

## Hallituksen esitys Eduskunnalle rikoslain 23 luvun muuttamisesta

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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 määriteltävissä paitsi verestä myös kuljettajan uloshengitysil-

gitysilmaasta. Ehdotuksen mukaan veren 0,5 promillen alkoholipitoisuutta vastaisi 0,25 milligrammaa, 1 promillen 0,50 milligrammaa ja 1,2 promillen alkoholipitoisuutta 0,60 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Muutokset ovat tarkoitettut tuleviksi voimaan siten, että vesiliikennejuopumusta koskevaa uutta säännöstä voitaisiin soveltaa jo kuluvan vuoden 1992 veneilykauden alusta.

### YLEISPERUSTELUT

#### 1. Nykytila

##### 1.1. Voimassa oleva lainsäädäntö

*Rattijuopumuksena* rangaistaan rikoslain 23 luvun (960/76) 1 §:n mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaminen, kun kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 0,5 promillea. Rangaistusasteikko on sakkoa tai vankeutta enintään kolme kuukautta.

Törkeänä rattijuopumuksena (2 §) rangaistaan moottoriajoneuvon kuljettaminen, jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,5 promillea. Vaihtoehtoisena, joskin käytännössä vähämerkityksisenä edellytyksenä on, että kuljettajan kyky virheettömiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut. Kumpaankin edellytykseen liittyy vielä vaatimus siitä, että olosuhteiden tulee olla sellaiset, että teko on omiaan vaarantamaan toisten turvallisuutta. Törkeän rattijuopumuksen rangaistus on vähintään 60 päiväsakkoa tai vankeutta enintään kaksi vuotta.

*Vesiliikennejuopumuksesta* (6 §) rangaistaan

sitä, joka kuljettaa alusta nautittuaan alkoholia tai muuta huumavaa ainetta niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut tai hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 1,5 promillea, ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan vaarantamaan toisten turvallisuutta. Aluksia ovat paitsi rekisteröitävät alukset myös rekisteröintipakon ulkopuolella olevat moottoriveneet ja purjeveneet. Sen sijaan soutuveneet ja muut pienet vesiliikennevälineet, kuten optimistijollat ja purjelaudat, jäävät vesiliikennejuopumussäännöksen soveltamisalan ulkopuolelle (3 momentti).

Veneliikennelain 1 §:ssä on asetettu jokaiselle vesillä liikkujalle muun muassa velvollisuus noudattaa olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta onnettomuuden välttämiseksi sekä velvollisuus olla aiheuttamatta vaaraa tai vahinkoa muille. Säännöksen rikkominen on rangaistavaa joko varomattomuutena vesiliikenteessä enintään kolmen kuukauden vankeusrangaistuksella tai törkeänä varomattomuutena vesiliikenteessä, jolloin rangaistus on enintään kaksi vuotta vankeutta (lain 4 §).

Tämän perusteella joissain tapauksissa rangaistussäännös voi tulla sovellettavaksi tilanteissa, joissa aluksen kuljettajan humalaa ei itsessään pidetä vesiliikennejuopumuksena, mutta jossa kuljettajan menettely ei täytä veneliikennelaissa asetettua huolellisuusvelvollisuutta.

## 1.2. Käytäntö

### 1.2.1. Rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus

Vuonna 1990 poliisin tietoon tuli 29 759 rattijuopumustapausta. Vuonna 1989 ilmi tulleet rattijuopumuksia oli 28 604, joista 16 963 oli törkeitä rattijuopumuksia. Vuonna 1980 poliisin tietoon tuli 20 400 rattijuopumusrikosta. Siten ilmitulleiden tapausten määrä on kymmenen vuoden aikana lisääntynyt kolmanneksella.

Arvioitaessa rattijuopumuksen määrää ja kehitystä on syytä ottaa huomioon piiloon jäävän rikollisuuden varsin suuri osuus. Näin ollen edellä mainittuihin tilastoihin poliisin tietoon tulleesta rattijuopumusrikollisuudesta vaikuttaa olennaisesti poliisin toiminta. Ilmi tulleen rikollisuuteen ei ole voinut olla vaikuttamatta se, että suoritettujen puhalluskokeiden määrä on lisääntynyt 639 302:sta vuonna 1985 1 002 624:ään vuonna 1989. Eräiden arvioiden mukaan puhalluskokeiden lisääntymisen myötä kiinnijoutumisriski on kymmenessä vuodessa kaksinkertaistunut.

Kontrollin selvän tiukentumisen vuoksi todellista rattijuopumusrikollisuuden kehitystä ei voi arvioida yksinomaan ilmitulleiden rikosten määrien pohjalta. Rattijuopumuksen kehitystä valaisevat poliisin tietoon tulleen tilastoidun rikollisuuden ohella muun muassa onnettomuustilastot ja erilaiset ratsiatutkimukset. Tällaisia tutkimuksia ovat muun muassa Kansanterveyslaitoksen, Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitoksen ja Liikkuvan poliisin tutkimukset, joissa on yli kymmenen vuoden aikana tiettyinä ajankohtina puhallutettu kaikki moottoriajoneuvojen kuljettajat. Uudella maalla suoritettujen tutkimusten on voitu todeta edustavan hyvin myös koko maan tilannetta. Tällöin liikennevirrassa on todettu rattijuopumukseen syllistyviä kuljettajia vuonna 1979 0,50 prosenttia, vuonna 1985 0,20 prosenttia, vuonna 1988 0,25 prosenttia, vuonna 1990 0,31 prosenttia sekä vuonna 1991 0,19 prosenttia. Törkeään rattijuopumukseen syy-

listy kuljettajista vuonna 1979 0,04 prosenttia, vuonna 1985 0,04 prosenttia, vuonna 1988 0,05 prosenttia, vuonna 1990 0,06 prosenttia sekä vuonna 1991 0,03 prosenttia.

Ratsiatutkimukset tukevat sitä johtopäätöstä, että huolimatta autokannan ja liikennesuorituksen sekä alkoholin kulutuksen aina viime vuosiin asti jatkuneesta kasvusta, rattijuopumus on yleisesti ottaen vähentynyt merkittävästi 1970-luvun loppuun verrattuna. Viime vuosikymmenen puolivälin jälkeen se kuitenkin on ollut hienoisesti kasvussa. Varmaa johtopäätöstä kehityksen suunnasta on kuitenkin vaikea tehdä. Tämä ilmenee hyvin vuoden 1988, 1990 ja 1991 tulosten suhteellisen suuresta keskinäisestä eroavaisuudesta.

Rattijuopumusrikollisuuden vaarallisuutta liikenneturvallisuuden kannalta voidaan arvioida onnettomuuslukujen perusteella. Vakaviin onnettomuuksiin johtaneiden rattijuopumusten osuus pysyi verraten tasaisena 1980-luvun puoliväliin saakka. Rattijuopumusonnettomuuksissa kuoli vuonna 1980 61, vuonna 1982 68 ja vuonna 1984 68 ihmistä. Vuosikymmenen jälkipuoliskolla rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrä sen sijaan lisääntyi: vuonna 1986 kuolleita oli 99, vuonna 1988 97 ja vuonna 1989 125. Liikenteessä kuoli noina vuosina kaiken kaikkiaan noin 600, 650 ja 750 ihmistä.

Tämä kehitys näyttäisi olleen erityisen kohalokasta juuri rattijuopon itsensä ja hänen matkustajansa kannalta, koska tarkasteltaessa onnettomuustilastoja tienkäyttäjryhmittäin ei rattijuopon vaarallisuudessa sivullisen kannalta ole tapahtunut olennaista muutosta. Sivullisia kuoli rattijuopumusonnettomuuksissa vuonna 1980 20, vuonna 1982 10, vuonna 1984 9, vuonna 1986 9, vuonna 1988 10 ja vuonna 1989 17 sivullista.

Kuolemaan johtaneissa rattijuopumustapauksissa kuljettajan veren alkoholipitoisuus oli noin 75 prosentissa tapauksista yli 1,5 promillea ja noin 20 prosentissa tapauksista 1,0—1,5 promillea.

Käsitystä rattijuopumusrikollisuuden vaarallisuudesta muiden tienkäyttäjien kannalta voidaan onnettomuustietojen lisäksi täydentää liikenne-rikostiedoilla. Näiden mukaan vuonna 1979 rattijuopumuksesta ja sen kanssa yksin teoin tehdystä kuolemantuottamuksesta tuomittiin 21 henkilöä ja vuonna 1987 17.

Törkeästä rattijuopumuksesta tuomitaan tavallisesti rangaistukseksi ehdollinen vankeus-

rangaistus ja oheissakko. Rangaistus riippuu tällöin ennen kaikkea verenalkoholin määrästä. Veren alkoholipitoisuuden ollessa 1,5—1,89 promillea vankeusrangaistus on 45—60 päivää ja ajokielto noin 9 kuukautta. Uusijalle vankeusrangaistus tuomitaan yleensä ehdottomana. Voimassa olevan lain mukaan promille määrän ollessa 1,2—1,49 teko on pääsääntöisesti rattijuopumus, jolloin rangaistus on yleisimmin 40—50 päiväsakkoa ja runsaan 7 kuukauden ajokielto.

Rattijuopumukseen syyllistyvät ovat usein alkoholiongelmaisia ja sen vuoksi myös usein rikoksenuusijoita. Helsingin yliopiston alkoholisairauksien tutkimusyksikön ja Kansanterveyslaitoksen tekemän tutkimuksen mukaan arviointiperusteen tiukkuudesta riippuen kolmasosa tai noin puolet rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta kiinni jääneistä on alkoholin suurkuluttajia tai alkoholiongelmaisia. Vuosina 1984—87 kiinni jääneistä yli 80 000 rattijuopumusrikoksiin syyllistyneestä lähes puolet oli aiemmin jäänyt kiinni kerran tai useammin. Rattijuopumuksesta tuomittujen osuus vankilassa olevien määrästä on myös merkittävä. Vuoden 1989 lokakuun alussa maamme vankiloissa oli noin 2 900 rangaistusvankia, joista yli 500 eli 18 prosenttia oli tuomittu rattijuopumusrikoksista.

### 1.2.2. Vesiliikennejuopumus

Veneonnettomuuksissa menehtyi vuonna 1989 139 henkilöä. Onnettomuuksista 30 prosenttia tapahtui merellä ja 70 prosenttia sisävesillä. Veneonnettomuuksista hukkuneista 70 prosenttia on ollut alkoholin vaikutuksen alaisia veren alkoholipitoisuuden ollessa keskimäärin 2,1 promillea. Onnettomuuksien valtaosassa pienveneessä on hukkunut sisävesillä humalainen kuljettaja itse tai hänen humalainen matkustajansa tilanteissa, jotka rinnastuvat pikemminkin laiturilta hukkumisiin kuin varsinaiseen vesiliikenteeseen (venely tai merenkulku). On arvioitu, että vesiliikenneonnettomuuksissa hukkuneista yli 90 % olisi pelastunut pelastusliiviä käyttämällä.

Kymmenen viime vuoden aikana vesiliikenteessä Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitoksen, Kansanterveyslaitoksen ja liikkuvan poliisin yhdessä tehdyissä niin sanotuissa ratsiatutkimuksissa ei ole havaittu alkoholia naut-

tineiden vesillä liikkujien sekä niiden, joiden verenalkoholipitoisuus on yli 1,5 promillea, osuuden lisääntyneen.

Tuoreimman virallisen tuomioistuintilaston mukaan vuonna 1986 vesiliikennejuopumuksesta tuomittiin rangaistukseen 370 henkilöä, joista 4 ehdottomaan ja 17 ehdolliseen vankeusrangaistukseen sekä muut sakkorangaistukseen. Vankeusrangaistukset ovat tuolloin olleet pituudeltaan 1—2 kuukautta. Kymmenessä tapauksessa tuomittiin lisäksi oheissakkoja 20—40 päiväsakkoa. Varsinaisten sakkorangaistusten keskimääräinen päiväsakkolukumäärä oli 31,5 (mediaani 30,0).

### 1.3. Kuljettajan alkoholin nauttimisen toteaminen

Liikennejuopumusrikoksen syyllisyyden arviointi perustuu syylliseksi epäiltyjen seulontalaitteella (ns. alkometri) mitattuun uloshengitysilman alkoholipitoisuuteen ja seulonnan jälkeen suoritettavaan varsinaiseen tutkimukseen, jossa verikokeen avulla määritetään, onko puhallutuksen perusteella liikennejuopumukseen syylliseksi epäillyn henkilön veren alkoholipitoisuus ylittänyt rangaistavuuden kynnyksen.

Pakkokeinolain (450/87) 6 luvun 3 §:n mukaan kuljettaja tai muussa rikoslain 23 luvussa tarkoitettussa tehtävässä toimiva henkilö voidaan määrätä kokeeseen, joka tehdään mahdollisesti nautitun alkoholin toteamiseksi. Käytännössä koe tarkoittaa niin sanottua alkometrillä tehtävää puhalluskoetta. Lain mukaan koe voidaan tehdä — ja usein nykyisin tehdäänkin — rutiininomaisesti esimerkiksi liikennevalvonnassa, jolloin ei edellytetä edeltäkään epäilyä kuljettajan syyllistymisestä rikokseen.

Kuljettaja on kieltäytyessään puhalluskoekkeesta velvollinen alistumaan verikokeeseen. Rattijuopumus on ollut tarpeen mainita pakkokeinolain 5 luvun 11 §:ssä erikseen, koska pääsääntöisesti henkilökatsastuksen suorittamisen edellytyksenä on, että rikoksesta säädetty ankarin rangaistus on enemmän kuin kuusi kuukautta vankeutta. Verikokeen saa ottaa vain lääkäri.

Kun ensi vaiheessa seulontalaitteella tehdysä puhallutuskokeessa tulos ylittää rangaistavan alkoholipitoisuuden rajan, poliisipartio vie epäillyn verinäytteen ottamista varten yleensä terveyskeskukseen. Poliisi toimittaa lääkärin ottaman verinäytteen tarpeellisine asiakirjoi-

neen sinetöitynä Kansanterveyslaitoksen laboratorioon, jossa kaikki verinäytteet analysoidaan keskitetysti. Molemmista verinäyteputkista tehdään alkoholipitoisuusmääritykset ja tarvittaessa vielä tarkistusmääritykset. Lopullinen tulos saadaan laskemalla yksittäisten määritysten keskiarvo ja vähentämällä siitä keskiriskiarvo.

Menettelyn kustannuksista vastaa rangaistukseen tuomittu. Kustannukset olivat joulukuussa 1991 keskimäärin noin 300 mk, milloin verinäytteen ottamisen yhteydessä ei tehty poikkeuksellisesti myös kliinistä koetta.

Lain mukaan tuomioistuini arvioi vapaasti ja itsenäisesti asiassa esille tulleet seikat kokonaisuudessaan. Seulontalaitteella tehtyä koetta ei yksistään ole pidetty riittävän luotettavana näyttönä, mikä liikennejuopumustapauksissa on perustunut verinäytteen antamaan tulokseen. Näyttöä on myös mahdollista saada vastaajan ja todistajien kertomuksien sekä havaintojen perusteella, esimerkiksi kuljettajan nauttiman alkoholin määrästä, ajotavasta ja käyttäytymisestä.

Seulontalaitteen tulosta sellaisenaan on pidetty riittävänä perustana väliaikaisille ajokortin peruuttamista koskeville toimenpiteille ennen verikokeen tuloksen saamista.

## 2. Muutoksen perusteet

### 2.1. Törkeän rattijuopumuksen ja vesiliikennejuopumuksen rangaistavuus

Esitys perustuu siihen kriminaalipoliittiseen lähtökohtaan, että myös rikosoikeudellisin toimenpitein on mahdollista vaikuttaa liikenneturvallisuutta vaarantavaan menettelyyn. Rikosoikeudellinen järjestelmä vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen usealla eri tavalla. Näistä keskeisin on se, että lainsäätäjän toimilla voidaan ylläpitää ja vahvistaa kielteisiä asenteita haitallisia tai vaarallisia käyttäytymismuotoja kohtaan. On ilmeistä, että rattijuopumusta tuomitsevilla asenteilla on ollut merkittävä osansa edellä kuvattuun rattijuopumuksen vähentymiseen. Tämän asenteen vahittamisessa taas lainsäädännöllä on ollut varsin suuri paino.

Nyt ehdotetulla lainmuutoksilla pyritään edelleenkin hyödyntämään edellä mainittua mekanismia vahventamalla erityisesti liikennejuopumuksen vakaviin, onnettomuuksia aiheuttaviin ilmenemismuotoihin kohdistuvaa kiel-

teistä asennetta. Rattijuopumusta vastaan ei enää voida taistella lisäämällä kiinnijoutumisriskiä samassa laajuudessa kuin 1980-luvulla. Muutoksen tarkoituksena on korostaa kansalaisille entisestäänkin alkoholin ja liikenteen yhdistämisen hyljeksittävyttä ja vaarallisuutta. Tämä tavoite pyritään toteuttamaan määrittelemällä myös 1,2—1,49 promillen humalassa tapahtuvat ajot rattijuopumuksen sijasta törkeiksi rattijuopumuksiksi ja alentamalla vesiliikennejuopumuksen promilleraja 1,5 promillesta 1,0 promilleen.

Vesiliikennejuopumuksen osalta muutoksen tarve liittyy myös viime vuosina merkittävästi kasvaneisiin veneliikenteen määriin ja nopeuksiin, jolloin myös aluksen kuljettajan suorituskyvyille asetettavat vaatimukset ovat koventuneet. Vesiliikennejuopumuksen nykyisen promillerajan alentamisella pyritään nyt osoittamaan, etteivät humala ja veneily kuulu yhteen.

Veneliikennejuopumuksen osalta esitykseen vaikuttaa myös se, että vaikka voimassa oleva laki antaa mahdollisuuden puuttua alle myös 1,5 promillen humalaan, laki on tältä osin jäänyt kuolleeksi kirjaimeksi. Käytännön valvontatyössä on 1,5 promillen raja jäänyt lähes ainoaksi ruorijuopumuksen soveltamisen kriteeriksi, koska promillerajan kanssa rinnakkainen tunnusmerkki ”suorituskyvyn huonontuminen” on osoittautunut vaikeasti sovellettavaksi. Virheellisesti on myös yleisesti vallalla käsitys, että aluksen kuljettaminen alle 1,5 promillen humalassa ei ylipäänsä voisi olla rangaistavaa.

### 2.2. Kuljettajan alkoholin nauttimisen toteaminen

Nykyinen alkoholipitoisuuden toteamista koskeva järjestelmä on osoittautunut toimivaksi ja oikeusturvallisuuden vaatimukset täyttäväksi. Verinäytteen ottaminen ja analysointi ovat kuitenkin työläitä ja aikaavieviä toimenpiteitä. Ne työllistävät muun muassa poliisimiehiä, jotka joutuvat kuljettamaan epäillyn lääkärintarkastukseen ja odottamaan verinäytteen ottamista, sekä terveyskeskuslääkäreitä, jotka näytteen ottavat. Varsinkin syrjäseuduilla ja vesiliikennejuopumuksen valvonnassa on järjestelmän työläys aiheuttanut ongelmia. Verinäytetuloksen odotusaika ja odottamiseen liittyvä epävarmuus eivät myöskään ole toivottavia.

Jos liikennejuopumuksen toteamisessa voitai-

siin luopua verikokeesta, poliisin voimavaroja vapautuisi esimerkiksi liikenteen valvontaan ja terveyskeskusten kuormitus vähenisi. Asialla on käytännöllisesti suuri merkitys, koska kysymys on melkein 30 000 tapauksesta vuodessa. Näistä eduista huolimatta muutosta ei ole ollut aikaisemmin mahdollista toteuttaa sylliseksi epäillyn oikeusturvaa vaarantamatta, koska käytettävissä ei ole ollut nykyisiä seulontaan käytettäviä puhalluslaitteita tarkempia ja luotettavampia puhallutusanalyysilaitteita. Tällaisia laitteita on kuitenkin nyt saatavilla, ja muun muassa Ruotsissa laitteet ovat osoittautuneet niin luotettaviksi, että niitä voidaan käyttää verenalkoholin määrittämisen ohella. Laitteita käytetään myös useassa USA:n osavaltiossa.

Veren ja uloshengitysilman alkoholipitoisuuksien vastaavuus ei tosin yksilötasolla ole täysin vakio. Verikoe on kuitenkin mahdollista korvata puhalluskokeella sen vuoksi, että näiden välillä vallitsee varsin korkea korrelaatio. Voidaan katsoa, että veren ja uloshengitysilman alkoholipitoisuuden välillä vallitsee sellainen korrelaatio, että veren 0,5 promillen vaihtoehtona on 0,25, 1,0 promillen 0,50, 1,2 promillen 0,60 ja 1,5 promillen 0,75 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Edellä mainituilla perusteilla ehdotetaan, että liikennejuopumuksen rangaistavuuden raja määriteltäisiin verenalkoholin ohella myös uloshengitysilman sisältämän alkoholimäärän perusteella. Kriteerit olisivat vaihtoehtoisia.

Niin kuin edellä on todettu, veren alkoholipitoisuus on tulos, joka saadaan vähentämällä yksittäisten määrittämisen keskiarvosta virheriskiä. Vähennetty tulos lasketaan seuraavan kaavan mukaan: lausunnossa ilmoitettu alkoholipitoisuus (o/oo) = määritetty näytteen pitoisuus (o/oo) x 0,94 — 0,02 (o/oo). Koska virheriskiä ei ole vakio, täten laskettuna sen vaikutus on vastaavan suuruinen eri alkoholipitoisuuksilla. Ruotsissa varmuusvähennys (säkerhetsavdraget) oli 0,06 promillea, kun rattijuopumuksen promilleraja oli 0,5. Rangaistavuuden perustuessa uloshengitysilman alkoholipitoisuuteen Ruotsissa käytetty varmuusvähennys on 0,07 milligrammaa yhtä litraa uloshengitysilmaa kohden.

Vastaajan oikeusturvan edellyttämän virheriskiä suuruus riippuu kulloinkin käytössä olevan analyysimenetelmän ja laitteiston luotettavuudesta. Verikokeen virheriskiä ei sen vuoksi ole säädetty laissa, eikä tarkoituksena

ole myöskään laissa säätää virheriskiä, kun alkoholimääritys perustuu uloshengitysilman alkoholipitoisuuteen. Noudatettava virheriskiä tulee riippumaan hankittavista laitteista, ja se on tarkoitettu määritellä yhteistyössä Kansanterveyslaitoksen ja Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitoksen kanssa. Periaatteessa tuomioistuinten tehtävänä on viime kädessä vapaan todistusharkinnan nojalla arvioida virheriskiä riittävyys, jos se riitautetaan oikeudenkäynnissä. Käytännössä tuomioistuin harkinnassaan luonnollisesti nojautuu tässä kysymyksessä tieteelliseen asiantuntemukseen.

Jotta uloshengitysilmaan perustuvaa alkoholimääritystä voitaisiin pitää yhtä luotettavana vaihtoehtona kuin verikoea, käytetyille laitteille on asetettava korkeat laatuvaatimukset. Niiden toimintaa on myös jatkuvasti seurattava. Tarkoituksena on, että sisäasiainministeriö hyväksyy laitteet sekä luo niiden toiminnan seurantarjestelmän. Sisäasiainministeriön tarkoituksena on järjestelmän suunnittelua varten asettaa työryhmä, jossa on edustettuna paitsi sisäasiain-, liikenne- ja oikeusministeriö myös oikeuskanslerinvirasto sekä Kansanterveyslaitos ja Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitos. Sisäasiainministeriön tehtävänä on myös huolehtia uusien laitteiden käyttävien ja puhalluskokeiden ottamisesta vastaavan henkilökunnan koulutuksesta sekä antaa poliisille tarvittavat menettelyohjeet.

Tunnusmerkistöjen promillerajat ja mahdollisuus ottaa verinäyte olisi tarkoitettu säilyttää. Kuljettajan kieltäytyessä puhalluskokeesta on häntä käytännössä mahdotonta vastoin tahtoaan pakottaa antamaan puhallusnäytettä. Verikoe tarvitaan myös, jos epäilty sairauden tai loukkaantumisen vuoksi ei kykene antamaan puhalluskoea tai kun epäillään huumaantuneena ajamista tai esitetään väitteitä ns. jälkikäytännöstä taikka on suoritettava ns. alkoholipitoisuuden takaisinlaskenta. Mahdollisuus verinäytteen ottamiseen on tarpeen myös kunnes poliisille on hankittu koko maata kattava verkosto hengitysilman alkoholipitoisuuden määrittämislaitteita.

Niin kuin edellä on todettu, rikosepäilystä riippumattomien puhalluskokeiden ottamisesta säädetään pakkokeinoin 6 luvun 3 §:ssä. Tämän pykälän 3 momentin mukaan koe on tehtävä siten ja sellaisella menetelmällä, ettei siitä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa tutkittavalle. Säännöstä on tulkittava siten, että tällainen koe on otettava paikan päällä.

Myöskään esitutkintalain 17—20 §:n säännökset eivät velvoita kuljettajaa saapumaan poliisipiiriin, ellei ole syytä epäillä hänen syyllistyneen rikokseen. Ajoneuvon kuljettajaa ei siis voida velvoittaa rutiininomaisesti ilman rikosepäilyä seuraamaan poliisia poliisiasemalle, jotta häneltä siellä voitaisiin suorittaa koe hengitysilman alkoholipitoisuuden määrittelylaitteella. Tähän kuljettajaa voidaan velvoittaa vain, jos ensin esim. seulontalaitteella paikan päällä otetun kokeen johdosta on todennäköistä syytä epäillä hänen syyllistyneen liikennejuopumukseen. Puhalluskokeen ottamista on nimittäin pidettävä henkilönkatsastuksena. Henkilönkatsastuksen edellytyksistä säädetään pakkokeinolain 6 luvun 3 §:ssä.

### 2.3. Liikennevakuutuslaki

Liikennevakuutuslain 7 §:ssä (374/79) säädetään perusteista, joilla liikennevahinkoon perustuva korvaus voidaan evätä tai sovitella. Pykälän 3 momentin mukaan muun muassa, jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus oli ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 1,5 promillea, hänelle maksetaan korvausta ajoneuvon vakuutuksesta vain, jos siihen on erityinen syy. Sama koskee ajoneuvon matkustajaa, jos hän tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää kuljettajan tästä tilasta.

Lain 20 §:n 1 momentissa (374/79) säädetään liikennevakuutusyhtiön takautumisoikeudesta liikennevahingon aiheuttajaa kohtaan, kun yhtiö on suorittanut korvausta liikennevahingon johdosta. Muun muassa jos moottoriajoneuvon kuljettaja on aiheuttanut liikennevahingon kuljettaessaan ajoneuvoa sellaisessa tilassa, että hänen verensä alkoholipitoisuus oli ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 1,5 promillea, ja jos liikennevakuutusyhtiö tällaisessa tapauksessa suorittaa vahingonkorvaukseksi määrän, joka saajalla on oikeus vaatia korvausvelvolliselta, siirtyy tämä oikeus yhtiölle.

Edellä mainituissa säännöksissä olevan promillerajan alentaminen 1,2 promilleen voi käytännössä johtaa kohtuuttomuuksiin. Sen vuoksi säännöksiä ei ehdoteta muutettaviksi.

### 3. Pohjoismaiden lainsäädäntö

Tanskaa lukuunottamatta Pohjoismaissa *törkeän rattijuopumuksen* promillerajana on 1,5

promillea. Ruotsin hallitus on tänä vuonna asettanut komitean pohtimaan muun muassa *törkeän rattijuopumuksen* rangaistavuuden edellytyksiä. Tanskassa *törkeän rattijuopumuksen* promilleraja on 1,2 promillea.

Kansainvälisesti Suomen *vesiliikennejuopumuksen* promilleraja on varsin harvinainen ratkaisu. Useimmiten, esimerkiksi vielä kaikissa muissa pohjoismaissa, säännökset on rakennettu niin, että rangaistavuuden edellytyksenä on humalatilasta alentunut suorituskyky.

Ruotsissa aiemmin voimassa ollut vesiliikennejuopumussäännös oli samantyyppinen kuin Suomessa ennen vuoden 1977 uudistusta voimassa ollut säännös. Heinäkuun 1 päivänä 1991 voimaan tulleella lainmuutoksella rangaistussäännös jaettiin vesiliikennejuopumukseksi (sjöfylleri) ja törkeäksi vesiliikennejuopumukseksi. Vesiliikennejuopumuksen rangaistusasteikko on sakkoa tai enintään kuusi kuukautta vankeutta ja törkeän vesiliikennejuopumuksen enintään yksi vuosi vankeutta. Törkeänä vesiliikennejuopumuksena pidetään Ruotsissa sellaista vesiliikennejuopumusta,

— jossa rikoksentehtäjä on ollut huomattavasti alkoholin tai muun päihteen vaikutuksen alaisena;

— jos tehtävä, jota rikoksentehtäjä on suorittanut, on ollut erityisen vaativa aluksen ominaisuudet tai muut olosuhteet huomioon ottaen tai

— jos aluksen kuljettaminen on merkinnyt ilmeistä vaaraa vesiturvallisuudelle.

Vesiliikennejuopumusta koskevan lainmuutoksen yhteydessä Ruotsissa pohdittiin myös promillerajojen säätämisen tarvetta, mutta katsottiin valmistelupohjan olevan riittämätön tehdä asiasta vielä päätöksiä. Kysymys siirrettiin erikseen ja laajemmin selvitettäväksi.

Ruotsissa tuli heinäkuun alusta 1989 voimaan lainmuutos, joka teki mahdolliseksi käyttää *uloshengitysilman alkoholimäärää* langettavana näyttönä veren alkoholipitoisuuden rinnalla. Rattijuopumuksen rangaistavuuden alaraja on nykyisin 0,2 promillea alkoholia veressä tai 0,10 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa ja törkeän rattijuopumuksen raja 1,5 promillea tai 0,75 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Lainmuutoksen jälkeen hiljattain raporttinsa antanut uudistusta arvioinut työryhmä (Rikspolisstyrelsen: Alkoholutandningsprov som rättsligt be-

vismedel, RPS Rapport 1991:2 Pb I) totesi järjestelmän toimineen tyydyttävästi.

Norjan lakia on vuonna 1988 muutettu siten, että rattijuopumus määritellään myös uloshengitysilman alkoholipitoisuuden perusteella. Lainmuutos ei kuitenkaan vielä ole tullut voimaan.

#### 4. Asian valmistelu

Valtioneuvoston 21 päivänä maaliskuuta 1991 tekemässä periaatepäätöksessä tie- ja vesiliikenteen turvallisuutta edistävästä toimenpiteistä annettiin erityisesti liikennejuopumuksen osalta oikeusministeriön rikoslakiprojektin tehtäväksi osana uusien liikennesäännösten valmistelua selvittää törkeän rattijuopumuksen ja vesiliikennejuopumuksen promillerajan tarkoitukseenmukaisuutta. Päätöksessä annettiin oikeusministeriön tehtäväksi myös valmistella tarvittavat säännökset puhalluslaitteisiin siirtymisestä rattijuopumuksen rangaistavuuden todistamiseksi veren alkoholipitoisuuden määrittämiseen käytettyjen laitteiden ohella.

Pääministeri Esko Ahon hallituksen ohjelmassa 26 päivältä huhtikuuta 1991 todetaan, että ”liikenneturvallisuutta parannetaan liikennevalvontaa tehostamalla, asennekasvatuksen keinoin sekä tarkistamalla rattijuopumusta ja vesiliikennejuopumusta koskevia säädöksiä.”

Esitys on valmisteltu virkatyönä oikeusministeriössä yhteistyössä sisäasiainministeriön ja liikenneministeriön kanssa.

#### 5. Esityksen organisatoriset ja taloudelliset vaikutukset

##### 5.1. Törkeän rattijuopumuksen ja vesiliikennejuopumuksen rangaistavuuden laajentaminen

Uudistuksen aiheuttamia kustannuksia arviotaessa on perusteena ollut olettaus, että tuomioistuinten rangaistuskäytäntö uusissa törkeissä rattijuopumustapauksissa muuttuu vastaamaan nykyisen törkeän rattijuopumuksen rangaistuskäytäntöä. Vankipäivän nettohinnaksi on arvioitu noin 500 markkaa. Törkeän rattijuopumuksen promillerajan alentaminen 1,2 promilleen lisää rattijuopumuksen sijasta törkeinä rattijuopumuksina tuomittavien tapauksien määrää noin 3 500—4 100 tapauksella

vuosittain. Arvio perustuu Kansanterveyslaitoksen verenalkoholipitoisuustutkimuksissa todettuun vakiintuneeseen jakaumaan. Noin 14 prosentissa tapauksista veren alkoholipitoisuus oli 1,2—1,49 promillea.

Nykyisen rangaistuskäytännön mukaan törkeästä rattijuopumuksesta tuomitaan yleensä vankeutta, joka noin kolmasosassa tapauksista on ehdotonta. Tämän mukaisesti tuomittaisiin noin 1 150—1 360 uutta ehdotonta vankeusrangaistusta vuodessa. Mikäli suoritettava vankeusrangaistus on keskimäärin 35 päivää (kaksi kolmasosaa 45—60 päivästä), voidaan uudistuksen arvioida pitemmän päälle lisäävän vankeinhoidon kustannuksia noin 20 miljoonalla markalla vuodessa. Jos yhdyskuntapalvelua ajan myötä voidaan laajentaa koko maahan kriminaalihuollon voimavaroja sanottavasti lisäämättä, kustannuslisäys jää edellä mainittua jonkin verran pienemmäksi.

Rattijuopumusta koskevat syytteet voidaan toisin kuin törkeää rattijuopumusta koskevat jutut käsitellä yhden tuomarin kokoonpanossa. Törkeän rattijuopumuksen promillerajan alentaminen ja siitä johtuva törkeiden rattijuopumustapausten kasvu lisää täydessä kokoonpanossa käsiteltävien liikennejuopumusjuttujen määrää lähes törkeiden rattijuopumustapausten lisäystä vastaavalla määrällä. Tämä rasittaa erityisesti raastuvanoikeuksien voimavaroja, jossa nämä jutut käsitellään kolmen ammattituomarin kokoonpanossa.

Ratsiatutkimusten perusteella vesiliikennejuopumuksen promillerajan alentamisesta 1,5 promilleesta 1,0 promilleen voidaan arvioida seuraavan, että rangaistavien vesiliikennejuopumusten määrä kasvaisi ehkä kaksinkertaiseksi. Vankeusrangaistusten määrää uudistus ei kuitenkaan tulle sanottavasti lisäämään.

##### 5.2. Puhalluskokeisiin siirtyminen

Siirtyminen puhalluskokeisiin merkitsee uudesta laitehankinnoista aiheutuvia kustannuksia. Vuoden 1990 kustannustasossa yksi laite maksaa noin 70 000 markkaa. Laitteet hankittaisiin vähitellen useamman vuoden kuluessa. Toisaalta luopuminen verikokeista vähentää kustannuksia ja vapauttaa poliisin- ja terveydenhuoltohenkilöstön työpanosta muihin tehtäviin. Liikennejuopumustyöryhmä (oikeusministeriön lainvalmisteluosaston julkaisu 5/1985) arvioi vuonna 1985, että liikennejuopumukses-

ta epäiltyjen kuljettaminen, tutkimusten odottaminen ja kuulustelut sitovat 48 miestyövuoden verran. Tänä päivänä liikennejuopumustilainsäädännön valvonta ei enää sido näin paljon resursseja, vaikka tapausten määrä on lisääntynyt, koska kliinisestä kokeesta on luo-

vuttu. Kun otetaan huomioon, että verikokeista ei kokonaan voida luopua, voidaan arvioida, että puhalluskokeisiin siirtyminen koko maassa voi vähentää poliisin työtä noin 10—15 miestyövuodella. Terveyskeskuksille koituvat säästöt ovat selvästi tätä pienempiä.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotus

#### Rikoslain 23 luku. Liikennejuopumuksesta

1 §. Rattijuopumusta koskevaa pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että kuljettajan alkoholin nauttiminen olisi määritettävissä veren lisäksi myös uloshengitysilmaasta. Uutena rangaistavuuden vaihtoehtoisena edellytyksenä olisi, että kuljettajalla on vähintään 0,25 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

2 §. Törkeän rattijuopumuksen pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että törkeän rattijuopumuksen rangaistavuuden edellytyksenä oleva 1,5 promillen raja alenisi 1,2 promilleen.

Myös törkeää rattijuopumusta koskevaan pykälään ehdotetaan tehtäväksi muutos, jonka mukaan kuljettajan alkoholin nauttiminen olisi määritettävissä veren lisäksi myös uloshengitysilmaasta. Rangaistavuuden edellytyksenä olisi tällöin, että kuljettajalla on vähintään 0,60 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Pykälän sanamuotoa ehdotetaan muutettavaksi siten, että se vastaa rikoslainsäädännön kokonaisuudistuksessa noudatettua kirjoitustapaa. Niin sanottua kokonaisharkintalauseketta tunnusmerkistöön ei kuitenkaan ehdoteta otettavaksi, vaan kriteerinä olisi, niin kuin nykyisinkin, turvallisuuden vaarantaminen.

4 ja 5 §. Myös raideliikennejuopumusta ja ilmaliikennejuopumusta koskeviin pykäliin ehdotetaan tehtäväksi muutos, jonka mukaan kuljettajan alkoholin nauttiminen olisi määritettävissä veren lisäksi myös uloshengitysilmas-

ta. Lisäksi pykälät ehdotetaan kirjoitettaviksi rikoslain kokonaisuudistuksessa noudatetun kirjoitustavan mukaisesti.

6 §. Vesiliikennejuopumusta koskevan pykälän 1 momentti ehdotetaan muutettavaksi siten, että rangaistavuuden edellytyksenä oleva 1,5 promillen raja alenisi 1,0 promilleen. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi myös siten, että alkoholimäärä olisi määritettävissä hengitysilmaasta. Rangaistavuuden edellytyksenä olisi tällöin, että kuljettajalla on vähintään 0,50 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Momentin rangaistussäännös ehdotetaan lisäksi kirjoitettavaksi rikoslain kokonaisuudistuksessa noudatetun kirjoitustavan mukaisesti.

Muutoksesta seuraa, että alennettu promille-raja koskee myös pykälän 2 momentissa tarkoitettuja henkilöitä.

Ehdotetut muutokset vaikuttavat myös kuluneuvon luovuttamista juopuneelle koskevan 7 §:n säännöksen soveltamiseen.

### 2. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan siten, että uutta vesiliikennejuopumusta koskevaa säännöstä voidaan soveltaa jo kuluvan vuoden 1992 veneilykauden alusta. Siltä osin kuin rangaistavuus perustuisi rikoksenteleijän uloshengitysilman alkoholipitoisuuteen uusia säännöksiä alettaisiin soveltaa vasta, kun jaksossa 2.2. mainittu järjestelmä on toimintakunnossa.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:



## L a k i

### 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 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,25 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, on tuomittava *rattijuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

##### 2 §

Jos rattijuopumuksessa

1) rikoksenteikijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,60 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai

2) rikoksenteikijän kyky virheettömiin suoriin on tuntuvasti huonontunut

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

##### 4 §

Joka kuljettaa junaa, raitiovaunua tai muuta

konevoimalla kulkevaa raidekulkuneuvoa taikka toimii junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia tai muuta huumaavaa ainetta niin,

1) että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,25 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai

2) että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suoriin on huonontunut,

on tuomittava *raideliikennejuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

##### 5 §

Joka ohjaa ilma-alusta tai toimii sen miehistön jäsenenä, lennonjohtajana tai muussa lentoturvallisuustehtävässä nautittuaan alkoholia tai muuta huumaavaa ainetta niin,

1) että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,25 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai

2) että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suoriin on huonontunut,

on tuomittava *ilmaliikennejuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

## 6 §

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

1) että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 1,0 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,50 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai

2) 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.

-----  
Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 19 .

Helsingissä 13 päivänä maaliskuuta 1992

**Tasavallan Presidentti**  
**MAUNO KOIVISTO**

Ministeri *Kauko Juhantalo*

## 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:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

#### 23 luku

#### Liikennejuopumuksesta

##### 1 §

Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus on ajon aikana tai sen jälkeen vähintään 0,5 promillea, on tuomittava *rattijuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

##### 2 §

Jos 1 §:ssä 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 toisten turvallisuutta, hänet on tuomittava törkeästä rattijuopumuksesta vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi tai vähintään kuuteenkymmeneen päiväsakkoon.

##### 4 §

Joka kuljettaa junaa, raitiovaunua tai muuta konevoimalla kulkevaa raidekulkuneuvoa tai toimii junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia tai muuta huumaavaa ainetta niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut tai hänen verensä alkoholipitoisuus on tehtävän aikana tai sen jälkeen vähin-

##### 1 §

Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea *tai että hänellä tällöin on vähintään 0,25 milligrammaa alkoholia litrasa uloshengitysilmaa*, on tuomittava *rattijuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

##### 2 §

Jos *rattijuopumuksessa*  
 1) *rikoksentekijän* veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea *tai hänellä on vähintään 0,60 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa* tai  
 2) *rikoksentekijän* kyky virheettömiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut  
 ja olosuhteet ovat sellaiset, että *rikos* on omiaan vaarantamaan toisten turvallisuutta, *rikoksentekijä* on tuomittava *törkeästä rattijuopumuksesta* vähintään kuuteenkymmeneen päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

##### 4 §

Joka kuljettaa junaa, raitiovaunua tai muuta konevoimalla kulkevaa raidekulkuneuvoa taikka toimii junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia tai muuta huumaavaa ainetta niin,  
 1) että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea *tai että hänellä tällöin on vähintään*

*Voimassa oleva laki*

tään 0,5 promillea, on tuomittava *raideliikennejuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

## 5 §

Joka ohjaa ilma-alusta tai toimii sen miehistön jäsenenä, lennonjohtajana tai muussa lentoturvallisuustehtävässä nautittuaan alkoholia tai muuta huumavaa ainetta niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut tai hänen verensä alkoholipitoisuus on tehtävän aikana tai sen jälkeen vähintään 0,5 promillea, on tuomittava *ilmaliikennejuopumuksesta* vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi tai sakkoon.

## 6 §

Jos joku kuljettaa alusta nautittuaan alkoholia tai muuta huumavaa ainetta niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut tai hänen verensä alkoholipitoisuus on tehtävän aikana tai sen jälkeen vähintään 1,5 promillea, ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan vaarantamaan toisten turvallisuutta, hänet on tuomittava *vesiliikennejuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

*Ehdotus*

0,25 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai

2) että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

on tuomittava *raideliikennejuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

## 5 §

Joka ohjaa ilma-alusta tai toimii sen miehistön jäsenenä, lennonjohtajana tai muussa lentoturvallisuustehtävässä nautittuaan alkoholia tai muuta huumavaa ainetta niin,

1) että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai *että hänellä tällöin on vähintään 0,25 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa* tai

2) että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

on tuomittava *ilmaliikennejuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

## 6 §

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

1) että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 1,0 promillea tai *että hänellä tällöin on vähintään 0,50 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa* tai

2) 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.

---

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 19 \_\_\_\_\_.

---