaistuksia korottamalla. Lisäksi on huolehdittava vesiliikenteen ja alkoholin vaarojen tiedottamisesta sekä asennekasvatuksesta. Nykyinen rangaistavuuden raja 1,5 promillea aiheuttaa juuri asennetasolla helposti ajatuksen, että alkoholin vaikutuksen alaisena veneily on hyväksyttävää. Tällaisten asenteiden syntymisellä ja säilymisellä on kielteinen vaikutus käyttäytymiseen vesiliikenteessä. On huomattava, että varsin pienet alkoholimäärät haittaavat kuljettajan psykomotorisia toimintoja ja siten aiheuttavat virhesuorituksia. Rangaistavuuden rajana oleva 1,5 promillen veren alkoholipitoisuus sallii melkoisen vahvassa humalatilassa veneilemisen ilman seuraamuksia.

Julkisuudessa on useassa eri yhteydessä keskusteltu veneilijöitä koskevasta promillerajasta ja varsin yleisesti pidetty voimassa olevaa promillerajaa liian korkeana. Vuonna 1986 suoritettujen tutkimuksen mukaan 73 prosenttia tutkimukseen vastanneista oli sitä mieltä, että vesiliikennejuopumukseen olisi sovellettava samanlaisia säännöksiä kuin maaliikenteen rattijuopumuksiin. Vastanneista lisäksi 12 prosenttia on jokseenkin samaa mieltä, täysin eri mieltä oli vain 4 prosenttia.

Vastuullisen veneilijän kannalta ehdotetulla säännösten muutoksella ei ole juurikaan merkitystä, koska tällainen veneilijä ei lähde vesille kuljettamaan alusta tai pienempääkään moottoriveneä alkoholin vaikutuksen alaisena.

Suomen vesillä hukkuu vuosittain noin 350 ihmistä, joista suurella osalla on alkoholia veressä onnettomuushetkellä. Esimerkiksi vuonna 1987 veneliikenneonnettomuuksissa kuoli 87 henkeä, joista hukkui 80, sekä vuonna 1986 veneliikenneonnettomuuksissa menehtyi 122 ihmistä, joista 112 hukkui. Vuonna 1986 70 prosenttia onnettomuusveneidä kuljettajista oli alkoholin vaikutuksen alaisena, ja vuonna 1987

vastaava prosenttiluku oli 80. Vuosina 1988—1990 kuolleita oli veneonnettomuuksissa eri vuosina 125, 139 ja 101, joista kahtena ensin mainittuna vuonna kaksi kolmasosaa on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena. Myös onnettomuusveneidä matkustajista pääosa on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena. Näissä tapauksissa pääosassa on alkoholilla ollut osuutta kuolemiin. Tästä syystä vesiliikenteen lisääntyessä hukkumistapausten vähentämiseksi ja vesiliikenneturvallisuuden lisäämiseksi on tarpeen alentaa vesiliikennejuopumuksen promillerajaa 0,5 promilleen nykyisestä 1,5 promilleesta. Lähtökohtana on tietenkin pidettävä sitä, että vesillä ei saa liikkua lainkaan alkoholin vaikutuksen alaisena. Vähintään kuljettajan tulisi ainakin olla selvä ja kyetä huolehtimaan muista mukana olevista. Kuitenkin oikeusturvasyistä on kohtuullista säätää rangaistavuuden raja 0,5 promilleen. Tutkimusten mukaan vasta 0,5 promillen veren alkoholipitoisuutta voidaan pitää sellaisena, että se on selvästi heikentänyt kykyä kulkuneuvon turvalliseen kuljettamiseen. Tätä pienemmissä alkoholipitoisuuksissa yksilölliset erot tekevät tulokset epävarmoiksi.

Edellä on todettu, että lakivaliokunta käsitellessään nykyistä liikennejuopumuslainsäädäntöä perusteli korkeaa 1,5 promillen veren alkoholipitoisuuden jättämistä rangaistavuuden rajaksi sillä, että laissa on myös toinen itsenäinen kriteeri, jonka perusteella rangaistavuus määräytyy. Kuitenkin oikeuskäytäntö on osoittanut, että kuljettajan heikentyneen kyvyn perusteella on usein vaikea näyttää vesiliikennejuopumusta toteen. Tämä vaikuttaa myös poliisin valvontaan ja johtaa siihen, että käytännössä pääsääntöisesti poliisi joutuu toimimaan vain säädetyn promillerajan perusteella. Tästäkin syystä on paikallaan muuttaa lainsäädäntöä.

Vesiliikennejuopumuksen rangaistavuus ehdotetaan tässä aloitteessa toteutettavaksi ottamalla mallia maaliikenteen rattijuopumuslainsäädäntöstä. Lievemmin ehdotetaan rangaistavaksi vesiliikennejuopumuksesta sakolla tai enintään kolmen kuukauden vankeudella moottorikäyttöisen laitteen kuljettaminen vesillä kuljettajan veren alkoholipitoisuuden ollessa vähintään 0,5 promillea. Mikäli veren alkoholipitoisuus on yli 1,5 promillea ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisten tai kuljettajan omalle turvallisuudelle, rangaistaan törkeästä vesiliikennejuopumuksesta enintään kahden vuoden vankeudella taikka vähintään 60 päiväsakolla. Vaaran käsitteellä tarkoitetaan

tässä, kuten maaliikenteessäkin, abstraktin vaaran aiheuttamista. Törkeästä vesiliikennejuopumuksesta on kysymys myös veren alkoholipitoisuuden ollessa 0,5—1,49 promillea, mikäli kuljettajan kyky virheettömiin suorituksiin tällöin on tuntuvasti huonontunut. Tällä tavoin teon vakavuus ja moitittavuus tulisi seuraamuksesta päätettäessä nykyistä paremmin otetuksi huomioon. Vesiliikennejuopumuksesta aiheutuva vaara on erilainen esimerkiksi ohjailtaessa matkustaja-alusta tai pikavenettä vilkkaasti liikennöidyllä yleisellä kulkuväylällä verrattuna pienen moottoriveneen kuljettamiseen syrjäisillä vesialueilla. Tietenkin myös pienellä moottoriveneellä voidaan aiheuttaa vähäliikenteisilläkin vesillä vakavia seuraamuksia, jos esimerkiksi alkoholin vaikutuksen alaisena henkilölastissa oleva vene ajetaan karille tai myrskyssä nurin. Joka tapauksessa ehdotettu säännöstö antaa riittävän joustavuuden sen soveltamiseen erilaisiin käytännön

tilanteisiin. On huomattava, että tieliikennenormeista poiketen ehdotetaan rangaistavuuden yhdeksi kriteeriksi myös vaaran aiheuttamista kuljettajalle itselleen. Onnettomuuksista aiheutuu aina huomattavia kustannuksia myös muille tahoille kuin kuljettajalle itselleen, minkä vuoksi on perusteltua puuttua asiaan myös tältä osin.

Lakitekstissä tarkoitetaan aluksella kaikkia moottorikäyttöisiä vesillä kulkevia laitteita. Nykyisen oikeuskäytännönkin mukaan perämoottorin voimalla kulkenut soutuvene katsotaan lain tarkoittamassa mielessä alukseksi.

Laki on tarkoitus saattaa voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun eduskunta on sen hyväksynyt.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että Eduskunta hyväksyisi seuraavan lakiehdotuksen:

Laki

rikoslain 23 luvun 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 19 päivänä joulukuuta 1889 annetun rikoslain 23 luvun 6 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on 10 päivänä joulukuuta 1976 annetussa laissa (960/76), sekä

lisätään 6 §:ään uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 ja 3 momentti siirtyvät 3 ja 4 momentiksi, seuraavasti:

23 luku

Liikennejuopumuksesta

6 §

Joka kuljettaa alusta nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus on aluksen kuljettamisen aikana tai sen jälkeen vähintään 0,5 promillea, on tuomittava vesiliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

Jos 1 momentissa tarkoitettun henkilön veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,5 promillea tai

hänen kykynsä virheettömiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut, ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan vaarantamaan henkilön omaa tai toisten turvallisuutta, hänet on tuomittava törkeästä vesiliikennejuopumuksesta vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi tai vähintään kuuteenkymmeneen päiväsakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 199 .

Helsingissä 11 päivänä lokakuuta 1991

Seppo Peltari

