

Lakivaliokunnan mietintö n:o 9 hallituksen esityksestä rikoslain 23 luvun muuttamisesta

Eduskunta on 20 päivänä maaliskuuta 1992 lähettänyt lakivaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi otsikossa mainitun hallituksen esityksen n:o 18/1992 vp.

Valiokunta on tässä yhteydessä ottanut käsiteltäväksi myös seuraavat eduskunnan valiokuntaan lähettämät aloitteet: 7 päivänä toukokuuta 1991 valiokuntaan lähetetyn ed. Kohijoen ym. lakialoitteen n:o 21/1991 vp laiksi rikoslain 23 luvun muuttamisesta, 22 päivänä lokakuuta 1991 lähetetyn ed. Peltarin lakialoitteen n:o 73/1991 vp laiksi rikoslain 23 luvun 6 §:n muuttamisesta sekä 13 päivänä maaliskuuta 1992 lähetetyn ed. Mäkelän ym. toivomusaloitteen n:o 7/1992 vp vesiliikennejuopumuksen promillerajan alenemisesta.

Liikennevaliokunta on eduskunnan päätöksen mukaisesti antanut hallituksen esityksestä lakivaliokunnalle lausunnon (LiVL 2/1992 vp), joka on otettu tämän mietinnön liitteeksi.

Asian johdosta ovat valiokunnassa olleet pääosin keväällä 1992 kuultavina lainsäädäntöjohtaja Jan Törnqvist ja ylijohtaja K. J. Lång oikeusministeriöstä, poliisiylitarkastaja Teuvo Veijalainen, komentaja Pekka Henttonen ja ylikomisario Seppo Piipponen sisäasiainministeriöstä, ylitarkastaja Jorma Hörkkö liikenneministeriöstä, ylitarkastaja Markku Sorvari sosiaali- ja terveysministeriöstä, toimistopäällikkö Tapio Rauman merenkulkuhallituksesta, kehittämisspäällikkö, valtiotieteen tohtori Juhani Lehto sosiaali- ja terveyshallituksesta, oikeusneuvosmies Maija-Liisa Törnblom Helsingin raastuvanoikeudesta, tutkija Hannu Niemi Oikeuspoliittisesta tutkimuslaitoksesta, professori Jarmo Pikkarainen Kansanterveyslaitoksesta, professori Antti Penttilä Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitoksesta, tekniikan tohtori Markku Salusjärvi Valtion teknillisestä tutkimuskeskuksesta, komisario Kauko Heikkilä Tampereen liikkuvasta poliisista, toimitusjohtaja Valde Mikkonen Liikenneturvasta, apulaisjohtaja Martti Mikkonen Liikennevakuutusyhdistyksestä, toimitusjohtaja Lasse Murto A-klinikkasäätiöstä, toiminnanjohtaja Juha Väättäinen Suomen Raittiusjärjestöt ry:stä,

toiminnanjohtaja Kalervo Koivisto Liikenne- ja raittiustyön Keskuksesta sekä professori Pekka Koskinen ja vt. professori Matti Syvänen.

Hallituksen esitys ja eduskunta-aloitteet

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että törkeän rattijuopumuksen promilleraja alennetaan 1,5 promillesta 1,2 promilleen sekä vesiliikennejuopumuksen promilleraja 1,5 promillesta 1 promilleen. Lisäksi ehdotetaan, että liikennejuopumuksen eri tekemuotojen rangaistavuuden edellytyksenä oleva alkoholipitoisuus olisi määritettävissä paitsi verestä myös kuljettajan uloshengitysilmaasta. Ehdotuksen mukaan veren 0,5 promillen alkoholipitoisuutta vastaisi 0,25 milligrammaa, 1,0 promillen 0,50 milligrammaa ja 1,2 promillen alkoholipitoisuutta 0,60 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Lakialoitteessa n:o 21/1991 vp ehdotetaan rikoslain 23 luvun muuttamista siten, että rattijuopumuksen rangaistavuusraja alennettaisiin nykyisestä 0,5 promillesta 0,3 promilleen ja että törkeän rattijuopumuksen promilleraja alenisi nykyisestä 1,5 promillesta 1,0 promilleen. Samalla törkeästä rattijuopumuksesta tuomittavan sakkorangaistuksen päiväsakkojen minimimäärä nousisi 100 päiväsakkoon. Edelleen aloitteessa ehdotetaan vesiliikennejuopumussäännösten muuttamista siten, että rangaistavuuden alarajaksi tulisi nykyisen 1,5 promillen sijasta 1,0 promillea.

Lakialoitteessa n:o 73/1991 vp ehdotetaan rikoslain 23 luvun 6 §:n muuttamista siten, että rangaistavan vesiliikennejuopumuksen promilleraja alennettaisiin nykyisestä 1,5 promillen veren alkoholipitoisuudesta 0,5 promillen veren alkoholipitoisuuteen. Lisäksi ehdotetaan vesiliikennejuopumuksen luokittelamista lievemmän rangaistukseen alaiseen tavalliseen liikennejuopumukseen ja ankarammin rangaistavaan törkeään vesiliikennejuopumukseen.

Toivomusaloitteessa n:o 7/1992 vp ehdotetaan hyväksyttäväksi toivomus, että hallitus ryhtyisi

toimiin vesiliikennejuopumuksesta säädetyn promillerajan alentamiseksi ja rangaistusmenettelyn määritelmien selkeyttämiseksi.

Valiokunnan kannanotot

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta puoltaa hallituksen esitykseen sisältyvän lakiehdotuksen hyväksymistä seuraavin huomautuksin ja muutosehdotuksin.

Törkeä rattijuopumus

Humala ja autoilu eivät kuulu yhteen. Tämä periaate, joka ilmenee voimakkaana rikoslain rattijuopumusta ja törkeää rattijuopumusta koskevista säännöksistä, on melko hyvin läpäissyt yleisen tietoisuuden.

Rikossäännösten kiristäminen on kriminaalipoliittisesti perusteltua silloin, kun rikosten määrä on kasvussa ja kasvua pyritään hillitsemään. Rattijuopumusten määrä on vuodesta 1991 alkaen kääntynyt laskuun ja vähentynyt erityisen selvästi vuonna 1993. Tämän vuoksi lakivaliokunta katsoo, ettei ole kriminaalipoliittisesti perusteltua ainakaan tässä vaiheessa, jolloin rikoslain kokonaisuudistus ei vielä ole edennyt liikenne-rikoksiin, alentaa törkeän rattijuopumuksen rangaistavuuden rajaa. Valiokunta ehdottaa lain 2 §:n säilyttämistä tältä osin ennallaan. Valiokunta esittää 2 §:n muutosehdotukseen tästä kannanotosta johtuvia tarkistuksia.

Liikennevaliokunnan lausunnossa katsotaan, että seuraamusjärjestelmää kehitettäessä on selvitettävä hoitoon ohjauksen mahdollisuus liikennejuopumustapauksissa. Tämä on perusteltua sen vuoksi, että suuri osa korkeilla promillemäärillä ajavista on alkoholiongelmaisia rikoksen-uusijoita, joihin ei juuri voida vaikuttaa rangaistuksia ankaroitamalla. Lakivaliokunta yhtyy liikennevaliokunnan kannanottoon ja uudistaa huumausainerikoslakiesitystä koskevan mietinnön (HE 180/1992 vp — LaVM 17/1993 vp) johdosta hyväksytyn lausuman seuraamusjärjestelmämme täydentämisestä uudella seuraamuksella, jossa rangaistukseen voidaan sisällyttää hoitojakso.

Veneliikennejuopumus

Hallituksen esityksen lähtökohtana on, että veneliikenteen merkittävästi kasvaneet määrät ja nopeudet ovat koventaneet kuljettajan suoritus-

kyvyille asetettavia vaatimuksia. Tämän vuoksi on syytä alentaa vesiliikennejuopumuksen rangaistavuuden rajaa ja näin osoittaa, etteivät myöskään humala ja veneily kuulu yhteen. Valiokunta hyväksyy hallituksen esityksen lähtökohdat ja katsoo, että promillerajan alentamisella voidaan vahvistaa kielteisiä asenteita jatkuvasti lisääntyvän ja nopeutuvan veneilyliikenteen haitallisia ja vaarallisia käyttäytymismuotoja kohtaan. Näin ollen valiokunta puoltaa lakiehdotuksen 6 §:n hyväksymistä.

Lainmuutos ei kuitenkaan yksinään riitä toivottuun tulokseen pääsemiseksi. Veneliikenteen turvallisuuden parantamiseksi tarvitaan jatkuvaa valistusta ja asennekasvatusta, jotta veneilyliikenteen turvallisuutta lisäävien toimenpiteiden merkitys ja tärkeys ymmärretään. Valiokunta katsoo, että muun muassa kelluntaliivit pitää saada kaikkien veneilijöiden vakiovarusteiksi ja jatkuvaan käyttöön. Lisäksi on tarpeen, että veneliikenteen valvontaa tehostetaan niin sisävesillä kuin merellä erityisesti vilkkaasti liikennöityinä aikoina ja vilkkailla väylillä.

Veneliikennejuopumusta koskeva rangaistus-säännös toisin kuin rattijuopumusta koskeva säännös sisältää vain rikoksen perustekomuodon. Tältä osin säännös poikkeaa rikoslakiprojektin yhteydessä omaksutuista rikoslain kirjoitamisperiaatteista. Valiokunta katsoo, että rikoslakiprojektin liikenne-rikostyöryhmässä on syytä tarkkaan selvittää, tulisiko vesiliikennejuopumusta koskevat säännökset eriyttää tekovalioiden mukaan ja ottaa teon rangaistavuuden määrittelyssä huomioon erilaisten alusten, veneiden sekä ympäristöolosuhteiden merkitys vai jätetäänkö näiden seikkojen huomioon ottaminen edelleen rangaistuksen mittaamiskäytännön varaan.

Uloshengitysilman alkoholipitoisuuden määrittämisen hyväksyminen liikennejuopumuksen kriteeriksi

Luotettavien puhallusanalyysilaitteiden kehittäminen on luonut edellytykset sille, että uloshengitysilman alkoholipitoisuuden määrittämistä voidaan käyttää veren alkoholin määrittämisen ohella liikennejuopumuksen toteamiseen. Parin viimeksi kuluneen vuoden aikana useassa eri maassa on tehty mahdolliseksi verikokeen korvaaminen puhalluskokeella. Kun puhallusanalyysilaitteiden käyttöönotolla voidaan vapauttaa poliisin voimavaroja ja vähentää terveyskeskusten kuormitusta, kun kansainväliset kokemukset

laitteiden luotettavuudesta ovat hyviä eikä ole osoitettavissa, että kansalaisten oikeusturva vaarantuu, valiokunta puoltaa hallituksen esitystä uloshengitysilman alkoholipitoisuuden määrittämisen hyväksymisestä liikennejuopumuksen kriteeriksi.

Tarkoituksena on ottaa järjestelmä käyttöön siten, että sisäasiainministeriön asettama, eri viranomaisista koottu työryhmä ensin toteaa järjestelmän olevan kunnossa, sen jälkeen poliisille annetaan ohjeet laitteiden käyttämisestä ja lupa ryhtyä käyttämään niitä, oikeuskanslerinvirasto antaa syyttäjille asianmukaiset ohjeet asiasta ja oikeusministeriö ilmoittaa uuden järjestelmän käyttöönottamisesta tuomioistuimille.

Hyväksyessään ehdotetun menettelytavan valiokunta *edellyttää*,

että uuden järjestelmän käyttöön ottamisessa toimitaan huolellisesti ja hallitusti siten, että

— hankittavat laitteet täyttävät mm. toimintavarmuudeltaan korkeat laatuvaatimukset ja niiden toiminnan seuranta on järjestetty,

— poliisille annetaan riittävät ohjeet puhalluttamisesta sekä niistä tilanteista, joissa veren alkoholipitoisuus on todettava verikokein,

— syyttäjät ja oikeuslaitos saavat riittävän informaation uusista säännöksistä ja

— uusien laitteiden käyttöönotosta ja uudesta mittaustavasta järjestetään yleisölle suunnattu riittävä tiedotuskampanja yleisissä tiedotusvälineissä.

Liikennevakuutuslain muuttaminen

Hallituksen esitykseen ei sisälly ehdotusta liikennevakuutuslain muuttamisesta. Lakivaliokunta samoin kuin liikennevaliokunta katsoo, että samalla kun rikoslakiin lisätään säännökset liikennejuopumuksen rangaistavuuden määrittelemisestä uloshengitysilman alkoholipitoisuuden perusteella, on välttämätöntä lisätä liikennevakuutuslakiin vastaavat säännökset. Lisäykset ovat luonteeltaan teknisiä.

Edellä lausuttuun viitaten lakivaliokunta ehdottaa, että tässä yhteydessä hyväksytään näitä säännöksiä koskeva uusi lakiehdotus (2.) laiksi liikennevakuutuslain 7 ja 20 §:n muuttamisesta.

Eduskunta-aloitteet

Valiokunnan edellä omaksumasta kannasta seuraa, että lakialoitteet tulisi hylätä.

Hallituksen esitys toteuttaa toivomusaloitteen olennaisen sisällön. Sen vuoksi valiokunta ehdottaa aloitteen hylättäväksi tarpeettomaksi käyneenä.

Edellä lausutun perusteella lakivaliokunta kunnioittavasti ehdottaa,

että hallituksen esitykseen sisältyvä lakiehdotus (1.) hyväksyttäisiin muutettuna ja

että hyväksyttäisiin uusi lakiehdotus (2.) seuraavasti:

1.

Laki**rikoslain 23 luvun muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain 23 luvun 1, 2, 4 ja 5 § sekä 6 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat 10 päivänä joulukuuta 1976 annetussa laissa (960/76) seuraavasti:

23 luku

Liikennejuopumuksesta

1 §

(Kuten hallituksen esityksessä)

2 §

Jos rattijuopumuksessa

1) rikoksentehtijän veren alkoholipitoisuus on vähintään *1,5 promillea* tai hänellä on vähintään *0,75 milligrammaa* alkoholia litrassa uloshengitysilmää tai

2) rikoksentehtijän kyky virheettömiin suori-
 tuksiin on tuntuvasti huonontunut

ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan vaarantamaan toisten turvallisuutta, rikoksentehtijä on tuomittava *törkeästä rattijuopumuksesta* vähintään kuuteenkymmeneen päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

4—6 §

(Kuten hallituksen esityksessä)

Voimaantulosäännös

(Kuten hallituksen esityksessä)

2.

Laki**liikennevakuutuslain 7 ja 20 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikennevakuutuslain 7 §:n 3 momentti ja 20 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat 23 päivänä maaliskuuta 1979 annetussa laissa (374/79), seuraavasti:

2 luku

Liikennevahingon korvaaminen

7 §

Jos joku on aiheuttanut itselleen henkilöön kohdistuneen vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen verensä alkoholipitoisuus oli ajon aikana tai sen jälkeen vähintään *1,5 promillea* tai että hänellä oli vähintään *0,75 milligrammaa* alkoholia litrassa uloshengitysilmää taikka hän on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa muuten alkoholin tai muun huumausaineen kuin alkoholin vaikutuksen alaisena taikka alkoholin ja muun huumausaineen yhteisvaikutukseen alaisena niin, että hänen kykynsä virheettömiin suorituksiin oli tuntuvasti huonontunut, suoritetaan korvausta

ajoneuvon vakuutuksesta vain sikäli kuin siihen on erityinen syy. Mitä edellä on sanottu kuljettajan oikeudesta korvaukseen, koskee myös matkustajaa, milloin tämä vahingon sattuessa oli mukana ajoneuvossa, vaikka hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää edellä mainitusta kuljettajan tilasta.

5 luku

Erityisiä säännöksiä

20 §

Jos moottoriajoneuvon omistaja, kuljettaja tai matkustaja on aiheuttanut vahingon tahallaan tai törkeällä tuottamuksellaan tai jos vahinko on aiheutunut tuottamuksesta ajettaessa ajoneuvol-

la, johon oli päästy käsiksi tekemällä sellainen rikos tai jota käytettiin sellaisen rikoksen tekemiseen, joka ei ole vähäinen, tahi jos joku on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen verensä alkoholipitoisuus oli ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 1,5 promillea tai että hänellä oli vähintään 0,75 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa taikka hän on aiheuttanut vahingon kuljettaessaan ajoneuvoa muuten alkoholin tai muun huumaaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksen alaisena taikka alkoholin ja muun huumaaavan aineen yhteisvaikutuksen alaisena niin, että hänen kykynsä

virheettömiin suorituksiin oli tuntuvasti huonontunut, ja jos liikennevakuutusyhtiö tällaisessa tapauksessa suorittaa vahingonkorvaukseksi määrän, joka saajalla on oikeus vaatia korvausvelvolliselta, siirtyy tämä oikeus yhtiölle. Edellä tarkoitettu korvausvelvollisuus määräytyy vahingonkorvauslain (412/74) 2 ja 4 luvussa säädettyjen perusteiden mukaan.

— — — — —
Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 199 .

Edelleen lakivaliokunta kunnioittavasti ehdottaa,

että lakialoitteisiin n:o 21/1991 vp ja 73/1991 vp sisältyvät lakiehdotukset hylättäisiin.

Helsingissä 7 päivänä kesäkuuta 1994

Vielä lakivaliokunta kunnioittavasti ehdottaa,

että toivomusaloite n:o 7/1992 vp hylättäisiin.

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Lax, varapuheenjohtaja Halonen ja jäsenet Aittoniemi,

Hassi, Häkämies, Komi, Korteniemi, Luhtanen, Mäkelä (osittain), Piha, Polvi, Rossi, Savela, Seivästö, Suhola, Tykkyläinen ja Vuoristo.

Vastalauseita

I

Hallituksen esityksessä alennetaan vesiliikennejuopumuksen rangaistavuuden rajaa nykyisestä 1,5 promillesta 1,0 promilleen. Tätä perustellaan muun muassa nopeiden veneiden määrän kasvulla. Vesiliikennejuopumusrajan muuttaminen hallituksen esittämällä tavalla kärjistää entistään sitä ongelmaa, että juopumusraja on sama kotitarvekalastajalla, joka laskee kalaverkkoja Iijoen muutaman hevosvoiman perämoottoriveneellä, ja matkustajalaivan kapteenilla.

Hallituksen esittämä vesiliikennejuopumuksen raja on liian korkea ammattimaiseen henkilö- ja rahtiliikenteeseen vesillä. En pidä hyväksyttävänä sitä,

että ankarammat rajoitukset aluksen kuljettajan juopumukselle jätetään pelkästään varustamojen sisäisten määräysten varaan. Pienveneilyssä väylien ulkopuolella hallituksen esittämä raja puolestaan on liioitellun ankara. Siksi esitän vesiliikennejuopumuksen rajan porrastamista siten, että kuljettaessa syväväylien ulkopuolella alle 10 metrin pituisia venettä, jonka huippunopeus on alle 10 solmua, raja pysyisi entisellään 1,5 promillessa. Hallituksen esittämä 1,0 promillen raja koskisi tätä suurempia ja upeampia veneitä sekä kaikkia veneitä silloin, kun niitä kuljetetaan syväväylillä. Ammattimai-

nessa vesiliikenteessä aluksen kuljettajan juopumuksen raja olisi hallituksen esittämää ankarampi, 0,5 promillea.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että 1. lakiehdotus hyväksyttäisiin muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi 6 § näin kuuluvana:

6 §

Jos joku kuljettaa alusta nautittuaan alkoholia tai muuta huumaaavaa ainetta niin,

1) että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 1,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,75 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai

2) että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtä-

vän aikana tai sen jälkeen on vähintään 1,0 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,50 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa ja alusta kuljetetaan syväväylällä taikka kuljetettavan aluksen pituus on vähintään 10 metriä taikka suurin nopeus vähintään 10 solmua tunnissa tai

3) että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä on vähintään 0,25 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa ja alusta kuljetetaan ammattimaisessa rahti- tai henkilöliikenteessä tai

4) että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut

ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan vaarantamaan toisten turvallisuutta, hänet on tuomittava vesiliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Helsingissä 7 päivänä kesäkuuta 1994

Satu Hassi

II

Katsomme, että hallituksen esitys (HE 18/1992 vp) on perusteltu. Kannatamme sen hyväksymistä.

Helsingissä 7 päivänä kesäkuuta 1994

Aino Suhola

Ismo Seivästä

III

Katsomme, että lakivaliokunnan olisi tullut mietinnössään ehdottaa rattijuopumuksen promillerajaksi 0,3 promillea ja törkeän rattijuopumuksen promillerajaksi 1,0 promillea seuraavin perustein:

Rattijuopumuksen promillerajan alentaminen 0,3 promilleen lähestyisi täysraittiuuden periaatetta liikenteessä. Jos promilleraja jätetään 0,5 promilleen, houkuttelee se alkoholin käyttöön. Tällöin seurauksena on usein 0,5 promillerajan ylittyminen. Ruotsissa on kokeiltu 0,2 promillerajaa noin kahden vuoden ajan ja näyttää siltä, että rajan asettaminen 0,2 promilleen tulee olemaan pysyvä.

Edellä sanottua tukee myös se, että tutkimukset yksittäistapauksissa osoittavat jo alle 0,5 promillen veren alkoholipitoisuuden vaikuttavan kuljettajan kykyyn toteuttaa virheettömiä suorituksia. Liikenneturvallisuussyistäkin rajan alentaminen 0,3 promilleen on siten perusteltua.

Lääketieteelliset tutkimukset osoittavat kiistatta sen, että veren alkoholipitoisuuden ylittäessä 1,0 promillen rajan ihmisen havainnointi- ja reaktiokyvyssä tapahtuu jyrkkää laskua. Onnettomuusriski kohoaa siten tuntuvasti 1,0 promillerajan ylittyessä ja onnettomuuksien seurauksien vakavuusaste nousee selvästi.

Kun rikosten törkeysporttustus tapahtuu nimenomaan teon vaarallisuuden, vahingollisuuden ja paheksuttavuuden perusteella, on oikea raja rattijuopumuksen ja sen törkeän tekemuodon kohdalla 1,0 promillea.

Emme voi yhtyä myöskään niihin käsityksiin, että rikosten löysemmän rangaistavuuden perusteena on se, että vankilat täyttyvät tai että seurauksena on suurempia taloudellisia menetyksiä

suhteutettuna siihen, että valtaosassa ihmishenkiä vaatineissa tai pahoja vammoja aiheutuneissa liikenneonnettomuuksissa osasyynä on ollut ajoneuvon kuljettaminen alkoholin vaikutuksen alaisena.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että 1. lakiehdotus hyväksyttäisiin näin kuuluvana:

1.

Laki

rikoslain 23 luvun muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain 23 luvun 1, 2, 4 ja 5 § sekä 6 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat 10 päivänä joulukuuta 1976 annetussa laissa (960/76), seuraavasti:

23 luku

Liikennejuopumuksesta

1 §

Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,3 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,15 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, on tuomittava rattijuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

2 §

Jos rattijuopumuksessa
1) rikoksenteijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,0 promillea tai hänellä on vähintään

0,50 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai

2) rikoksenteijän kyky virheettömiin suoriin on tuntuvasti huonontunut

ja jos olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan vaarantamaan toisten turvallisuutta, rikoksenteijä on tuomittava törkeästä rattijuopumuksesta vähintään kuuteenkymmeneen päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

4—6 §

(Kuten valiokunnan mietinnössä)

Voimaantulosäännös

(Kuten valiokunnan mietinnössä)

Helsingissä 7 päivänä kesäkuuta 1994

Oiva Savela

Marja-Liisa Tykkyläinen

Tina Mäkelä

EDUSKUNNAN
LIIKENNEVALIOKUNTA

Helsingissä

10 päivänä huhtikuuta 1992

Lausunto n:o 2

Liite

Lakivaliokunnalle

Liikennevaliokunta antaa eduskunnan 20 päivänä maaliskuuta 1992 tekemän päätöksen mukaisesti lakivaliokunnalle lausunnon hallituksen esityksestä n:o 18 rikoslain 23 luvun muuttamisesta.

Asian johdosta ovat valiokunnassa olleet kuultavina lainsäädäntöjohtaja Jan Törnqvist oikeusministeriöstä, poliisiylitarkastaja Teuvo Veijalainen sisäasiainministeriöstä, ylitarkastaja Jorma Hörkkö liikenneministeriöstä, ylitarkastaja Markku Sorvari sosiaali- ja terveysministeriöstä, apulaispäälikkö Erkki Hietanen liikkuvas- ta poliisista, toimistopäälikkö Tapio Rauman merenkulkuhallituksesta, toimitusjohtaja Valde Mikkonen Liikenneturvasta, apulaisjohtaja Martti Mikkonen Liikennevakuutusyhdistyk- sestä professori Jarmo Pikkarainen Kansanter- veyslaitoksesta ja professori Antti Penttilä Hel- singin yliopiston oikeuslääketieteen laitoksesta.

Käsiteltyään asiaa liikennevaliokunta esittää kunnioittaen seuraavaa.

Hallituksen esitys

Lakiehdotuksen mukaan törkeän rattijuopu- muksen promilleraja alennetaan 1,5 promillesta 1,2 promilleen ja vesiliikennejuopumuksen pro- milleraja 1,5 promillesta 1 promilleen.

Lisäksi lakiehdotukseen sisältyy mahdolli- suus, että alkoholipitoisuus liikennejuopumusta- pauksissa olisi määriteltävissä paitsi verestä myös kuljettajan uloshengitysilmaasta.

Valiokunnan kannanotot

Liikennejuopumus

Törkeän rattijuopumuksen promillerajan alentamista valiokunta pitää hallituksen esityk- sessä mainituista syistä ja saadun selvityksen pe-

rusteella tarpeellisenä ja puoltaa lakiehdotuksen hyväksymistä siltä osin sellaisenaan. Oikeuspo- liittiset selvitykset eivät tosin suoranaisesti tue rangaistuksen korottamisen rikollisuutta vähen- tävää vaikutusta. Liikenneturvallisuuden kan- nalta promillerajan alentaminen on kuitenkin perusteltua erityisesti kielteisten asenteiden koh- distamiseksi törkeimpiin liikennejuopumustapa- uksiin.

Seuraamusjärjestelmän osalta liikennevalio- kunta pitää tärkeänä sakko- ja vankeusrangais- tuksille vaihtoehtoisten keinojen käyttöönoton selvittämistä. Liikennejuopumus on rikollisuu- den muoto, jossa rikoksen uusinta on tyypillistä. Nämä tapaukset ovat, paitsi vaikea liikennetur- vallisuusongelma, myös vakava sosiaalipoliitti- nen ongelma. Liikennevaliokunta katsoo, että vaihtoehtoista seuraamusjärjestelmää kehiteltä- essä on selvitettävä hoitoonohjauksen mahdolli- suus liikennejuopumustapauksissa.

Vesiliikennejuopumus

Pääosa kuolemaan johtaneista vesiliikenne- onnettomuuksista on tapahtunut soutuveneissä tai pienissä perämoottoriveneissä, joissa pelas- tusvälineet eivät ole pakollisia. Saadun selvityk- sen mukaan valtaosa hukkumisonnettomuuksis- ta olisi vältetty kelluntaliivejä käyttämällä. Li- ikennevaliokunta kiinnittää huomiota edellä mai- nittuun ongelmaan ja katsoo, että onnettomuus- alttiiden pienveneiden osalta on syytä selvittää ja toteuttaa mahdolliset turvallisuutta lisäävät toi- menpiteet.

Vesiliikenteessä noudatettava promilleraja on kansainvälisesti poikkeuksellinen sääntö. Ran- gaistuksen mittaaminen kaavamaisesti yhden promillerajan nojalla on ongelmallista. Valio- kunnan käsityksen mukaan vesiliikennejuopu- muksen rangaistussäännökset tulisi nykyistä sel- vemmin eriyttää tekovälineiden mukaan. Valio- kunta toteaa, että vesiliikennejuopumusta kos-

kevissa säännöksissä täsmennystä kaipaavat erilaisten alusten, veneiden sekä ympäristöolosuhteiden merkitys teon rangaistavuuteen.

Kuljettajan alkoholin nauttimisen toteaminen

Valiokunnan käsityksen mukaan lakiehdotus jättää avoimeksi oikeusturvaa koskevan kysymyksen, joka on asianmukaista täsmentää. Kysymys liittyy hengitysilmanäytelaitteen luotettavuuteen ja epäillyn oikeuteen päästä tarvittaessa verikokeeseen uloshengitysilmanäytteen antamisen jälkeen.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kuljettajan alkoholin nauttimisen toteaminen uloshengitysilman alkoholipitoisuudesta ei aina anna oikeata lopputulosta. Näytteet on annettava tarkoin valvotuissa ja erityisesti näytteen antamiseen järjestetyissä olosuhteissa ja tiloissa, joissa virhemahdollisuudet on täysin eliminoitu. Tämänkaltaisten olosuhteiden luominen valtakunnallisesti on mahdollista vasta siirtymäkauden jälkeen.

Liikennevaliokunta edellyttää, että ennen kuin uloshengitysilman alkoholipitoisuuden toteamiseen käytettävä laitteisto otetaan käyttöön, luodaan keskitetty laaduntarkkailujärjestelmä, jolla varmistetaan laitteiden toimivuus ja valtakunnallisesti yhtäpitävät tulokset.

Lisäksi liikennevaliokunta kiinnittää lakivaliokunnan huomiota kysymykseen, olisiko epäillylle oikeusturvasyistä perustelluissa tapauksissa varattava mahdollisuus alkoholin nauttimisen toteamiseen verinäytteellä myös uloshengitysilmakokeen jälkeen.

Valiokunta korostaa vielä lain soveltamisesta annettavien toimintaohjeiden sekä tiedotuksen ja valistuksen merkitystä. Erityisen tärkeätä on, että poliisin toimintaohjeissa määritellään tarkasti sekä poliisin että liikennejuopumuksesta epäillyn oikeudet ja velvollisuudet sekä tutkimusmenetelmävaihtoehdot. Lisäksi on välttämätöntä, että epäillylle tutkintatilanteessa ilmoitetaan tutkintavaihtoehdoista ja virhemahdollisuuksista tutkinnassa.

Liikennevakuutuslain muuttaminen

Hallituksen esityksestä poiketen liikennevaliokunta katsoo, että liikennevakuutuslain muuttaminen on tarpeen lakiteknisistä syistä ja johdonmukaisuuden vuoksi. Liikennevakuutuslain

muuttaminen lakiteknisistä syistä on tarpeen, koska nykyisessä muodossaan se ei ota huomioon kuljettajan alkoholin nauttimisen toteamista hengitysilmaasta. On myös johdonmukaista alentaa liikennevakuutuslain 7 § 3 momentin ja 20 § 1 momentin promilleraja 1,2 promilleen, kuten rikoslain 23 luvun 2 §:n osalta on ehdotettu. Törkeän rattijuopumuksen promillerajan alentamista esitetään mm. siksi, että tutkimusten mukaan rattijuoppojen onnettomuusriski kasvaa jyrkästi veren alkoholipitoisuuden noustessa yli 1 promillen. Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan myös vakuutuksenantajan regressioikeuden edellytysten tulee seurata onnettomuusriskin kasvua ja säännöksiä törkeästä rattijuopumuksesta. Riskin jakaminen vakuutusmaksuissa muiden vakuutuksenottajien kesken ei ole kohtuullista.

Organisatoriset ja taloudelliset vaikutukset

Lakiehdotuksen yhtenä tarkoituksena on vapauttaa poliisin voimavaroja muihin tehtäviin ja vähentää terveyskeskusten kuormitusta sekä odotusaikoja ja kuljetuksia. Suomessa on noin 250 terveyskeskusta. Valiokunnan saaman tiedon mukaan uloshengitysilmanäytteen ottavia laitteita on tarkoitus hankkia alle kolmasosa tästä lukumäärästä ja sijoittaa ne tulevaisuudessa kihlakunnittain.

Voimassa olevan pakkokeinolain mukaan verinäytettä ei saa ottaa eikä muuta lääketieteellistä asiantuntemusta vaativaa tutkimusta suorittaa muu kuin lääkäri. Liikennevaliokunnan mielestä olisi tarkoituksenmukaista ja resurssien käytön kannalta järkevää, että verinäytteen voisi ottaa muukin terveydenhuoltohenkilöstö, jolla on oikeus verinäytteen ottamiseen. Valiokunnan käsityksen mukaan tällä toimenpiteellä voidaan olennaisesti vähentää verinäytteen ottamisen odotusaikoja. Liikennevaliokunta huomauttaa, että edellä mainitut seikat huomioon ottaen ei ole täysin selvää, vapauttaako uudistus poliisin voimavaroja.

Vankeinhoitolaitoksen näkökulmasta uudistus kiistatta lisää valtion menoja. Puhalluskokeisiin siirtymisestä aiheutuu valtiolle menoja paitsi laitehankinnoista, laitteiden varman toiminnan takaavien tilojen järjestämisestä sekä keskitetyn ja valtakunnallisesti toimivan atk-pohjaisen laaduntarkkailujärjestelmän järjestämisestä. Hallituksen esityksessä ei tältä osin ole taloudellisia vaikutuksia riittävästi selvitetty.

Edellä esitetyn perusteella liikennevaliokunta esittää kunnioittavasti,

että lakivaliokunta laatiessaan mietintöään ottaisi huomioon, mitä tässä lausunnossa on esitetty.

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Saari, varapuheenjohtaja Kasurinen, jäsenet Antvuori, Hassi, Karhunen, Kekkonen, Kohijoki, Lahikainen,

M. Laukkanen, Mölsä, Rauramo, Renlund, Rönholm ja Tennilä sekä varajäsenet Kauppinen ja V. Laukkanen.

Eriävä mielipide

Promillerajat

Katson, että liikennevaliokunnan olisi tullut lausunnossaan suositaa törkeän rattijuopumuksen promillerajaksi 1,0 promillea ja rattijuopumuksen osalta 0,2 promillea seuraavin perustein.

Tutkimustulokset osoittavat kiistattomasti, että 1 promillesta lähtien onnettomuusriski kohoaa tuntuvasti. Rikosten törkeysorrastus tapahtuu nimenomaan teon vaarallisuuden, vahingollisuuden ja paheksuttavuuden perusteella, jolloin tässä suhteessa oikea raja rattijuopumuksen ja sen törkeän tekemuodon kohdalla olisi 1 promille. Hallituksen esityksen ehdotus onkin nähty asiantuntijoiden taholta jonkinlaisena kompromissina. Tällaisiin kompromissiratkaisuihin ei ole kuitenkaan syytä.

Rajan alentaminen 1 promilleen antaisi myös paremmat valmiudet ns. sopimushoitojärjestelmän kehittämiseen toistuvasti rattijuopumuksen syyllistyneille, koska sopimushoito tuskin onnistuu niissä tapauksissa, joissa henkilöä ei tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen.

Rattijuopumuksen promillerajan alentaminen 0,2 promilleen on perusteltua sen takia, että tämä raja toteuttaisi täysraittisuuden periaatteen liikenteessä. 0,5 promillen raja houkuttelee ihmisiä juomaan alkoholia, jolloin seurauksena on liian usein 0,5 promillenkin ylittyminen. Ruotsissa on jo toteutettu rajan alentaminen 0,2 promilleen ja lähes 2 vuoden kokemusten jälkeen kaikki viittaa siihen, että muutos tulee olemaan pysyvä.

Promillerajan alentamista 0,2 promilleen voi-

daan perustella myös liikenneturvallisuussyistä. Yksittäisissä tapauksissa jo alle 0,5 promillen veren alkoholipitoisuus vaikuttaa kuljettajan kykyyn virheettömiin suorituksiin. Toisaalta lievässäkin nousuhumalassa kuljettajan valmius riskinottoon voi jo kasvaa. Erityisen tärkeä 0,2 promillen raja olisi nuorten kohdalla: jo 15-vuotiainkin voi syyllistyä rattijuopumukseen. Nuorten tottumattomuus alkoholinkäyttöön johtaa usein siihen, että jo vähäinenkin veren alkoholipitoisuus vaikuttaa selvästi nuoren ajokäyttäytymiseen ja lisää siten onnettomuusriskiä. Tämän vahvistavat useat kansainväliset tutkimukset.

Siinä tapauksessa, ettei 0,2 promillen rajaa vahvisteta, tulisi lakivaliokunnan harkita vaihtoehtona täysraittisuuden periaatteen toteuttamiselle sitä, että poliisille sallittaisiin oikeus ajon keskeyttämiseen määrääjäksi tai vaatia kuljettajan vaihtamista niissä tapauksissa, joissa kuljettajan veren alkoholipitoisuus on yli 0,2 promillea.

Lakivaliokunnalle tulisi esittää myös tutkittavaksi, mitä mahdollisuuksia on asettaa esimerkiksi Englannin lainsäädäntöä vastaavalla tavalla ravintoloitsijalle nykyistä suurempi vastuu huolehtia siitä, ettei selvästi juopunut ravintolan asiakas lähde kuljettamaan henkilöautoa ravintolasta poistuessaan.

Vielä yhtenä seikkana lakivaliokunnalle tulisi esittää tutkittavaksi, mitä mahdollisuuksia on määrätä toistuvasti rattijuopumukseen syyllistyneelle ajoneuvon omistus- ja hallintakielto ajokiellon ajaksi, koska pelkkä ajokielto ei tosiasiallisesti estä kuljettajaa ajamasta omaa autoaan.

Helsingissä 10 päivänä huhtikuuta 1992

Vesa Laukkanen