

**Hallituksen esitys Eduskunnalle liikennerikoksia koskevan
lainsäädännön uudistamisesta**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan kaikkia liikenne-
muotoja eli tie-, vesi-, raide- ja ilmailiiken-
nettä koskevat vankeusuhkaiset rangaistus-
säännökset keskitettäväksi rikoslakiin. Sak-
kouhkaisten rikkomustyyppisiä tekoja koske-
vat rangaistussäännökset sen sijaan jäisivät
kutakin liikennemuotoa koskevaan erityis-
lainsäädäntöön.

Rikoslain liikennerikosten perustunnusmer-
kistö olisi liikenneturvallisuuden vaarantami-
nen, jolla tarkoitetaan sellaista tahallista tai
huolimattomuudesta tapahtuvaa liikennesään-
töjen tai liikenteessä edellytettävän huolelli-
suuden tai varovaisuuden laiminlyömistä,
joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisten
turvallisuudelle. Lisäksi olisi säännös myös
tärkeästä liikenneturvallisuuden vaarantami-
sesta. Samoin rikoslakiin tulisivat säännökset
eri liikennemuotoja koskevista liikenne-
juopumuksista, kulkuneuvon kuljettamisesta

oikeudetta sekä liikennepeaosta tieliikentees-
sä.

Rikoslain 44 luvun 9 §:n säännös, joka
koskee alusten yhteentörmäyksen estämisek-
si annetun ohjeen ja junaturvallisuutta kos-
kevien määräysten rikkomista, ehdotetaan
kumottavaksi tarpeettomana ja 48 luvun ym-
päristörikkomusta koskevaan 3 §:ään ehdote-
taan lisättäväksi uusi 4 momentti, jonka pe-
rusteella voitaisiin rangaista ympäristölle
vaaraa aiheuttavasta vesiliikennelain rikko-
misesta. Lisäksi tieliikennelakiin, ilmailula-
kiin ja vesiliikennelakiin ehdotetaan tehtä-
väksi lähinnä teknisluonteisia muutoksia kor-
vaamalla niissä olevat rangaistussäännökset
asianomaisilta osin viittauksilla rikoslakiin.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan
mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ne on
hyväksytty ja vahvistettu.

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Liikenteen turvallisuus ja sujuvuus edellyttävät yksityiskohtaista säännöstöä, jota kaikkien liikenteeseen osallistuvien on noudatettava. Säännöstössä on määrättävä liikenteen eri tilanteita varten, miten kunkin on ohjattava tai ohjailtava kulkuneuvoa tai kuljettava, väistettävä toista tai muuten toimittava yhteentörmäyksen estämiseksi. Samoin on kuljettajille ja kulkuvälineille asetettava tiettyjä vähimmäisvaatimuksia sekä kiellettävä tai rajoitettava useita sellaisia asioita, joihin tiedetään melkoisella todennäköisyydellä liittyvän onnettomuuden vaaran.

Liikenteen säännöt ovat kehittyneet kusakin liikennemuodossa erikseen ja niissä on eri liikennemuotojen luonteesta johtuvia eroja. Erot voivat johtua suoraan sellaisista teknisistä seikoista kuin että vesiliikenteessä aluksen kulkutie on suhteellisen vapaasti valittavissa verrattuna vaikkapa juniin tai että tieliikenteessä moottoriajoneuvon kuljettaja periaatteessa yksin ohjaa ajoneuvoaan, kun taas ilmailussa sekä raide- ja vesiliikenteessä kulkuneuvon kulun turvallisuus saattaa olennaisesti riippua muusta miehistöstä taikka henkilöistä kulkuneuvon ulkopuolelakin. Teknisistä ja taloudellisista syistä ilmailu ja raideliikenne ovat erityisesti tieliikenteeseen verrattuna luonteeltaan joukkoliikennettä. Tieliikenteellä on erityisluonne siinäkin suhteessa, että siihen on kaikkien osallistuttava. Raideliikenteeseen on Suomessa lisäksi liittynyt sellainen historiallinen erityispiirre, että Valtionrautateiden henkilöstön rikosoikeudellinen vastuu on määräytynyt virkamiesaseman kautta.

Eroista huolimatta liikennesäännöillä on paljon yhteisiä piirteitä. Niillä pyritään edistämään liikenteen turvallisuutta ja takaamaan sen tarpeellinen sujuvuus. Lisäksi yhä enemmän huomiota on kiinnitetty liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseen. Sääntelyn peruskohteet ovat paljolti samat: kulkuvälineet (niiden rakenne ja ominaisuudet), kuljettajat (heidän kelpoisuutensa ja velvollisuutensa) ja varsinaiset liikennesäännöt (kuten väistösäännöt ja velvollisuudet noudattaa liikenteen ohjausmerkkejä ja -käskyjä). Liikennesäännöt perustuvat nykyisin suurella määrin kansainvälisiin sopimuksiin. Yhteisenä piirteenä on lisäksi, että säännösten ja

määräysten noudattamisen tehostamiseksi on säädetty rangaistuksia.

Liikenteen rikosoikeudellinen sääntely perustuu paljolti siihen, että pelkkä sääntöjen ja määräysten rikkominen on säädetty rangaistavaksi. Sääntöjen noudattamista valvotaan aktiivisesti. Nykyisessä vilkkaassa liikenteessä ei liikenneturvallisuutta voitaisikaan ylläpitää, jos rangaistus seuraisi ainoastaan sellaisesta liikennekäyttäytymisestä, joka on aiheuttanut onnettomuuden tai vahingon.

Liikenne rikoksille onkin tyypillistä vaarantamisajattelu siinä muodossa, että rangaistavuuden edellytyksenä on pelkkä niin kutsuttu abstrakti vaara. Rangaistukseen tuomitseminen ei edellytä, että yksittäistapauksessa olisi aiheutettu vaaraa. Tämä on tapana ilmaista tunnusmerkistössä sanonnalla "on omiaan aiheuttamaan vaaraa". Osassa liikenne rikosten tunnusmerkistöistä ei ole lainkaan mainittu vaaraa. Niiden kohdalla lainsäätäjät on kieltoja laatiessaan päättänyt, että kyseinen menettely on aina luonteeltaan vaarallista.

Vaarantamisajatteluun on sekä periaatteellisia että käytännöllisiä syitä. Liikennesääntöjä rikottaessa riippuu yleensä muista liikenteeseen osallistuvista kuin rikkojasta, aiheutuuko teosta konkreettista vaaraa. Esimerkiksi jos joku ryhtyy ohitukseen vastaan tulevan liikenteen kaistalla tultaessa mäenharjanteelle, hän aiheuttaa tai on aiheuttamatta (konkreettisen) vaaran siitä riippuen, tuleeko joku vastaan. Kummassakin tilanteessa ohituksen moitittavuutta on pidettävä samana, koska vaaran konkretisoituminen ei riipu ohittajasta. Myös käytännössä tulisi erittäin vaikeaksi soveltaa liikenne rikosten tunnusmerkistöjä, jos niissä edellytettäisiin jollekulle aiheutettua konkreettista vaaraa. Tällöin esimerkiksi kaupunkiliikenteessä jouduttaisiin usein mielivaltaisesti rajaamaan, keillä olisi rikoksessa asianomistaja-asema. Tieliikenne rikoksissa tällaisesta järjestelystä luovuttiin jo kauan sitten. Nyt liikenne rikossäännöstöä uudistettaessa on tarkoitus ulottaa sama vaaran abstraktisuuteen perustuva ratkaisu johdonmukaisesti muihinkin liikennemuotoihin. - Niissä asiassa ei kuitenkaan ole samaa käytännöllistä merkitystä kuin tieliikenteessä, koska on odotettavissa, että tulevaisuudessakin - ehkä lukuun ottamatta ko-

vasti yleistynyttä huviveneilyä, jonka valvonta on kehittymässä tieliikenteen valvonnan kaltaiseksi - rikosoikeudelliseen käsitteeseen tulee ennen kaikkea onnettomuuksiin johtaneita tieliikenne rikoksia.

Edellä kuvattu vaarantamisajattelu on kuitenkin merkinnyt sitä, että rangaistavuus on ulotettu liikenteessä huomattavan laajalle. Erityisesti tieliikenteessä, johon kaikkien on osallistuttava, huolellinenkin tiellä liikkuva helposti syyllistyy periaatteessa rangaistavaan tekoon. Tieliikenne rikkomusten lukuisuuden vuoksi ei käytännössä juuri voida kiinnittää huomiota rikkojan syyksiluettavuuden asteeseen. Näin liikenteen rikosoikeudellinen sääntely on saanut mitä suurimmassa määrin leiman, joka muistuttaa rikosoikeudellisille periaatteille vierasta niin kutsuttua ankaraa vastuuta. Joissakin oikeusjärjestyksissä onkin liikenteen runsaat vähäiset rikkomukset laajalti määritelty hallinnollisten seuraamusten tai rikosoikeudellisten ja hallinnollisten seuraamusten välimaastoon kuuluvien järjestelmien piiriin.

Liikenne rikoksiksi tässä esityksessä luokiteltujen tekojen osuus kaikista rikoksista on huomattavan suuri. Esimerkiksi vuonna 1994 poliisin tietoon tulleista 754 542 rikoksesta 45,7 % eli 344 955 oli tieliikennelaisissa (267/81) säädettyjen tunnusmerkistöjen mukaisia. Näistä kuitenkin 68 % eli 234 491 oli tieliikennelain 103 §:ssä tarkoitettuja liikenne rikkomuksia. Rikoslain 23 luvussa tarkoitettujen liikennejuopumusrikosten määrä oli samana vuonna 23 062 eli 3,1 % kaikkien rikosten määrästä. Näistä suurimmat ryhmät muodostivat rattijuopumus ja huumaantuneena ajaminen (yhteensä 8 671) sekä törkeä rattijuopumus (11 719). Tieliikennelaisista tarkoitettujen liikenne rikosten absoluuttisessa määrässä ei viimeisten kymmenen vuoden aikana ole tapahtunut olennaisia muutoksia, mutta suhteutettuna sekä ajoneuvokantaan että ajosuoritteeseen niiden määrä on selvästi laskenut.

Valtaosa tieliikennelain mukaisista liikenne rikoksista eli lähes kaikki liikenne rikkomukset ja myös suurin osa tieliikennelain 98 §:ssä tarkoitetuista liikenteen vaarantamisista käsitellään muualla kuin varsinaisessa rikosoikeudenkäynnissä eli joko rangaistusmääräys- tai rikesakkomennettelyssä. Sen sijaan tieliikennelain 99 §:n törkeät liikenteen vaarantamiset samoin kuin rikoslain 23 luvun rikokset käsitellään säännönmukaisesti varsinaisessa oikeudenkäynnissä. Näistä rikoksis-

ta ainoa, josta lähes poikkeuksetta tuomitaan vankeusrangaistus, on törkeä rattijuopumus.

On tärkeää, että liikenteessäkin pyrittäisiin takaamaan varsinaiselle rikosoikeudelliselle järjestelmälle sen ominaistehtävä siten, että sitä käytettäisiin vain kysymyksen ollessa aidosti rikoksiksi mielletävistä sääntöjen ja määräysten rikkomisista, joiden luonteensa puolesta arvioidaan aiheuttavan enemmän kuin pelkkää vähäistä vaaraa, vaikka suhteellisen vähäisen vaaran aiheuttava käyttäytyminen joudutaan liikennesäännöstössä kieltämään ja kieltojen noudattamista valvoamaan.

Nykyisin ainoastaan liikennejuopumusta koskevat säännökset on kaikkien liikenne muotojen osalta johdonmukaisesti keskitetty rikoslakiin. Muuten liikenne rikokset rangaistetaan lähinnä eri liikenne muotoja koskevissa laeissa olevien ja paljolti nykyisiä rikostunusmerkistöjen laadintaperiaatteita vastamattomien säännösten nojalla. Tässä esityksessä koottaisiin kaikkien liikenne muotojen keskeiset rangaistussäännökset rikoslakiin jäljempänä kohdassa 4 selostettavien merilakia (674/94) koskevin poikkeuksin.

Kokoamalla rikoslain liikenne rikoksia koskevaan lukuun niiden liikenne rikosten rangaistussäännökset, joita pidetään niin moitittavana, että niistä on paikallaan säätää vankeusrangaistuksen uhka, pyritään toteuttamaan rikoslain kokonaisuudistuksessa omaksuttua periaatetta rikoslain rangaistusjärjestelmän kohdentamisesta moitittavimpaan käyttäytymiseen. Samalla eri liikenne rikosten moitittavuus on mahdollista arvioida johdonmukaisemmin sekä eri liikenne muodoissa että suhteessa liikennejuopumusrikoksiin, joita koskevat rangaistussäännökset ovat olleet (paria edelleenkin rikoslain ulkopuolelle jätettävää poikkeusta lukuun ottamatta) jo kaksi vuosikymmentä rikoslaisissa. Muista liikenteen sääntöjen rikkomisista rangaistaisiin pelkästään sakolla, rikesakolla tai muilla nimenomaan vähäisiin rikkomuksiin soveltuvilla seuraamuksilla. Ratkaisulla pyrittäisiin sekä edistämään liikenne turvallisuutta että toteuttamaan rikosoikeudellisia periaatteita liikenteessä tehtyihin moitittaviin tekoihin.

Liikenne rikoksia koskevan luvun suojelekohteena olisi nimenomaan liikenne turvallisuus, jolla tarkoitetaan lähinnä liikenteeseen osallistuvien hengen ja terveyden suojaa. Vaikka liikenne turvallisuuden kuuluu myös omaisuuden suoja, se ei tässä yhteydessä ole

merkittävä, koska pelkästään omaisuuden suojaaksi säädettyjä kriminalisointeja ei liikenteessä juurikaan ole eikä kulkuneuvojen käytöstä yleensä aiheudu vaaraa pelkästään omaisuudelle. Jos näin kuitenkin on, käytäytyminen joko kuuluu luontevimmin rangaistavaksi rikoslain nimenomaan omaisuutta suojaavien säännösten perusteella tai kysymys on niin vähäisestä rikkomuksesta, että seuraamus tuomittaisiin kyseistä liikenneuotoa koskevien rikoslain ulkopuolisten säännösten perusteella. Esimerkiksi merilaisa on tällaisia lastinomistajan etuja suojaavia säännöksiä (20 luvun 1 §:n 6 momentti ja 7 §).

Liikenne rikokset ovat luonteeltaan lähellä henkeen ja terveyteen kohdistuvia rikoksia. Rikoslain 21 luvun säännökset tulevatkin usein sovellettavaksi tilanteissa, joissa teko on myös liikenne rikoksena rangaistava. Erytisesti tämä koskee tilanteita, joissa liikenne rikoksena rangaistavaan tekoon liittyvällä huolimattomuudella on aiheutettu kuolema tai vamma. Silloin rangaistus tuomitaan myös kuoleman tai vamman tuottamuksesta. Harvinaista mutta täysin mahdollista on, että kuljettajalla on surmaamisen tai pahoinpitelyn tarkoitus, jolloin tulevat sovellettavaksi rikoslain 21 luvun tahallisia henki- ja pahoinpitelyrikoksia koskevat säännökset. Jos liikennetilanteessa välittömänä ja suoranaishana loukkaukskohteena on suuret ihmismäärät tai huomattavat omaisuusarvot, voidaan joutua soveltamaan rikoslain 34 luvun yleisvaarallisia rikoksia koskevia rangaistussäännöksiä.

Rikoslain 21 luvun 13 §:ssä on vaaran aiheuttamista koskeva säännös. Siinä rangaistavuus edellyttää tahallista tai törkeällä huolimattomuudella toiselle aiheutettua vakavaa hengen tai terveyden vaaraa. Säännös on toissijainen niihin rangaistussäännöksiin nähden, joissa rangaistusuhka on vähintään yhtä ankara. Tämän säännöksen soveltaminen ei kuitenkaan yleensä tule kysymykseen edes silloin, kun liikennesääntöjä rikkoen aiheutetaan konkreettinen vaara eikä sitä liikenne rikkomuksena voitaisi rangaista yhtä ankarasti. Tämä johtuu siitä, että ehdotetuissa liikenne rikoksissa on johdonmukaisesti omaksuttu rangaistavuuden perustaksi abstrakti vaara ja tekojen moitittavuus on pyritty porrastamaan nimenomaan tällä perusteella. Liikenne rikosten törkeys porrastuksen johdonmukaisuus kärsisi, jos niihin sovellettaisiin vaaran aiheuttamista koskevaa säännös-

täkin. Se on kuitenkin yksi rinnastuskohde, joka on vaikuttanut liikenne rikostunnusmerkistöjen laadintaan ja rangaistusasteikkoihin ja joissakin liikennetilanteissa sillä voidaan tulkita olevan yksittäistapauksessakin merkitystä.

Liikenne rikoksia koskevan luvun rajautuessa liikenneturvallisuutta edistävien liikennesääntöjen, mukaan lukien liikenneturvallisuuden vuoksi annetut määräykset, rikkomiseen eivät sen piiriin kuulu myöskään ympäristöä, yleistä järjestystä tai viranomaisen toimintaa koskevat säännökset. Liikennekäyttäytymistä koskevat osaksi myös sellaiset säännökset, jotka eivät varsinaisesti ole liikennesääntöjä. Näiden säännösten vakavat loukkaukset säännellään siten muissa rikoslain luvuissa. Tästä seuraa, että liikenne rikosluvun säännöksistä on jätetty pois muun muassa joukkoliikenteen tarkastusmaksuun, järjestyksen pitoon joukkoliikenteessä, maastoliikenteeseen ja nopeusvalvontaa vaikeuttaviin laitteisiin liittyvät rangaistussäännökset. Sikäli kuin vankeusrangaistusuhka on näissä rikoksissa tarpeen, kuuluvat säännökset luontevammin muiden rikoslain luvun piiriin.

2. Nykytila

Tieliikennettä koskevat rangaistussäännökset ovat rikoslain liikennejuopumussäännöksiä lukuun ottamatta tieliikennelaisa. Sen liikenne rikoksia koskevassa 8 luvussa on säännökset liikenteen vaarantamisesta (98 §), törkeästä liikenteen vaarantamisesta (99 §), liikennejuopumuksesta (100 §), liikenneapaosta (101 §), ajo-oikeudesta ajosta (102 §) ja liikenne rikkomuksesta (103 §).

Tieliikennelain liikenteen vaarantamista, törkeää liikenteen vaarantamista sekä liikenne rikkomusta koskevien rangaistussäännösten tunnusmerkistönä on yleinen viittaus muualla - eli joko tieliikennelaisa taikka sen nojalla annetuissa asetuksissa tai päätöksissä - oleviin sääntöihin. Liikenne rikkomukseen syyllistyy rikkomalla näitä sääntöjä. Liikenteen vaarantamisen tunnusmerkistössä edellytetään lisäksi, että rikkomus on tahallista tai tehty huolimattomuudesta tai varomattomuudesta ja että tällainen menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa liikenneturvallisuudelle. Vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajia koskevassa törkeässä liikenteen vaarantamisessa rangaistavuuden

edellytyksenä on sääntöjen rikkominen tahallaan tai piittaamattomuudesta siten, että teko on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle ja terveydelle.

Rangaistuksena liikenne rikkomuksesta on sakkoa, liikenteen vaarantamisesta sakkoa tai vankeutta enintään kolme kuukautta ja törkeästä liikenteen vaarantamisesta vähintään 30 päiväsakkoa tai vankeutta enintään kaksi vuotta. Eräistä liikenne rikoksista on sakon sijasta määrätty rangaistukseksi rikesakko.

Liikennepakoa koskevassa säännöksessä asetetaan liikenneonnettomuuteen osallisen moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle velvollisuus heti pysäyttää ja kykynsä mukaan avustaa vahingoittuneita. Velvollisuuden rikkomisesta tuomitaan sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi. Säännös on toissijainen rikoslain 21 luvun 14 §:ssä tarkoitettuun heitteillepanoon nähden.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamisesta ilman ajo-oikeutta (ajo-oikeudetta ajosta) rangaistus on sakkoa tai vankeutta enintään kolme kuukautta.

Nykyisessä rikoslain 23 luvussa tieliikennettä koskevat rattijuopumus (1 §), törkeä rattijuopumus (2 §), huumaantuneena ajaminen (3 §) sekä kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle (7 §). Nykyisin rattijuopumukseksi rangaistaan moottoriajoneuvon kuljettaminen, jos kuljettajan veren alkoholipitoisuus on vähintään 0,5 promillea tai jos uloshengitysilman alkoholipitoisuus on 0,25 milligrammaa litraa kohden, ja törkeänä rattijuopumukseksi, jos veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai jos litrassa uloshengitysilmaa on vähintään 0,60 milligrammaa alkoholia. Törkeän rattijuopumuksen enimmäisrangaistus on sama kuin törkeän liikenteen vaarantamisen eli kaksi vuotta vankeutta.

Ilmailun rangaistussäännökset ovat 1. päivänä maaliskuuta 1996 voimaan tulleen ilmailulain (281/95) 86–89 §:ssä ja rikoslain 23 luvun 5 §:ssä (ilmaliikennejuopumus). Ilmailulain 86 §:ssä on lentoturvallisuuden vaarantamista koskeva yleissäännös, jonka perusteella rangaistaan kaikinainen ilmailulain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten rikkominen. Näistä säännöistä tässä yhteydessä ovat merkittävimmät "ilmailun liikennesäännöt", lentosäännöt. Lentoturvallisuuden vaarantamisesta on seuraamukseksi säädetty sakkoa tai vankeutta enintään kuusi kuukautta. Törkeästä lentoturvallisuuden vaarantamisesta säädetään 87 §:ssä

rangaistukseksi vähintään 30 päiväsakkoa tai vankeutta enintään kaksi vuotta.

Ilmailulain 88 §:ssä on rikoslain ilmaliikennejuopumussäännöstä täydentävä toissijainen säännös huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa. Säännöksessä on lähtökohdina täysraittiuuden periaate. Ilmailurikkomuksesta säädetään 89 §:ssä. Säännöksellä kriminalisoidut teot eivät suurimmalta osaltaan ole luonteeltaan lentoturvallisuutta vaarantavia. Rikoslaisissa on lisäksi 34 luvussa rangaistussäännökset liikennetuhoysta (2 §) ja aluksen kaappauksesta (11 §). Vaikka niissä suojelukohteena onkin muun ohessa ilmaliikenteen turvallisuus, niitä ei ole tarkoituksenmukaista käsitellä liikenne rikoksia koskevan luvun yhteydessä.

Vesiliikenteen rangaistussäännökset ovat vesiliikennelain (463/96) 24 §:ssä, rikoslain 23 luvun 6 §:ssä (vesiliikennejuopumus), 34 luvun 2 ja 11 §:ssä ja 44 luvun 9 §:n 1 momentissa sekä merilain 20 luvussa. Näistä rikoslain 34 luvun myös vesiliikennettä koskevia säännöksiä ei käsitellä ehdotetun liikenne rikoksia koskevan luvun yhteydessä. Luotsausasetuksen (393/57) 42 §:ssä on aluksen päällikköä koskeva sakkouhkainen toissijainen rangaistussäännös, jolla samoin kuin useilla merilain rangaistussäännöksillä ei ole merkitystä liikenne rikossäännösten uudistukselle. Vesiliikennelain mukaan rangaistaan myös sen nojalla annettujen säännösten rikkomisesta. Vesiliikenteen, sekä veneilyn että kauppamerenkulun, varsinaisten liikennesääntöjen rikkomiset rangaistaan rikoslain 44 luvun 9 §:n nojalla. Näitä liikennesääntöjä ovat ennen kaikkea niin kutsutut meriteiden säännöt, joita täydentävät sisävesisäännöt sekä kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöt.

Rikoslain 44 luvun 9 §:n 2 momentissa on junaturvallisuuden vaarantamista koskeva rangaistussäännös. Säännöksessä on kriminalisoitu tahallaan tai huolimattomuudesta tapahtuva junaturvallisuutta koskevien määräysten rikkominen, josta aiheutuu vaaraa toisen turvallisuudelle tai omaisuudelle. Muun muassa rautateitä koskee rikoslain 34 luvun 2 §:n säännös liikennetuhoysta. Koska rautatiehenkilöstöön kuuluvat ovat olleet virkamiehiä, ovat myös rikoslain virkarikoksia koskevat säännökset tulleet sovellettaviksi raideliikenne rikoksiin ja vähäisemmät junaturvallisuusrikkeet on käsitelty kurinpitomenettelyssä.

3. Rattijuopumusta koskeva sääntely eräissä muissa valtioissa

3.1 Yleistä

Tähän esitykseen ei ole katsottu aiheelliseksi liittää selvitystä liikennerikoksia yleensä koskevasta sääntelystä vieraissa valtioissa muun muassa siitä syystä, että vaikka liikennesäännöt esimerkiksi Euroopan unionin (EU) jäsenvaltioissa ovat pitkälti samankaltaisia, ne silti eroavat toisistaan. Sen sijaan seuraavassa tarkastellaan rattijuopumusta koskevaa sääntelyä Pohjoismaissa ja eräissä keskeisimmissä EU-valtioissa.

3.2. Ruotsi

Ruotsissa rattijuopumusta koskevat rangaistussäännökset on sijoitettu tiettyjä liikennerikoksia koskevaan lakiin, Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Rattijuopumukset jakaantuvat rikoksen törkeysasteen perusteella kahteen tekemuotoon.

Lain 4 §:n 1 momentissa säädetään rangaistavaksi moottoriajoneuvon ja raitiovaunun kuljettaminen alkoholin vaikutuksen alaisena. Teko on rangaistava, jos ajomatkan aikana tai sen jälkeen kuljettajan veren alkoholipitoisuus on vähintään 0,2 promillea, tai jos kuljettajalla tällöin on vähintään 0,1 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Moottoriajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja syyllistyy lain 4 §:n 2 momentin mukaan rattijuopumukseen myös kuljettamalla ajoneuvoa siinä määrin alkoholin vaikutuksen alaisena, että hänen kykynsä ajaa luotettavasti voidaan olettaa huonontuneen. Säännöstä sovelletaan myös silloin, kun kuljettaja on samalla tavalla jonkin muun aineen kuin alkoholin vaikutuksen alainen.

Rattijuopumuksesta tuomitaan Ruotsissa rangaistukseksi sakkoa tai enintään kuusi kuukautta vankeutta. Lain 4 §:n 4 momentissa on erityinen maininta siitä, ettei rattijuopumusta koskevaa sääntelyä sovelleta asianmukaisella luvalla toteutettaviin tieteellisiin tai niihin verrattaviin tutkimuksiin.

Rattijuopumuksen perustekomuotoa koskeva sääntely lain 4 §:ssä (1990:149) on tullut voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1990.

Ankarammin rangaistava rattijuopumus on kriminalisoitu edellä mainitun liikennerikoslain 4 a §:ssä. Jos lain 4 §:n 1 tai 2 momen-

tissa säänneltyä tekoa on pidettävä törkeänä, ajoneuvon kuljettaja tuomitaan törkeästä rattijuopumuksesta vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. Teon törkeysastetta arvioitaessa on erityisesti kiinnitettävä huomiota kolmeen seikkaan: 1) siihen, ylittääkö kuljettajan veren alkoholipitoisuus 1,0 promillea tai uloshengitysilman alkoholipitoisuus 0,50 milligrammaa litraa kohti, 2) onko kuljettaja ollut huomattavasti alkoholin tai jonkin muun aineen vaikutuksen alainen, 3) onko ajoneuvon kuljettaminen tuntuvasti vaarantanut liikenneturvallisuutta.

3.3. Norja

Norjassa rattijuopumusta koskeva sääntely löytyy tieliikennelain (veitrafikkloven) 22 §:stä. Säännöksessä todetaan, ettei kukaan saa kuljettaa eikä yrittää kuljettaa moottoriajoneuvoa ollessaan alkoholin tai muun huumaaavan aineen vaikutuksen alainen. Jos ajoneuvon kuljettajan veren alkoholipitoisuus ylittää 0,5 promillea tai hänen elimistössään olevan alkoholin määrä saattaa johtaa tällaiseen pitoisuuteen, kuljettajaa on aina pidettävä tieliikennelain tarkoittamassa mielessä alkoholin vaikutuksen alaisena. Sama koskee tilannetta, jossa kuljettajalla on yli 0,25 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Säännöksessä todetaan erityisesti, ettei rikoksentehtäjän erehtyminen (villfarelse) alkoholipitoisuudesta vapauta häntä rangaistuksesta. Rattijuopumussäännöstä on muutettu viimeksi vuonna 1988.

Lain 31 §:ssä on rangaistussäännös, jonka mukaan rattijuopumusta koskevan 22 §:n 1 momentin rikkomisesta tuomitaan tavallisesti (a) sakkoa ja ehdollista vankeutta jos veren alkoholipitoisuus alittaa yhden promillen tai alkoholia on alle 0,5 milligrammaa litrassa uloshengitysilmaa, (b) sakkoa ja ehdollista tai ehdotonta vankeutta, jos veren alkoholipitoisuus on 1,0-1,5 promillea tai vastaavasti 0,5-0,75 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa ja (c) sakkoa ja ehdotonta vankeutta, jos verenalkoholi ylittää 1,5 promillea tai litrassa uloshengitysilmaa on alkoholia yli 0,75 milligrammaa. Rikoksen uusiminen ankaroiittaa rangaistusta 31 §:n mukaan.

Norjan tieliikennelain 22 §:n 2 momentissa kielletään moottoriajoneuvon kuljettajaa nauttimasta alkoholia tai muuta päihdyttävää tai huumaaavaa ainetta kuuden tunnin aikana

ajamisen päättymisestä, jos kuljettaja ymmärtää tai hänen pitäisi ymmärtää ajon saatavan johtaa poliisitutkimuksiin. Kielto ei ole voimassa enää veri- tai puhalluskokeen ottamisen jälkeen eikä myöskään siinä tapauksessa, että poliisi ilmoittaa tutkimusten olevan tarpeettomia. Rangaistus tieliikennelain 22 §:n 2 momentin rikkomisesta on sakkoa ja vankeutta. Rangaistusta määrättäessä on kiinnitettävä erityistä huomiota ajoneuvon kuljettajan päihtyneisyyden asteeseen ja ajamisella aiheutettuun vaaraan.

3.4. Tanska

Rattijuopumusta koskevat rangaistussäännökset on Tanskassakin sijoitettu liikennelakiin, færdselslov. Lain 53 §:ssä säädetään rangaistavaksi moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaminen niin, että veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen ylittää laissa määritellyt rajat. Säännöksessä on porrastettu rattijuopumus törkeämpään ja lievempään tekomuotoon.

Rattijuopumuksen törkeämmän tekomuodon nimikkeenä on *spirituskørsel*, joka on säännely edellä mainitun liikennelain 53 §:n 1 ja 2 momentissa. Perustekotapana on moottoriajoneuvon kuljettaminen alkoholin nauttimisen jälkeen sellaisessa tilassa, että veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen ylittää 1,2 promillea. Tämän lainkohdan perusteella tuomitaan myös kuljettaja, jonka veren alkoholipitoisuus on ollut alle 1,2 promillea mutta vähintään 0,8 promillea, jos kuljettajan piittaamattomuus liikenneturvallisuudesta on aiheuttanut henkilö- tai omaisuusvahinkoa tai tällaisen vahingon vaaraa. Edelleen lain 53 §:n 2 momentin perusteella on mahdollista tuomita rangaistukseen henkilö, jonka käyttäytyminen ajon aikana tai sen jälkeen antaa perusteltua aihetta olettaa, ettei hän alkoholin vaikutuksen vuoksi ole kyennyt kuljettamaan ajoneuvoa turvallisesti. Kysymys on siis tilanteista, joissa kuljettajan päihtymyksen todistavaa verikoetta ei jostain syystä ole voitu ottaa.

Tanskassa rattijuopumuksen lievempään tekomuotoon (*promillekørsel*) kuljettaja syyllistyy silloin, kun hänellä ajon aikana tai sen jälkeen on yli 0,8 promillen alkoholipitoisuus veressä. Lievemman säännöksen soveltamiselta edellytetään lisäksi, ettei kuljettajan katsota teollaan syyllistyvän edellä mainittuun, ankarammin rangaistavaan rattijuopumukseen.

Kaikkien 53 §:ssä säänneltyjen tekojen yritykset ovat rangaistavia.

Lain 54 §:ssä säädetään rangaistavaksi ajoneuvon kuljettaminen sellaisessa tilassa, että kuljettaja on esimerkiksi väsymyksen, sairauden, tai huumaavan aineen vaikutuksen vuoksi kykenemätön ajamaan täysin turvallisesti. Myös tällaisen teon yritys on rangaistava.

Rattijuopumuksen lievemmästä tekomuodosta tuomitaan lain 117 §:n mukaan rangaistukseksi sakkoa. Rikoksen uusiminen ankaroiittaa seuraamusta siten, että vapausrangaistuskina on mahdollinen, jos tekijä on tuomittu rattijuopumuksesta rikosta edeltävien kolmen vuoden aikana.

Myös törkeämmästä rattijuopumuksesta tuomitaan rangaistukseksi ensimmäistä kertaa rikokseen syyllistyvälle tavallisesti sakkoa. Seuraamuksena on kuitenkin vankeutta tai hæfte-vapausrangaistus enintään yhdeksi vuodeksi, jos kuljettajan verenalkoholi on ylittänyt 2 promillea. Vapausrangaistuksen tuomitseminen on mahdollista myös kuljettajan aiheuttaman vahingon tai vaaratilanteen perusteella.

Puheena olevan lain 54 §:n 4 momentissa asetetaan ravintolan tai muun vastaavan yleisölle avoinna olevan anniskelupaikan omistajalle ja työntekijälle erityinen velvollisuus yrittää estää liikkeen asiakasta kuljettamasta ajoneuvoa tai ajamasta hevosella, jos tämä anniskelupaikassa nauttimansa alkoholin vuoksi vaikuttaa kykenemättömältä turvalliiseen ajosuoritukseen.

3.5. Iso-Britannia

Rattijuopumuksen rangaistavuus perustuu Isossa-Britanniassa vuoden 1988 Road Traffic Actiin (R.T.A.), jota on jonkin verran muutettu samannimisellä lailla vuonna 1991.

Vuoden 1991 R.T.A. (sec. 4) määrittelee moottorikäyttöisen ajoneuvon ajamisen tiellä tai muulla julkisella paikalla rangaistavaksi teoksi, jos kuljettaja ei sovellu (is unfit to) kuljettamaan ajoneuvoa alkoholin tai huumausaineen vaikutuksen vuoksi. Rangaistavuus koskee myös edellä mainitulla tavalla alkoholin tai huumausaineen vaikutuksen alaista henkilöä, jolla on ajoneuvon välitön hallinta (being in charge of the vehicle). Myös näiden tekojen yritykset ovat rangaistavia.

Ajoneuvon välitöntä hallintaa edellyttävän

tekemuodon kohdalla rangaistavan käyttäytymisen rajat ovat jonkin verran vaihdelleet. Säännöksen tulkinnessa kiinnitetään huomiota esimerkiksi siihen, onko rikoksesta epäilty ollut sisällä ajoneuvossa, ovatko auton avaimet olleet hänen hallussaan jne. Esimerkiksi pelkkä kuljettajan paikalla istuminen alkoholin vaikutuksen alaisena ilman ajoneuvon omistajan lupaa ei riitä täyttämään teon tunnusmerkistöä. Rikoksesta epäilty välttyy rangaistukselta myös, jos hän voi osoittaa, että ajoneuvon kuljettaminen päihtyneenä olisi tapaukseen liittyvät olosuhteet huomioon ottaen ollut täysin epätodennäköistä.

R.T.A:ssa on myös rattijuopumusta koskeva säännös (sec. 5), jossa teon rangaistavuus perustuu kehossa olevan alkoholin määrään. Säännöksessä määritellään rangaistaviksi edellä mainitut ajoneuvon kuljettaminen ja välitön hallinta sekä näiden tekosten yritykset, jos rikoksesta epäillyn henkilön veren, hengitysilman tai virtsan alkoholipitoisuus ylittää määrättyt rajat. Rangaistavuuden raja on saman lain mukaan (sec. 11) 35 mikrogrammaa alkoholia sadassa millilitrassa uloshengitysilmaa, 80 milligrammaa alkoholia sadassa millilitrassa verta, tai 107 milligrammaa alkoholia sadassa millilitrassa virtsaa.

Isossa-Britanniassa tuomioistuimella on rattijuopumusrikoksista tuomitessaan käytettävissä useita vaihtoehtoisia seuraamuksia. Rangaistukseksi määrätään säännönmukaisesti ainakin sakkoa. Myös ehdollinen tai ehdoton vankeusrangaistus ovat mahdollisia seuraamuksia, tosin ehdotonta vankeutta voidaan tuomita ensimmäistä kertaa rattijuopumukseen syyllistyneelle vain, jos ajoneuvon kuljettaminen on ollut todella heikkotasoisia tai jos kuljettaja on aiemmin tuomittu varomattomasta ajamisesta. Vapausrangaistusten määräämisen yleisiä edellytyksiä tiukennettiin huomattavasti The Criminal Justice Act -säännöstöllä vuonna 1991. Rattijuopumuksen enimmäisrangaistus on kuusi kuukautta vankeutta.

Vuoden 1991 liikenneirikosuudistus toi Ison-Britannian oikeusjärjestelmään uuden rattijuopumukseen liittyvän kriminalisoinnin. Lakiin lisättiin erityissäännös alkoholin vaikutuksen alaisena tehdystä, varomattomalla moottoriajoneuvon kuljettamisella aiheutetusta kuolemantuottamuksesta. Teon enimmäisrangaistus on viisi vuotta vankeutta.

3.6. Ranska

Ranskassa rattijuopumusta koskeva perussäännös sisältyy tieliikennettä koskeviin rangaistussäännöksiin (L. n. 83-1045 du 8 déc. 1983). Rangaistavaa on ajoneuvon kuljettaminen (de tout véhicule) sellaisessa tilassa, että veren alkoholipitoisuus on vähintään 0,8 promillea tai uloshengitysilma sisältää vastaavasti vähintään 0,4 milligrammaa alkoholia litrassa. Laissa tähdennetään tällaisessa tilassa ajamisen olevan rangaistavaa riippumatta siitä, vaikuttaako kuljettaja humaltuneelta vai ei. Seuraamukseksi voidaan tuomita enimmillään jopa 30 000 frangin sakko ja kahden vuoden vankeusrangaistus.

Toisessa rattijuopumussäännöksessä (Décr. n. 94-570 du 11 juill. 1994) määritellään rangaistavaksi ajoneuvon (de tout véhicule) kuljettaminen siten, että veren alkoholipitoisuus on vähintään 0,7 promillea tai uloshengitysilman alkoholipitoisuus vastaavasti vähintään 0,35 milligrammaa litrassa. Säännöksen soveltamisen edellytyksenä on, ettei kuljettaja teollaan syyllisty lain ensimmäisessä artiklassa kriminalisoituun, ankarammin rangaistavaan rattijuopumukseen.

3.7. Saksa

Saksassa on käytössä yleinen 0,8 promillen raja. Strafgesetzbuchin 315 a § säättää *rata-, laiva- ja ilmaliikenteen vaarantamisesta* rangaistavaksi sakolla tai enintään viiden vuoden vapausrangaistuksella muun muassa silloin, kun joku kuljettaa rata- tai ilmaratakulkuneuvoa, laivaa tai ilma-alusta, vaikka hän alkoholipitoisten juomien tai muiden päihdyttävien aineiden nauttimisen seurauksena on siinä tilassa, ettei voi turvallisesti kuljettaa kulkuneuvoa, ja menettelyllään aiheuttaa huomattavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle tai toisen omaisuudelle. Myös teon yritys on rangaistava. Jos teko tapahtuu tuottamuksesta, on seuraamuksena sakkoa tai vankeutta enintään kaksi vuotta.

Lain 315 c §:ssä säädetään *tieliikenteen vaarantamisesta*, johon syyllistyy muun muassa se, joka tieliikenteessä kuljettaa ajoneuvoa, vaikka on alkoholipitoisten juomien tai muiden päihdyttävien aineiden nauttimisen seurauksena siinä tilassa, ettei kykene ajoneuvoa turvallisesti kuljettamaan, ja tällä tavoin huomattavassa määrin vaarantaa toisen henkeä tai terveyttä taikka toisen omaisuutta. Seuraamus on sakkoa tai vankeutta

enintään viisi vuotta. Yritys on rangaistava. Tuottamuksellisesta teosta seuraa sakkoa tai vankeutta enintään kaksi vuotta. Tilanne on siis samanlainen tieliikenteessä ja muissa liikennemuodoissa.

Liikennejuopumuksesta on 316 §:ssä säännös, joka on toissijainen 315 a ja 315 c §:ään nähden. Enintään vuoden vankeusrangaistuksella tai sakolla rangaistaan sitä, joka liikenteessä kuljettaa ajoneuvoa, vaikka on alkoholipitoisten juomien tai muiden päihdyttävien aineiden nauttimisen seurauksena siinä tilassa, ettei kykene ajoneuvoa turvallisesti kuljettamaan. Säännöksessä ei siis edellytetä vaaran aiheutumista. Teko on rangaistava myös tuottamuksellisesti tehtynä.

4. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Yksi rikoslain kokonaisuudistuksen keskeisistä periaatteista on ollut kaikkien keskeisten kriminalisointien kokoaminen rikoslakiin. Tällaisia ovat ainakin ne, joista pidetään aiheellisena voida tuomita rangaistukseksi vankeutta. Nykyisessä tieliikennelaissa, ilmailulaissa sekä vesiliikennelaissa ja merilaissa on rangaistussäännöksiä, joiden rangaistusasteikkoihin sisältyy vankeus. Kaikkien liikennemuotojen kohdalla vaarallisimpia liikenne rikoksia varten on vankeusuhka paikallaan. Rikoslain kokonaisuudistuksessa omaksuttujen periaatteiden mukaisesti tulisi rangaistussäännökset tämän vuoksi keskittää rikoslakiin.

Nykytilan epäkohtana on pidettävä sitä, että eri liikennemuotojen rangaistussäännösten tarvetta ei ole johdonmukaisesti harkittu eikä eri tekojen vaarallisuutta punnittu suhteessa toisiinsa taikka nykyisin rikoslaissa oleviin liikennejuopumussäännöksiin.

Tieliikennettä koskevat rangaistussäännökset vastaavat parhaiten nykyisiä rikosoikeudellisia periaatteita esimerkiksi kuvatun vaarantamisajattelun suhteen. Kuitenkaan niitäkään ei voida pitää enää täysin tyydyttävänä eivätkä ne sellaisenaan ole siirrettävissä rikoslakiin.

Tieliikennelain liikenne rikosten tunnusmerkistöissä ei ole toteutunut tavoiteltu kolmiportaisuus. Liikenteen vaarantamisen ja liikenne rikkomuksen välillä ei käytännössä useinkaan ole mitään eroa. Näin tieliikenne rikosten perustunnusmerkistö, liikenteen vaarantaminen on väljähtynyt vastaamaan liikenne rikkomuksen avointa rangaistussään-

nöstä. Tämä johtuu siitä, että melkein minkä hyvänsä liikennesäännön rikkomiseen voi liittyä vähäinen vaara liikenneturvallisuudelle. Olisikin tarpeen pyrkiä eriyttämään rangaistuskäytäntöä siten, että rikoslain perusteella tuomittaisiin rangaistus vasta sellaisesta liikenne rikoksesta, johon liittyvä abstrakti vaara ei ole vähäinen. Samalla voidaan omaksua erityislainsäädännön perusteella tuomittaviin vähäisiin rikkomuksiin nähden riittävän lievä rangaistuskäytäntö.

Esityksessä ehdotetaan, että rikoslakiin otettaisiin sen 23 luvuksi oma luku liikenne rikoksista. Tähän lukuun koottaisiin kaikkien liikennemuotojen keskeisimmät rangaistussäännökset, joilla suojataan liikenneturvallisuutta. Uudistuksen tavoitteena on, että erityislainsäädäntöön jäisi joukko ainoastaan sakolla, rikesakolla tai muilla vähäisiin liikenne rikkomuksiin sopivilla seuraamuksilla rangaistavia rikkomuksia.

Mainittua tavoitetta ei kuitenkaan voida nyt ehdotettavalla uudistuksella vielä saavuttaa täydellisesti. Uuden 1. päivänä lokakuuta 1994 voimaan tulleen merilain 20 lukuun siirrettiin vanhan merilain kriminalisoinnit lähes sellaisinaan. Luku on kokonaisuudessaan tarkoitus uudistaa lähitulevaisuudessa. Merilain rangaistussäännökset ovat hyvin moninaisia eivätkä sen paremmin kirjoittamistavaltaan kuin seuraamusasteikoiltaan vastaa rikoslain kokonaisuudistuksessa omaksuttuja periaatteita. Tässä vaiheessa ehdotetaan, että merilain 20 luvun säännöksiin ei puututa, vaan ne jätetään odottamaan luvun kokonaisuudistusta, jolloin tulee olemaan teknisesti yksinkertaista viitata liikenneturvallisuutta koskevilta osin rikoslain 23 lukuun. Tätä tämän ehdotuksen perusteena olevasta rikoslakiprojektin ehdotuksesta poikkeavaa ratkaisua puoltaa myös se, että 1. päivänä heinäkuuta 1996 voimaan tullut vesiliikennelaki koskee kaikkea vesiliikennettä.

Luvun perustunnusmerkistö olisi liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Säännös koskisi kaikkia merkittäviä liikennemuotoja eli tie-, vesi- ja raideliikennettä sekä ilmailua. Kaikissa näissä noudatettaisiin nykyisin tieliikenteessä liikenteen vaarantamisrikoksessa toteutettua ratkaisua: rangaistavaa olisi yleisen huolellisuusvelvollisuuden tai jonkin nimenomaisen säännön rikkomisen liikenteessä tahallaan tai huolimattomuudesta tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Säännöstä ei kuiten-

kaan sovellettaisi, jos säännön rikkominen on omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran; näissä tapauksissa seuraamus tuomittaisiin kutakin liikennemuotoa koskevien erityisten lakien perusteella. Pedagogiset syyt ja tieliikenteen suuri merkitys soveltamiskäytännössä puoltavat kuitenkin sitä, että tunnusmerkistössä tieliikennettä käsiteltäisiin erikseen.

Samalla tavoin kaikkia liikennemuotoja koskeva yhdistetty perustunnusmerkistö olisi törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Tässä tunnusmerkistössä mainittaisiin eräitä tyypillisimpiä tilanteita, joissa ankaramman rangaistusasteikon soveltaminen tulisi kysymykseen. Niin tieliikenteessä kuin muissakin liikennemuodoissa voidaan liikennesääntöjä rikkoa hyvin monella tavalla siten, että menettely on katsottava erityisen vaaralliseksi. Näitä eri tilanteita ei voida luetella tyhjentävästi. Luettelosta tulisi joko yleisyytensä tai laajuutensa vuoksi mitäänsanomaton taikka puutteellinen siten, että käytännössä tulisi esiin tapauksia, joita ei luettelossa mainita mutta joihin olisi tarpeen soveltaa tätä ankarampaa rangaistusäännöstä. Tämän vuoksi mainitut ankaroitamisperusteet olisivat ainoastaan esimerkkejä. Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta voitaisiin tuomita muissakin tapauksissa, joita pidetään esimerkkeihin rinnastuvina. Ehdotuksessa on siten katsottu välttämättömäksi poiketa muissa yhteyksissä noudatetusta törkeiden tekemuotojen tunnusmerkistöjen laadintatavasta, jossa ankaroitamisperusteet on lueteltu tyhjentävästi.

Toinen huomattava liikenneerikosten luonteesta johtuvaksi katsottu poikkeus on, että törkeässä tekemuodossakin rangaistavuus perustuisi abstraktiin vaaraan. Rikoslain kokonaisuudistuksessa on yleensä törkeän tekemuodon tunnusmerkistössä mainittu ankaroitamisperusteena konkreettinen vaara. Mainittujen poikkeuksien periaatteellista merkitystä vähentää se, että törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen enimmäisrangaistukseksi ehdotetaan samaa, jota yleisimmin käytetään perustunnusmerkistöissä eikä törkeissä tekemuodoissa, eli kahta vuotta vankeutta.

Lukuun tulisivat muutamin poikkeuksin nykyisiä liikennejuopumusrikoksia vastaavat säännökset.

Pelkästään tieliikennettä koskeva huumaantuneena ajamisen erityinen tunnusmerkistö ehdotetaan kumottavaksi. Muun tai

muunkin huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksen alaisena kuljettamisesta ehdotetaan voimassa olevien raide-, ilma- ja vesiliikennejuopumusäännösten tavoin säädettäväksi tieliikenteen osaltakin samassa säännöksessä kuin alkoholin aiheuttaman päihtymyksen osalta. Samalla huumaantuneena ajaminen voidaan porrastaa kahteen eri vakavuusasteeseen (rattijuopumus/törkeä rattijuopumus) sen perusteella, kuinka voimakas on huumaavan aineen aiheuttama suorituskyvyn lasku. Luvun liikennejuopumusta koskevissa säännöksissä alkoholin vaikutuksen alaisena kuljettamista koskisi säännöksen 1 kohta ja huumaantuneena ajamista yleensä 2 kohta.

Muutoin ehdotetut tunnusmerkistöt poikkeavat nykyisistä lähinnä vain teknisesti. Nyt käsillä olevassa ehdotuksessa on pyritty kirjoitustavaltaan hieman yhdenmetympään ja luvun määritelmäsäännöstä hyväkseen käytävään ratkaisuun.

Lukuun tulisi samoin kaikkia liikennemuotoja koskeva säännös kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta. Siinä rinnastettaisiin tieliikenteen ajokortti muihin liikenteessä käytettyihin vaadittavaa pätevyyttä osoittaviin lupakirjoihin.

Lisäksi lukuun tulisi liikennepakoa tieliikenteessä koskeva säännös, joka vastaisi nykyistä tieliikennelain liikennepakosäännöstä.

Määritelmäsäännöksen avulla usea luvun tunnusmerkistö on voitu kirjoittaa kielellisesti yksinkertaisemmaksi.

5. Esityksen vaikutukset

Esitys ei olennaisesti laajenna rangaistavan käyttäytymisen alaa, joten se ei vaikuta viranomaisten työmäärään. Esitys ei myöskään vaikuta erilaisten prosessuaalisten menettelymuotojen (rikesakko- ja rangaistusmääräysmenettely, tuomioistuinkäsittely) sovellettavuuden keskinäiseen suhteeseen eikä sillä muutenkaan ole mainittavia organisatorisia ja taloudellisia vaikutuksia.

6. Asian valmistelu

Ehdotus valmisteltiin alun perin oikeusministeriön asettaman rikoslakiprojektin liikenneerikostyöryhmässä ja hyväksyttiin rikoslakiprojektin johtoryhmässä.

Rikoslakiprojektin ehdotuksesta (Liikenneerikokset. Oikeusministeriön lainvalmiste-

luosaston julkaisu 4/1994) pyydettiin lausunto 47 viranomaiselta ja järjestöltä. Saapuneissa 36 lausunnossa ehdotuksen peruslähdekohtaa eli kaikkia liikennemuotoja koskevan yhteisen säännösten luomista pidettiin tarkoituksenmukaisena, mutta eräiden olennaistenkin yksityiskohtien osalta esitettiin arvostelua. Lausunnoista on laadittu tiivistelmä monistena.

Esitys on valmisteltu oikeusministeriössä rikoslakiprojektin ehdotuksen ja saatujen lausuntojen pohjalta yhteistyössä liikenneministeriön ja sisäasiainministeriön kanssa.

7. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Rikoslain kokonaisuudistuksen ensimmäinen vaihe on tullut voimaan vuoden 1991 alusta ja toinen vaihe 1 päivänä syyskuuta 1995. Näiden uudistusten yhteydessä ei rikoslain 23 lukua ole muutettu.

Liikenne rikoksia koskevat säännökset muodostavat siinä määrin erillisen oikeudenalan, että niiden uudistaminen erikseen ei aiheuta hankaluuksia. Kun eri liikennemuotoja koskevat materiaaliset säännökset on viime vuosina (merilaki vuonna 1994, vesi-

liikennelaki ja ilmailulaki vuonna 1996) saatettu vastaamaan nykytilan vaatimuksia, on tärkeää, että myös niiden rikkomistilanteiden varalta on olemassa nykyaikainen ja rikosoikeudellisessa sääntelyssä omaksuttuja periaatteita vastaava säännöstö.

Edellä on jo mainittu, että rangaistussäännökset uuteen merilakiin siirrettiin lähes sellaisinaan vanhasta laista. Näiden säännösten uudistamistarve on ilmeinen. Ne koskevat kuitenkin suurelta osalta muuta kuin liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi katsottavaa menettelyä, joten tässä yhteydessä on katsottu tarkoituksenmukaiseksi olla ryhtymättä muuttamaan puheena olevaa säännöstöä, jonka uudistaminen edellyttää merenkulkuun liittyvän rangaistavan menettelyn arvioimista omana kokonaisuutenaan.

Luotsaustoimikunta -94:n mietintöön (Komiteanmietintö 1995:8) liittyy ehdotus luotsauslaiksi, johon sisältyvä rangaistussäännös ainakin vankeusuhkaista luotsausrikosta koskevilta osiltaan on osaksi päällekkäinen tämän ehdotuksen säännösten kanssa. Koska luotsauslainsäädäntö liittyy merilain tavoin kauppamerenkulkuun, on sen uudistaminen tarkoituksenmukaista kytkeä merilain 20 luvun uudistamiseen.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Rikoslaki

23 luku. Liikenne rikoksista

1 §. *Liikenneturvallisuuden vaarantaminen.* Liikenneturvallisuuden vaarantamista koskeva säännös on eri liikennemuotojen rangaistussäännöksistä yhdistetty liikenne rikosluvun perussäännös. Se on jaettu kolmeen momenttiin, joista ensimmäinen koskee yksinomaan tieliikennettä ja toinen muita liikennemuotoja. Kolmas momentti rajoittaa kahden ensimmäisen momentin soveltamisalaa. Ryhmittäen vastaa soveltamiskäytännössä yleisimmin esiintyvän liikennemuodon eli tieliikenteen määrällistä merkitystä ja sen perusteena ovat pedagogiset syyt. Sen sijaan rangaistussäännösten soveltamisen yleisten edellytysten osalta tieliikennettä koskevan 1 momentin ja muita liikennemuotoja koskevan 2 momentin välillä ei ole eroja. Tämän esityksen perusteena olevassa rikoslakiprojektin ehdotuksessa esitettiin kaikissa liikennemuodoissa edellytettävän nimenomaisen liikennesäännön rikkomista sekä sellaista toisen turvallisuudelle aiheutuvaa vaaraa, joka ei ole vähäinen. Ehdotuksen johdosta annettujen lausuntojen perusteella ehdotetaan nyt, että rangaistavuuden perusteeksi otettaisiin paitsi nimenomaisten sääntöjen myös kussakin liikennemuodossa edellytettävän yleisen huolellisuusvelvollisuuden rikkomisen.

1 momentti. Momentti vastaa suurin piirtein nykyistä tieliikennelain liikenteen vaarantamista koskevaa säännöstä. Siinä on kuitenkin eräitä täsmennyksiä ja vähämerkityksisempiä tapauksia säännöksen soveltamisalan ulkopuolelle rajaavia muutoksia. Syyksiluettavuuden vaatimus säännöksessä on kuvattu ilmaisulla "tahallaan tai huolimattomuudesta". Voimassa olevan tieliikennelain liikenteen vaarantamista koskevassa säännöksessä mainitaan tahallisuuden ja huolimattomuuden lisäksi varomattomuus yhtenä syyksiluettavuuden vaatimuksena. Ehdotuksesta on varomattomuus jätetty pois, koska sen katsotaan ilman eri mainintaakin sisältyvän huolimattomuuteen.

Tieliikenne rikokset säilyvät ehdotuksen mukaan edelleenkin niin kutsuttuina vaaran-

tamisrikoksina. Liikennesääntöjä tai huolellisuusvelvollisuutta pitää rikkoa tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Rangaistavuus ei edellytä yksittäistapauksessa aiheutunutta konkreettista vaaraa. Säännöksen sanonta "vaaraa toisen turvallisuudella" tarkoittaa hengelle tai terveydelle aiheutuvaa vaaraa. Pelkästään omaisuudelle aiheutuvaa vaaraa säännös ei tarkoita. Käytännössä tällaisen omaisuudelle aiheutuvan vaaran rajaaminen säännöksen soveltamisalan ulkopuolelle lienee useimmiten vähämerkityksistä, sillä vähänkin olennaisempi omaisuuden vahingoittaminen liikenteessä yleensä merkitsee samalla vaaraa myös ihmisten turvallisuudelle. Sen sijaan esimerkiksi ajoneuvoa käyttämällä tapahtuva tahallinen tai törkeän tuottamuksellinen toisten ajoneuvojen vahingoittaminen ihmisistä autiolla pysäköintialueella ei olisi rangaistavaa rikoslain liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Tahalliseen vahingoittamiseen olisivat sovellettavissa rikoslain 35 luvun vahingontekoa koskevat säännökset.

Tunnusmerkistössä oleva maininta "toisen" turvallisuudesta tarkoittaa sitä, ettei pelkästään oman hengen vaarantaminen kuulu 1 §:n soveltamisalaan. Nykyisessä liikenteen vaarantamista koskevassa säännöksessä sama asia on ilmaistu sanonnalla "liikenneturvallisuus", jonka on tulokku sulkevan pois pelkät itsevaarantamistilanteet. Pelkästään itselle aiheutettu vaara olisi rangaistava tieliikennelain liikenne rikkomuksena, jos tällöin on rikottu tieliikennelakia tai jotain sen nojalla annettua sääntöä. Siten esimerkiksi henkilökohtaisten suojavälineiden kuten suojakypärän käytön laiminlyöminen ei olisi rangaistavaa 1 §:n mukaan.

Tieliikennelaki koskee pääsääntöisesti liikennettä tiellä. Moottorikäyttöisten ajoneuvojen käyttämistä maastossa sääntelee vuoden 1996 alusta voimaan tullut maastoliikennelaki (1710/95), jossa on sakkouhkainen maastoliikenne rikkomusta koskeva rangaistussäännös. Tieliikennelain 5 § asettaa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle tien ulkopuolella tapahtuvaa kuljettamista koskevan yleisen varovaisuusvelvollisuuden, jonka rikkomisesta voidaan määrätä seuraamus liikenne rikkomusta koskevan tieliikennelain 103 §:n perusteella. Nykyäänkin voimassa olevan lain mukaan liikenteen vaarantami-

sesta voidaan tuomita ainoastaan tienkäyttäjää.

Rikoslakiprojektin ehdotuksessa 1 momentin rangaistavuus oli kytketty moottorikäyttöisen ajoneuvon tai polkupyörän kuljettamiseen. Tällaista mainintaa ei nykyisessä liikenteen vaarantamista koskevassa säännöksessä ole, vaan siinä puhutaan yleisesti tienkäyttäjistä. Rikoslakiprojektin ehdotuksessa oli todettu lisäyksen olevan täsmäntävä, koska se kytkisi säännöksen soveltamisen nimenomaan liikkumiseen liikenteessä. Muutoksella olisi kuitenkin myös periaatteellista merkitystä, koska se rajaisi samalla vähämerkityksiset tapaukset säännöksen soveltamisen ulkopuolelle.

Tässä esityksessä on rikoslakiprojektin ehdotuksesta poiketen useiden lausunnonantajien kannan mukaisesti ehdotettu liikenneturvallisuuden vaarantamisen tekijäpiiri säilymään tieliikenteen osalta ennallaan; toisin sanoen tekoon voisi syyllistyä jokainen tienkäyttäjä.

Rikoslakiprojektin mukaan esimerkiksi jalankulkijan moitittavaa menettelyä tieliikenteessä arvioitaisiin joko tieliikennelain 103 §:n liikenne rikkomuksena tai sitten rikoslain 21 luvussa tarkoitettuna tekona, lähinnä 13 §:n vaaran aiheuttamisena. tieliikennelain 103 §:ssä kriminalisoidaan sellainen menettely, joka ei ole omiaan aiheuttamaan vaaraa liikenneturvallisuudelle. Rikoslain 21 luvun 13 § puolestaan tarkoittaa tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta tapahtunutta vakavan konkreettisen vaaran aiheuttamista toisen hengelle tai terveydelle.

Näin ollen jalankulkijan sellainen menettely, joka aiheuttaisi ainoastaan abstraktia vaaraa (esimerkiksi kulkeminen pimeällä moottoritieellä, varmaton astuminen ajoradalle, liikennevalojen noudattamatta jättäminen) tai joka aiheuttaisi vakavaa vähäisemmän konkreettisen vaaran taikka sellaisen vaaran, jonka aiheuttamista ei olisi luettava hänen syykseen tahallisuutena tai *törkeästi* huolimattomuudesta tehtynä, voisi tulla rangaistavaksi ainoastaan liikennesääntöjen rikkomisen perusteella liikenne rikkomuksena, jolloin tekoon liittyvä vaaran aiheuttaminen jäisi tavallaan vaille huomiota. Sama koskisi myös hevosajoneuvon kuljettajaa ja sellaista henkilöä, joka on pysäköinyt moottoriajoneuvon liikenneturvallisuutta abstraktisti vaarantavalla tavalla (esim. ylämäkeen, kaarteeseen tai risteysalueelle). Lisäksi on huomattava, että rullaluistelijat, joiden määrä liikenteessä on

viime aikoina huomattavasti lisääntynyt ja tulee yhä lisääntymään, katsotaan jalankulkijoiksi, vaikka heidän käyttämänsä nopeudet usein vastaavat polkupyöräilijöiden ajonopeuksia. Rullaluistelijan tiellä tarvitsema tila on myös selvästi tavallisen jalankulkijan vaatimaa tilaa suurempi, joten on ilmeistä, että rullaluistelijat tavallista jalankulkijaa helpomminkin saattavat aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle.

Lisäksi rikoslakiprojektin ehdotuksen mukaan rangaistavuuden edellytyksenä aina olisi nimenomaisen ajoneuvon tai polkupyörän kuljettamiseen liikenteessä liittyvän säännön rikkominen. Tässä esityksessä - edellä jo todetuin tavoin - ehdotetaan, että rangaistavuus voisi perustua myös kunkin liikennemuodon osalta säädetyn yleisen huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuuden laiminlyömiseen, mikäli teolla on aiheutettu vaaraa toisen turvallisuudelle. Esimerkiksi tieliikenteen osalta tällainen velvollisuus asetetaan tieliikennelain 3 §:n 1 momentissa.

Käytännössä ilmenee hyvin paljon sellaista liikenneturvallisuutta vaarantavaa menettelyä, jossa on selkeästi kysymys yleisen huolellisuusvelvollisuuden laiminlyömisestä mutta jossa ei kyetä osoittamaan tiettyä rikkottua sääntöä. Tällaisia tilanteita ovat esimerkiksi yleisesti liikenteeseen käytettävillä pysäköintialueilla tapahtuvat kolarit, joista säännönmukaisesti rangaistaan tieliikennelain 3.1 ja 98 §:n nojalla. Seurauksiltaan tällaiset kolarit saattavat olla aivan yhtä vakavia ja osoittaa aiheuttajassaan aivan yhtä suurta syyllisyyttä kuin tietyn säännön rikkomisesta johtuvat kolarit.

2 momentti. Pykälän 2 momenttia luetaan yhdessä 1 momentin kanssa. Tämä ilmenee 2 momentin alussa olevasta ilmaisusta "1 momentissa tarkoitettulla tavalla." Edellytys merkitsee muun muassa sitä, että 2 momentin eri alakohdissa kuvattujen liikennemuotojen kohdalla menettelyn pitää olla sellaista, että se on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.

Momentin *1 kohta* koskee vesiliikennettä merellä ja sisäisillä kulkuvesillä. Kun pykälän tieliikennettä koskeva ensimmäinen momentti koskee yleisesti kaikkia tienkäyttäjiä, on muiden liikennemuotojen kohdalla ollut tarpeen yksilöidysti mainita kuljettamisen ohella muutkin kulkuneuvon turvalliseen kulkuun olennaisesti vaikuttavat toimet. Vesiliikennettä koskevassa 1 kohdassa nämä ovat joko aluksen varsinaiseen ohjailuun

liittyviä tai muita aluksen koosta ja tekniikasta riippuvia toimia. Ensin mainittuihin viitataan säännöksessä sanoilla "ollessaan vastuussa aluksen ohjailusta". Tällä tarkoitetaan yhtä hyvin suoranaista (esimerkiksi ruoria kääntämällä tapahtuvaa) aluksen ohjaamista kuin niiden komentojen antamista, joiden mukaan ruorimies suorittaa tehtäväänsä. Viimeksi mainitut toimet puolestaan liittyvät joko aluksen varsinaiseen kulkuun tai ankkurissa oloon. Esimerkiksi ankkurissa olevan aluksen valomerkkien käyttämättä jättäminen kuuluisi säännöksen soveltamisalaan.

Säännöksen tarkoittamia toimia voidaan suorittaa vain sellaisessa tehtävässä, joka vaikuttaa olennaisesti aluksen kulun turvallisuuteen. Säännöksen ilmaisu toimimisesta aluksessa tällaisessa tehtävässä tarkoittaa sekä kansi- että konemiehistöä. Se rajaa säännöksen soveltamisalan ulkopuolelle esimerkiksi matkustaja-aluksen tarjoilijan tai matkustajan. Pienaluksilla tehtäviä hoitavat monet aluksissa olevat. Rangaistavuus koskee esimerkiksi matkustajaa, jolle on vain väliaikaisesti luovutettu aluksen ohjailu. Säännös ei koske aluksen ulkopuolelta tapahtuvaa ohjailua, esimerkiksi sen sijainnin määrittämistä tai laituriin kiinnittymisen ohjaamista toisesta aluksesta.

Samoin kuin tieliikenteessä ehdotetaan esityksessä säännöksen olevan sovellettavissa paitsi rikottaessa tiettyssä säännöstössä olevia tiettyjä sääntöjä myös laiminlyötyessä noudattaa yleistä huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuutta.

Säännöksessä tarkoitettuja alusten yhteentörmäämisen ehkäisemisestä annettuja sääntöjä ja määräyksiä ovat kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehty yleissopimus (SopS 30/77), niin kutsutut meriteiden säännöt, yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä annettu asetus (252/78) ja kanavien ja avattavien siltojen liikennesäännöstä annettu asetus (512/91). Meriteiden väistösäännöt on kirjoitettu tavalla, jossa lähtökohtana on, että ne koskevat alusten velvollisuuksia vain yhteentörmäämisen vaarassa. Huolimatta tästä erosta ne periaatteessa rinnastuvat tieliikenteen vastaaviin väistösääntöihin.

Vesiliikenteen liikennemerkkejä ja valo-opasteita koskevat säännöt puolestaan rinnastuvat tieliikenteen vastaaviin sääntöihin. Tällaisia sääntöjä ovat asetus vesikulkuväyli-

en merkitsemisestä (846/79) ja merenkulkuhallituksen 29. päivänä toukokuuta 1995 annettu päätös vesikulkuväylien liikennemerkkeistä ja valo-opasteista.

Myös vesiliikennelain 5 §:n yleisen huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuuden rikkomisen olisi tässä tarkoitettua rikkomista, jos siitä aiheutuu vaaraa toisten turvallisuudelle. Vesiliikennelain 2 §:n 2 momentin säännöksestä seuraa, että kauppamerenkulkuun ensisijaisesti sovelletaan merilain 20 luvun säännöksiä.

Säännöksen tarkoittamat alukset käyvät ilmi luvun 12 §:n määritelmäsäännöksestä. Määritelmä vastaa voimassa olevan vesiliikennelain 3 §:ssä olevaa vesikulkuneuvon määritelmää. Säännöksen tarkoittamia aluksia ovat luonnollisesti moottoriveneet mutta myös kaikenlaiset moottorittomat alukset kuten purje- ja soutuveneet sekä purjelaudat. Säännöstä sovelletaan myös aluksiin, joilla ei ole uppoamaa, eli ilmatyynyaluksiin. Myös vesitasolentokoneet ovat aluksia kulkissaan vedessä.

Momentin 2 kohta koskee ilmaliikennettä. Säännöksessä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistyvä tekijäpiiri on jätetty hyvin laajaksi tarkoituksin, että se ulottuvuudeltaan vastaisi ilmailulain voimassa olevaa 86 §:ää. Tässä liikennemuodossa liikenteen turvallisuus riippuu mitä suurimmassa määrin myös niin kutsutun maaorganisaation, esimerkiksi lennonvarmistuksen lennonjohtajan toimista. Miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä toimivat on rinnastettu ilma-aluksen ohjaajiin. Säännöksen tarkoittamia henkilöitä voivat olla perämies, lentoemäntä, lennonjohtaja tai hänen apulaisensa eli he voivat toimia joko ilma-aluksessa tai lennonjohdossa. Ilmaliikenteessä toimii myös mekaanikkoja, joiden toimintaan rangaistussäännöstä voidaan soveltaa.

Edellä mainittujen lisäksi ilmaliikenteen turvallisuuteen saattavat hyvin olennaisesti vaikuttaa esimerkiksi riehuvat tai ilma-aluksen päällikön käskyjä noudattamatta jättävät matkustajat samoin kuin henkilöt, jotka valmistavat, välittävät tai myyvät ilma-alukseen varoasia tietoisina siitä, että osat eivät täytä niiltä vaadittuja laatu- ja suoritusarvoja. Siltä osin kuin tällaisten henkilöiden menettely on ilmailulain tai sen nojalla annettujen säännösten tai määräysten vastaista, on perusteltua ulottaa rangaistusuhka koskemaan myös heidän toimiaan. Säännökseen sisällytetty "tai muulla tavalla" tarkoittaa juuri nyt pu-

heena olevia ja niihin verrattavia tilanteita.

Muuten säännös on tekotapojen osalta veraten avoin yksilöimällä lähinnä sen säännösten eli ilmailulain ja sen nojalla annetut säännöt ja määräykset, jossa säädettyjen velvollisuuksien rikkomiseen tai laiminlyöntiin rangaistussäännöstä sovelletaan.

Pykälän 2 momentin 3 kohta on rautatieliikenteeseen sovellettava perussäännös. Momentin 2 kohdan tavoitin on tässä kohdassa ollut kuljettamisen lisäksi tarpeen ulottaa säännöksen soveltaminen myös junaliikenteen turvallisuuteen vaikuttaviin tehtäviin. Muu junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttava tehtävä tarkoittaa tehtävää, jossa virheellinen menettely tai laiminlyönti välittömästi vaikuttaa junaliikenteen turvallisuuteen. Tyypillisiä tällaisia tehtäviä ovat junasuorittajan työ liikennepaikalla tai liikenteenohjauskeskuksessa sekä erilaiset vaihdetta- ja asetinlaitemien tehtävät, joissa tehtäviin kuuluu junien kulkuteiden turvaaminen (vaihteiden kääntäminen ja opastimien asettaminen sekä turvallisten kulkureittien varmistaminen). Niin ikään vaihtotyötehtävät sekä tehtävät, joissa asennetaan tai korjataan junan kulkua välittömästi ohjaavia laitteita kuten esimerkiksi valo-opastimia, kuuluvat tämän käsitteen piiriin.

Rautatieliikenteen sisäisessä terminologiasa ja esimerkiksi onnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (373/85) on perinteisesti erotettu juna- ja vaihtotyöliikenne toisistaan. Liikenne-rikoksia koskevassa rikoslain luvussa on kuitenkin oikea tapa käsitellä raideliikennettä yhtenä saman nimikkeen tarkoittamana kokonaisuutena. Tämän vuoksi ehdotuksessa termillä "junaliikenne" tarkoitetaan kaikkea raiteilla tapahtuvaa liikennettä vaihtotyö mukaan lukien.

Säännöksen tarkoittama juna voi olla paitsi matkustaja- tai tavaravaunuista taikka näiden molempien yhdistelmästä ja veturista muodostettu kokonaisuus myös veturi tai sitä vastaava vetoyksikkö yksinkin. Metrojuna on säännöksen tarkoittama juna. Säännöstä sovelletaan myös huolto- ja korjaustöissä sekä ratatöissä käytettäviin, kiskoilla liikkuviin rakennus- ja työkonseihin. Sen sijaan resina ei enää olisi tällainen säännöksen tarkoittama junaan rinnastettava laite.

Säännöksessä tarkoitettut "junaturvallisuutta koskevat määräykset" koostuvat junaturvallisuussäännöstä, junaturvallisuussääntöön liittyvistä teknisistä määräyksistä sekä näiden lisäksi junaturvallisuussäännön perusteella

annetuista paikallisista turvallisuusmääräyksistä, joita ovat muun muassa liikennepaikan turvallisuusmääräykset sekä turvalaitoksen käyttöohjeet.

Junaturvallisuussäännön sekä junaturvallisuussääntöön liittyvät tekniset määräykset antaa nykyisin Ratahallintokeskus, joka on 1. päivänä heinäkuuta 1995 toimintansa aloittanut liikenneministeriön alainen virasto. Virasto perustettiin Valtionrautateiden yhtiöittämisen yhteydessä ja sille siirtyivät muun muassa junaturvallisuuteen liittyvät viranomaistehtävät. Ratahallintokeskuksen yleinen toimivalta koskee valtion rataverkolla tapahtuvaa liikennettä, jota toistaiseksi harjoittaa vain yksi liikenteenharjoittaja eli Valtionrautatiet. Yhtiöllä on junaturvallisuussääntöön perustuva oikeus antaa liikennepaikkaa koskevat turvallisuusmääräykset. Jo vanhaan on myös teollisuusraiteilla ja muilla Valtionrautateiden rataverkkoon liittyvillä yksityisraiteilla tapahtuvassa liikenteessä ja vaihtotyössä soveltuvin osin noudatettu junaturvallisuussäännön määräyksiä. Ehdotuksen mukaan junaturvallisuutta koskevien sääntöjen rikkomiset olisivat rangaistavia riippumatta siitä, ovatko ne tapahtuneet valtion rataverkolla vai yksityisraiteilla. Lain ulkopuolelle jäävät kuitenkin merkitykseltään vähäiset yksityiset "rautatiet", joilla ei ole liityntää yleiseen rataverkkoon.

Helsingin metroliikenteen osalta junaturvallisuutta koskevat määräykset sisältyvät kaupunginvaltuuston hyväksymään ja lääninhallituksen vahvistamaan metroliikennesääntöön.

3 momentti. Pykälän 3 momentin rajoitussäännöksen mukaisesti liikenneturvallisuuden vaarantamissäännöstä ei ilmaliikennettä lukuun ottamatta sovellettaisi menettelyyn, joka on omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran. Ilmailun osalta voidaan vaatia ainakin jossain määrin muita liikennemuotoja ankaramman huolellisuusvelvollisuuden noudattamista. Tästä syystä ja kun ilmailulain 89 §:n ilmailurikkomusta koskeva säännös on rakennettu toisin kuin muita liikennemuotoja koskevat rikkomusasetukset, on perusteltua jättää ilmaliikenne rajoitussäännöksen soveltamisalan ulkopuolelle. Tosiasiallisesti vähäisiin tekoihin voitaisiin soveltaa yleisiä toimenpiteistä luopumista koskevia säännöksiä.

Rajoitussäännöksessä tarkoitettu menettely voisi täyttää erityislainsäädännössä olevan sakkouhkaisen rikkomussäännöksen tunnus-

merkistön, jolloin myös tieliikennelain 104 §:n ja vesiliikennelain 25 §:n toimenpiteistä luopumista koskevat säännökset voisivat tulla sovellettaviksi. Rajauksen perusteena on pelkästään teolla aiheutettu vaara, jonka vähäisyyttä arvioitaessa on otettava huomioon muun ohessa tapahtumaolosuhteet ja teosta mahdollisesti aiheutuvan vahingon vakavuus. Säännöksen sovellettavuuteen ei vaikuttaisi se, onko teko tehty tahallisesti vai tuottamuksellisesti.

Rangaistusasteikkona liikenneturvallisuuden vaarantamisesta olisi sakkoa tai vankeutta enintään kuusi kuukautta. Tieliikenteessä enimmäisrangaistus olisi hieman ankarampi kuin nykyisin liikenteen vaarantamisesta, joka on vankeutta enintään kolme kuukautta.

Perustunnusmerkistön enimmäisrangaistuksen ankaroitamisella pyritään selkeyttämään rikoslain ja erityislainsäädännön rangaistus-säännösten keskinäistä suhdetta ja toteuttamaan rangaistussäännösten keskinäistä törkeysporttastusta. Tähän liittyy myös tieliikenteen osalta tavoite nostaa rikoslakiin siirrettävän perustunnusmerkistön soveltamiskynystä. Enimmäisrangaistuksen ankaroitamisesta seuraisi, että rangaistusasteikko olisi myös tieliikenteessä riittävän laaja. Lievimmat, nyt pääsääntöisesti rikesakolla rangaistavat ylinopeudet (eli enintään 15 km/t ylitykset) olisivat rangaistavia edelleenkin tieliikennelain perusteella liikenne rikkomuksina.

Perustunnusmerkistön enimmäisrangaistus olisi sama kuin ilmailulain 86 §:ssä säädettyssä lentoturvallisuuden vaarantamisessa. Vesiliikennelain 24 §:n 2 momentin vesiliikenne rikoksen enimmäisrangaistus on kaksi vuotta vankeutta. Tältä osin ehdotus ei asiallisesti merkitse rangaistusasteikon lieventämistä, sillä törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista koskeva säännös tulisi kattamaan vakavammat vesiliikenne rikossäännöksen soveltamisalaan kuuluvat teot. Tilanne on sama rikoslain 44 luvun 9 §:n 2 momentin junaturvallisuuden vaarantamisen osalta, josta enimmäisrangaistukseksi on säädetty vuosi vankeutta.

2 §. *Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen.* Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on liikenneturvallisuuden vaarantamisen törkeitä tekemuotoja koskeva tunnusmerkistö. Tämä ilmenee muun muassa siitä, että 2 §:n soveltaminen edellyttää aina myös 1 §:n tunnusmerkistön täyttymistä. Tämä on kuvattu säännöksessä ilmaisulla

"jos liikenneturvallisuuden vaarantamisessa...".

Liikennemuodot on törkeässä tekemuodossa ryhmitelty 1 §:n tavoin. Pykälän 1 momentti koskee tieliikennettä ja sisältää muita liikennemuotoja koskevan 2 momentin kanssa yhteisen rangaistusasteikon. Muuten 2 §:n 2 momenttia luetaan itsenäisesti, kuitenkin yhdessä 1 §:n kanssa siten, että myös 1 §:n soveltamiselle säädettyjen edellytysten on täyttyvä. Myös 2 momentissa vaatimuksena on, että eri alakohdissa kuvattu menettely on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen turvallisuudelle.

Säännöksen syyksiluettavuusvaatimus on kuvattu ilmaisulla "tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta". Voimassa olevan tieliikennelain 99 §:n törkeän liikenteen vaarantamisen mainitsema "piittaamattomuus" on siten korvattu "törkeällä huolimattomuudella". Muutoksen tarkoituksena on yhdenmukaistaa liikenne rikosten syyksiluettavuusvaatimus rikoslaisissa noudatetun kirjoitustavan mukaiseksi. Asiallisesti syyksiluettavuusvaatimusta ei ole tarkoitus muuttaa, joskin muutos poistaa ne tulkintaongelmat, joita on käytännössä syntynyt käsitteen "piittaamattomuus" merkityssisällön suhteen.

Säännöksessä mainitaan ankaroitamisperusteet liikennemuodoittain. Yleisperusteluisa mainituista syistä ankaroitamisperusteiden luettelot eivät ole tyhjentyviä vaan esimerkkejä tilanteista, joissa tämän ankaramman rangaistusasteikon soveltamisen arvioidaan käytännössä yleisimmin tulevan harkittavaksi. Muiden kuin esimerkkiluettelossa mainittujen tekojen tulee kuitenkin ensiksikin olla vakavuusasteeltaan pykälässä mainittuihin esimerkkeihin rinnastettavia ja toiseksi olla omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

1 momentissa mainitaan törkeän tekemuodon tekotapoina tieliikenteestä kolme perustilannetta, nimittäin huomattava ylinopeus, ohituskiellon rikkominen ja pysähtymisvelvollisuuden laiminlyönti. Säännöksen henkilöllinen ulottuvuus olisi sama kuin voimassa olevassa tieliikennelain 99 §:ssä eli se koskisi vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa. Moottorikäyttöinen ajoneuvo on tämän luvun 12 §:ssä määritelty vastaavasti kuin tieliikennelain 2 a §:ssä kuitenkin sillä lisäyksellä, että myös raitiovaunu tässä laissa nimenomaisesti määriteltäisiin tällaiseksi ajoneuvoksi. Tämän enemmälti ei nykyistä moottorikäyttöisen ajoneuvon käsitettä ole

tarkoitus laajentaa. Niinpä käsitteen ulkopuolelle jäisivät edelleen esimerkiksi omalla konevoimalla tosin kulkeva mutta kävellen ohjattava puutarhatyökone samoin kuin ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/92) 1 §:n 2 momentin a kohdassa mainittu vammaisen käyttöön tarkoitettu enintään 1 kW:n tehoisella moottorilla varustettu pyörätuoli, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 km/h.

Momentin 1 kohdassa tarkoitettu sallittu enimmäisnopeus on voitu määritellä esimerkiksi liikennemerkein, ajoneuvokohtaisesti taikka liikenneministeriön päätöksin. Paitsi noudatettava nopeusrajoituksia kuljettajan on myös käytettävä turvallista tilannenopeutta eli sovitettava nopeus riittävän alhaiseksi ottaen huomioon muun muassa tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä liikenneolosuhteet. Säännöksen tarkoitettu nopeuden ylitys voi säännöksen sanamuodon perusteella tulla kysymykseen kaikissa mainituissa tilanteissa. Käytännössä kuitenkin säännökseen sisältyvä vakavan vaaran aiheuttamisen vaatimus merkitsee, että esimerkiksi pelkkä ajoneuvokohtaisen nopeuden ylittäminen voisi harvemmin olla törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista, vaan tulisi yleensä arvioitavaksi 1 §:ssä tarkoitettuna tekona.

Säännöksen tarkoittamaa nopeuden ylitystä ei ole ehdotuksessa pyritty sitomaan suurimpaan sallittuun nopeuteen numeroina tai prosentteina. Ankaroitamisperusteeksi on säännöksessä määritelty "huomattava" ylitys. Sen arviointiin vaikuttaa kussakin tapauksessa noudatettavaksi säädetyn nopeuden määrällinen ylitys. Esimerkiksi poliisin käsikirjassa seuraamuksen määräämisestä rangaistusmääräys- ja rikesakkomenettelyssä (sisäasiainministeriön poliisiosaston julkaisu 1/1995) 50 km/h nopeusrajoitusalueella huomattavana ylityksenä pidetään nopeutta, joka on vähintään 97 km/h. Vastaava nopeus 80 km/h nopeusrajoitusalueella on 130 km/h ja 100 km/h alueella 150 km/h.

Alioikeuksissa on rikkomusta ryhdytty arvioimaan törkeänä liikenteen vaarantamisena sallitun ja käytetyn nopeuden erotuksen kohottua yli 40 km/h:n - ja erityisesti yli 50 km/h:n. Keskimääräinen ylinopeus on törkeänä liikenteen vaarantamisena tuomituissa teoissa ollut 50-60 km/h.

Määriteltäessä ehdotuksen tarkoittamaa ylinopeuden huomattavuutta on rangaistuskäytännössä esiintyvää 50 km/h ylitystä pi-

dettävä liian korkeana lähtökohtana. Estettä säännöksen soveltuvuuden harkitsemiselle ei ole, vaikka ylitys olisi olennaisesti alhaisempikin, yleensä kuitenkin enemmän kuin 30 km/h. Huomattavuuden arviointiin vaikuttavat luonnollisesti olosuhteet: ylitys, joka ei määrällisesti ole huomattava moottoritiellä, on sitä asuntoalueen hidaskadulla. Varsinaisesti tunnusmerkistön täyttymisen ratkaisee se, onko huomattava ylitys ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. Arvioinnissa otetaan huomioon muut tapaukseen liittyvät tekijät, joiden yhteisvaikutuksesta vakava vaara toisten turvallisuudelle on omiaan aiheutumaan.

Kuljettaja rikkoi säännöksen 2 kohdan tarkoittamaa ohituskieltoa ryhtymällä ohitukseen paikassa, jossa se on tieliikennelain 18 §:n 2 momentin mukaan kielletty taikka jossa tienpitäjä on osoittanut paikan vaarallisuuden ajoratamerkin tai liikennemerkein. Ohitukseen ryhtymisen tulisi samalla kuitenkin olla omiaan aiheuttamaan toisten turvallisuudelle vakavaa vaaraa.

Säännöksen 3 kohdan tarkoittama törkeä, liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden laiminlyönti olisi esimerkiksi pysäyttämisen laiminlyöminen vilkkaassa kaupunkiliikenteessä ennen suojatietä tai saapuminen liikennöidylle tielle noudattamatta liikennesäännöin tai liikennemerkillä osoitettua pakollista pysähtymisvelvollisuutta. Koska säännöksessä edellytetään pysähtymisen olevan liikenneturvallisuuden vaatimaa, ei esimerkiksi poliisin tai muun viranomaisen liikenteen valvonnan yhteydessä antaman pysähtymismerkkin noudattamatta jättäminen yleensä kuulu säännöksen soveltamisalaan. Tällaisen merkin noudattamatta jättäminen on yleensä rangaistavaa jonkin muun rikoslain tai poliisilain säännöksen perusteella.

Säännöksen 4 kohdasta ilmenee, että 1-3 kohdassa lueteltujen esimerkkien luettelo ei ole tyhjentävä. Luettelon ulkopuolisten tekojen tulee olla 1-3 kohdassakin lueteltujen tekojen tavoin paitsi merkitykseltään esimerkkeinä lueteltuihin tekoihin rinnastuvia myös vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle aiheuttavia. Poiketen 1 §:stä edellyttäisiin tässä nimenomaisen säännön tai määräyksen rikkomista.

Kohdan perusteella esimerkiksi jarruillaan viallisen ajoneuvon kuljettaminen ylinopeudella, vaikkei ylitys tuntikilometreissä mitattuna olisikaan 1 kohdan tavoin huomattava

tava, saattaa kuitenkin merkitä niin olennaista turvallisen tilannenopeuden laiminlyöntiä, että siihen voidaan soveltaa 2 §:n 1 momenttia. Sen sijaan esimerkiksi punaisen liikennevalon noudattamatta jättämistä koskeviin juuri valojen vaihtuessa tapahtuviin, vähäisiin rikkeisiin säännöstä ei sovellettaisi, vaan teko arvioitaisiin 1 §:n 1 momentin tai tieliikennelain liikennerikkomusta koskevien säännösten perusteella.

Säännökseen sisältyvä vaatimus teon abstraktisti vakavaa vaaraa aiheuttavasta luonteesta tarkoittaa sitä, ettei pelkästään edellä esimerkkiluettelossa mainitun liikennesäännön rikkomisen sinänsä merkitse vielä syyllistymistä törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Rikoksen tulee samalla olla myös "omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle". Tieliikenteessä kiinnitetään tällöin huomiota muun muassa ajotapaan, ajoneuvon kuntoon, tapahtumapaikkaan sekä liikenneolosuhteisiin, esimerkiksi näkyvyyteen, keliin ja liikennetiheyteen. Esimerkiksi 1 kohtaan sovellettuna tunnusmerkistön edellytyksen täyttymiseen vaikuttaa, jos ylinopeutta käytetään pitkällä ajomatalla ja siitä seuraa lukuisia ohituksia ja samanaikaisesti näkyvyys on pimeään, sumun tai vesitihkun vuoksi rajoitettu ja liikenne on vilkasta. Liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden noudattamatta jättäminen 2 kohdassa voi aiheuttaa toiselle vakavaa vaaraa esimerkiksi silloin, kun suojatien eteen viereiselle kaistalle pysähtynyt ajoneuvo peittää näkyvyyden ja kuljettaja käyttää sellaista ajonopeutta, että ajoneuvon pysäyttäminen ennen suojatietä ei olisi enää mahdollista.

Samoin useiden vakavien rikkomusten esiintyminen samassa tapauksessa, esimerkiksi kielletty ohitus käyttäen huomattavaa ylinopeutta, ja sääntöjen rikkomisten välitön yhteys aiheutettuun vaaraan otetaan huomioon kokonaisarvostelussa.

Pykälän 2 momentin 1 kohta koskee vesiliikennettä. Säännöksen soveltamisalan henkilöllinen ulottuvuus on sama kuin 1 §:n 2 momentin 1 kohdassa. Tunnusmerkistö koskee kaikkia vesialueita. Menettelyn vaarallisuutta arvioitaessa otetaan huomioon olosuhteet, joten käytännössä säännöstä useimmiten sovellettaisiin vilkkaasti liikennöidyillä vesialueilla tai ahtailta kulkuväylillä tapahtuvaan liikenteeseen. Törkeä tekemuoto koskee kaikkia määritelmän mukaisia aluksia, eikä siis vain nopeakulkuisia moottoriveneitä tai

suuria kauppa-aluksia, koska pienten tai hitaiden veneidenkin käytössä voidaan syyllistyä menettelyyn, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisten turvallisuudelle.

Törkeät rikkomukset vesiliikenteessä liittyvät yhteentörmäämisen välttämisen perusvelvollisuuksien laiminlyöntiin. Kohdassa on mainittu tästä kaksi tyyppillistä tapausta, nimittäin asianmukaisen tähystyksen laiminlyönti ja väistövelvollisuuden laiminlyönti yhteentörmäämisen vaarassa. Kohdassa oleva kolmas esimerkki, turvallisen nopeuden käyttämättä jättäminen, liittyy myös yhteentörmäämisen vaaran välttämiseen, mutta sillä on luonnollisesti merkitystä laajemminkin aluksen oman turvallisuuden kannalta. Nopeuden vaarallisuus toisten turvallisuuden kannalta on riippuvainen olosuhteista: nopeus, joka on turvallinen avoimella ja autiolla ulapalla, voi olla turvaton vilkkaassa liikenteessä ahtailta kulkuväylillä.

Pykälän 2 momentin 1 kohdan luettelo törkeistä rikkomuksista on esimerkinomainen. Siten myös muiden vesiliikennettä koskevassa lainsäädännössä, meriteiden säännöissä sekä sisävesisäännöissä yksityiskohteisesti määriteltyjen käyttäytymisvelvollisuuksien rikkominen (esimerkiksi äänimerkin laiminlyönti lähestyttäessä kulkuväylän mutkaa, jossa muita aluksia voi olla näköesteen takana) voi tilanteesta riippuen täyttää törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön. Näiden alakohdan loppuosan tarkoittamien vesiliikenteen sääntöjen tai määräysten tulee kuitenkin liittyä vesiliikenteen turvallisuuteen. Olennaista myös on, että näiden sääntöjen tai määräysten rikkomisen on laadultaan esimerkkeihin rinnastuvalla tavalla merkityksellinen.

Lentoliikennettä koskeva momentin 2 kohta vastaa asiallisesti ilmailulain 87 §:n törkeää lentoturvallisuuden vaarantamista koskevaa säännöstä.

Törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ilmaliikenteessä voi syyllistyä joko ilma-aluksessa tai niin sanotussa maaorganisaatiossa. Lisäksi myös muut 1 §:n perusteissa mainitut henkilöt voivat syyllistyä puheen olevaan tekoon. Säännöksen soveltamisalan henkilöllinen ulottuvuus on sama kuin 1 §:ssä.

Junaliikennettä koskevassa 3 kohdassa on katsottu tarkoituksenmukaisimmaksi edellisen kohdan tavoin esimerkkejä mainitsematta viitata vain junaturvallisuutta koskeviin määräyksiin, sillä kohdan henkilöllinen ulot-

tuvuus on niin laaja, että lakitekstiin kirjoitettuina muutamat esimerkit saattaisivat olla tosiasiaassa omiaan rajoittamaan säännöksen soveltamista tarkoitettua suppeammaksi. Kohdassa tarkoitettua menettelyä olisi muun muassa pysähtymisen ja turvallisen nopeuden soveltamisen laiminlyönti sekä liikkelelähtö ennen annettua lupaa. Näiden velvollisuuksien rikkomiseen liittyy yhteentörmäyksen vaara eli mahdollisuus vastaantulevasta junasta tai siitä, että junan kulkutie ei muuten ole vapaa. Sallitun enimmäisnopeuden tuntuva ylittäminen voi lisäksi johtaa suistumisonnettomuuteen. Myös ajo-opasteiden tai vaihteiden kääntäminen tai jättäminen väärään asentoon eli kulkutien turvaamista koskevien määräysten rikkominen voisi täyttää törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

Koko 2 momenttia koskee - aivan kuin 1 momenttiakin - ensiksikin vaatimus siitä, että teon tulee täyttää liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistö, ja toiseksi siitä, että rikoksen tulee olla omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. Säännöksen rikkominen tahallaan tai huolimattomuudesta ei sinänsä täytä tunnusmerkistöä, vaan rikkomisen täytyy täyttää myös nämä vaatimukset.

Törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen rangaistusasteikko olisi vähintään kolmekymmentä päiväsakkoa tai enintään kaksi vuotta vankeutta. Asteikko on sama kuin voimassa olevan tieliikennelain törkeän liikenteen vaarantamisen. Enimmäisrangaistus on sama kuin voimassa olevassa ilmailulain törkeässä lentoturvallisuuden vaarantamisessa, vesilain vesiliikenne rikoksessa ja merilain joissakin rangaistussäännöksissä.

3 §. *Rattijuopumus.* Rattijuopumusta koskevat säännökset uudistettiin 1. päivänä syyskuuta 1994 voimaan tulleella lailla rikoslain 23 luvun muuttamisesta (655/94). Tuolloin omaksuttuja periaatteita ei tässä ehdotuksessa ole tarkoitus muuttaa. Samaan rattijuopumussäännökseen ehdotetaan kuitenkin 1 kohtaan sisällytettäväksi alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen ja 2 kohtaan ajaminen muun huumaaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksen tai tällaisen aineen ja alkoholin yhteisvaikutuksen alaisena.

Ehdotetun 3 §:n 1 kohta on sanamuodoltaan yhteneväinen voimassa olevan lain rattijuopumusta koskevan 23 luvun 1 §:n kanssa.

Pykälän 2 kohta vastaa asiallisesti voimassa olevan lain huumaantuneena ajamista kos-

kevaa 23 luvun 3 §:ää. Sanamuotoa on täydennetty selventävällä lisäyksellä, jonka mukaan suorituskyvyn tulee olla "tehtävän vaatimaa" eli liittyä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen. Nautitun aineen vaikutus suorituskykyyn voi olla moninainen, mutta liikenneturvallisuuden kannalta on olennaista, että se liittyy moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen.

Luvun 12 §:n määritelmän mukaan rangaistussäännöksissä tarkoitettuna huumaavana aineena pidetään myös suorituskykyä heikentävää lääkettä. Lääkelaitos pitää tällaisista lääkkeistä luetteloa. Tieto lääkkeen suorituskykyä mahdollisesti huonontavasta vaikutuksesta on myös merkitty lääkepakkausseen.

Voimassa olevan raideliikennejuopumusta koskevan rikoslain 23 luvun 4 §:n mukaan raitiovaunun kuljettaminen pykälän tarkoittamalla tavalla alkoholin vaikutuksen alaisena on raideliikennejuopumus. Ehdotuksen 12 §:ssä raitiovaunu on kuitenkin määritelty moottorikäyttöiseksi ajoneuvoksi, sillä huolimatta muista moottorikäyttöisistä ajoneuvoista poikkeavasta kulkutavastaan raitiovaunu kuitenkin kulkee muun tieliikenteen mukana ja raitiovaunun kuljettajan on tieliikennelain 47 §:n 1 momentin säännöksen mukaan noudatettava ajoneuvon kuljettajia koskevia säännöksiä. Tästä on seurauksena, että ehdotuksen mukaan raitiovaunun kuljettaminen alkoholin vaikutuksen alaisena olisi rattijuopumus tai törkeä rattijuopumus eikä siis ehdotuksen 7 §:ssä tarkoitettu voimassa olevan lain raideliikennejuopumusta vastaava junaliikennejuopumus. Muutoksesta olisi tosiasiallisena seurauksena, että raitiovaunun kuljettajaa ei voitaisi tuomita enää rikoslain nojalla alle 0,5 promillen juopumuksesta. Rankaisematta teko ei kuitenkaan jäisi, koska tapauksiin sovellettaisiin kurinpitomenettelyä.

4 §. *Törkeä rattijuopumus.* Törkeää rattijuopumusta koskevan säännöksen 1 ja 2 kohta koskisivat moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamista alkoholin vaikutuksen alaisena ja 3 kohta kuljettamista muun huumaaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksen tai tällaisen aineen ja alkoholin yhteisvaikutuksen alaisena.

Ehdotetun 4 §:n 1 ja 2 kohta vastaavat sisällöltään voimassa olevan rikoslain 23 luvun 2 §:n säännöstä.

Pykälän 3 kohta on huumaavan aineen nauttimisella täyttyvän rattijuopumuksen

törkeä tekemuoto. Sanamuoto vastaa olenaisilta osiltaan voimassa olevan lain huumaantuneena ajamista koskevan säännöksen sanamuotoa. Ehdotetun rattijuopumussäännöksen 2 kohdassakin edellytetyn "tehtävän vaatiman" suorituskyvyn tulee olla kuitenkin "tuntuvasti" huonontunut. Vaikka rangaistusasteikkoa ei voikaan porrastaa yhtä tarkkarajaisen tunnusmerkin kuin promillerajan perusteella, on ajateltavissa, että säännöksen "tuntuvasti" -vaatimus rinnastaa suorituskyvyn laskun vakavuudeltaan niihin muutoksiin, joita vähintään 1,2 promillen humalatiella on suorituskäyttöön.

5 §. *Vesiliikennejuopumus*. Muiden liikennejuopumussäännösten tavoin pykälän 1 kohta koskee alkoholin ja 2 kohta muun huumaavan aineen kuin alkoholin tai tällaisen aineen ja alkoholin yhdessä aiheuttamaa päihtymystä vesiliikenteessä.

Asiallisesti ehdotettu säännös vastaa voimassa olevaa rikoslain 23 luvun 6 §:n säännöstä. Pykälään ehdotetut muutokset liittyvät lähinnä kirjoittamistapaan. Kysymykseen tulevien alusten piiri vastaa myös voimassa olevaa lakia ja on siis suppeampi kuin tässä muualla tässä luvussa.

6 §. *Ilmaliikennejuopumus*. Ilmaliikenteen vaativat olosuhteet edellyttävät liikenneturvallisuustehtävissä toimivilta hyvää suorituskäyttöä ja valppautta. Vähäisilläänkin toiminnanhäiriöllä voi olla merkitystä turvallisuudelle. Näihin tehtäviin liittyy lähes aina myös suuri vastuu, koska virheellisen suorituksen seurauksena inhimilliset ja aineelliset menetykset voivat olla poikkeuksellisen suuria. Näistä syistä ilmailulaki edellyttää lentoturvallisuustehtävissä toimivilta henkilöiltä täysraittiutta, jonka noudattamista myös valvotaan tehokkaasti. Ilmailulain 88 §:n toissijaisessa säännöksessä säädetään sakkouhkaisesta huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa; tekoon voi syöllistyä niin ilma-aluksessa kuin maaorganisaatiossakin tehtävää suorittava, jos hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai jos hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

Nyt ehdotettavan ilmaliikennejuopumusta koskevan säännöksen 1 kohta vastaa voimassa olevan rikoslain 23 luvun 5 §:n ilmaliikennejuopumussäännöstä. Lähtökohtana on, että lentoturvallisuustehtävissä toimivan henkilön veren alkoholipitoisuuden ollessa vähintään 0,5 promillea tai hänen hengitysil-

mansa alkoholipitoisuuden ollessa vähintään 0,25 milligrammaa litrassa on kysymyksessä aina paitsi riski liikenneturvallisuudelle myös osoitus henkilön paheksuttavasta välinpitämättömyydestä. Tämän vuoksi vaatimus siitä, että mainitun suuruisen veren alkoholipitoisuuden tulisi olla omiaan aiheuttamaan vaaraa, olisi ilmaliikenteen vaativissa olosuhteissa turha.

Pykälän 1 kohdassa on rangaistavuuden rinnakkaisena edellytyksenä myös alentunut suorituskäyttö. Siten ehdotuksen mukaan ilmaliikennejuopumuksesta voidaan tuomita lentoturvallisuustehtävissä toimiva henkilö, vaikka hänen verenalkoholipitoisuutensa ei olisikaan vähintään 0,5 promillea, jos alkoholi on vaikuttanut tehtävien edellyttämää kykyä huonontavasti.

Pykälän 2 kohta on edellä olevien liikennejuopumussäännösten tavoin muun huumaavan aineen kuin alkoholin tai tällaisen aineen ja alkoholin nauttimista koskeva säännös ja se vastaa voimassa olevaa ilmaliikennejuopumussäännöstä.

7 §. *Junaliikennejuopumus*. Ehdotettava junaliikennejuopumussäännös vastaa sisällöltään voimassa olevaa rikoslain 23 luvun 4 §:n raideliikennejuopumussäännöstä. Säännöksen tarkoituksena on muissa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavissa tehtävissä voisivat toimia esimerkiksi junansuorittajat, asemamiehet ja konduktöörit.

Perustelut käytännölliselle täysraittiuden vaatimukselle ja lievienkin päihtymysten rankaisemiselle rikoslain säännöksen nojalla ovat samat kuin edellä 6 §:n ilmaliikennejuopumuksessa. Ehdotus junaliikennejuopumussäännökseksi on sanamuodoltaan lähes sama. Selkeyden vuoksi ehdotuksessa on kuitenkin päädytty kahteen erilliseen säännökseen.

Rikosnimen muuttaminen raideliikennejuopumuksesta junaliikennejuopumukseksi on perusteltua, kun raitiovaunun kuljettaminen päihtyneenä olisi ehdotuksen mukaan rangaistava rattijuopumuksena tai törkeänä rattijuopumuksena.

8 §. *Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle*. Säännös on sisällöltään sama kuin voimassa olevan rikoslain 23 luvun 7 §:n kulkuneuvon luovuttamista juopuneelle koskeva säännös. Ehdotukseen sisältyy kuitenkin kaksi vähäistä kielellistä muutosta. Liikennejuopumuksen tunnusmerkistön täyttää varsinaisen kuljettamisen lisäksi myös toimiminen tehtävissä, joka vaikuttaa kulkuneu-

von turvalliseen kulkuun. Vesiliikennejuopumusta koskevassa säännösehdoituksessa käytetään kuljettamisen ja ohjaamisen sijasta vesiliikenteeseen paremmin soveltuvaa ilmaisuja "ohjailu". Lisäämällä luovuttamista koskevan säännöksen sanamuotoon maininnat "5-7 §:ssä tarkoitetun tehtävän" ja "ohjailtavaksi" saadaan se vastaamaan vesiliikennejuopumuksen tunnusmerkistöä.

Säännösehdotus poikkeaa voimassa olevasta laista myös siinä suhteessa, että siinä on mainittu ne kulkuneuvot, joiden luovuttaminen juopuneelle on rangaistavaa.

9 §. *Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla.* Voimassa olevan tieliikennelain 100 §:n 1 momentissa säädetään liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla. Säännös ehdotetaan siirrettäväksi sellaisenaan rikoslakiin täsmennettynä niin, että se koskee ainoastaan tienkäyttäjänä tehtyjä tekoja. Näin ollen esimerkiksi ajamisesta juopuneena polkupyörällä yksityisellä piha-alueella ei lainkohdan perusteella rangaistaisi.

10 §. *Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta.* Rikoslakiin ehdotettava kulkuneuvon oikeudetonta kuljettamista koskeva säännös koskee kaikkia liikennemuotoja. Pykälän 1 momentissa mainitut kuljettamista, ohjailua ja ohjaamista sekä eri kulkuneuvoja - moottorikäyttöinen ajoneuvo, juna, ilma-alus ja alus - koskevat käsitteet ovat samansisältöisiä kuin muissa liikenneriikosluvun säännöksissä.

Tieliikenteessä muuta moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuin mopoa tai kävellen ohjattavaksi tarkoitettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa saa kuljettaa vain se, jolla on ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus. Vaikka ehdotettavassa rikoslain säännöksessä on käytetty yleisesti moottorikäyttöisen ajoneuvon käsitettä, on säännöksen soveltamisalan tarkoitettu olevan sama kuin tieliikennelaissa. Tämä seuraa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamisen kytkemisestä ajo-oikeuteen ja tiettyyn ajoneuvoluokkaan.

Junaliikenteessä pykälän tarkoittama pätevyys on määritelty Ratahallintokeskuksen vahvistamissa tehtäväkohtaisissa kelpoisuusehdoissa. Rautatieliikenteessä ei toistaiseksi ole käytössä järjestelmää, jossa kelpoisuus junan kuljettamiseen tai muihin junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttaviin tehtäviin osoitettaisiin erityisellä lupakirjalla tai tieliikenteen ajokorttia vastaavalla dokumentilla. Kuljetusyrityksen on huolehdittava siitä, että junaturvallisuustehtäviin käytetään vain hen-

kilöitä, joilla on voimassa oleva pätevyys ja ammattitaito. Junaturvallisuussääntö asettaa toiminnasta vastuussa oleville esimiehille ehdottoman huolehtimisvelvoitteen henkilöstön pätevyydestä.

Kauppamerenkulussa olevien alusten päällikön ja miehistön pätevyydestä säädetään merilain nojalla annetuissa alemman asteisissa säädöksissä (asetus aluksen miehityksestä ja laivahenkilökunnan pätevyydestä 250/84 ja liikenneministeriön päätös sen soveltamisesta 1265/90). Asetuksen 25 §:n mukaan aluksella työskentelevällä henkilöillä tulee olla kyseisessä asetuksessa säädetty pätevyys. Merenkulkuhallitus antaa osoitetusta pätevyydestä pätevyyskirjan tai -todistuksen ja ennen aluksen ottamista liikenteeseen vahvistaa aluksessa vaadittavan miehityksen. Laivan päälliköllä on velvollisuus huolehtia siitä, että alus on asianmukaisesti miehitetty. Tämän velvollisuuden rikkomisesta on säädetty rangaistusseuraamus merilain 20 luvun 9 §:ssä.

Uuden vesiliikennelain 6 §:n mukaan vesikulkuneuvon kuljettajalta edellytetään tarvittavaa ikää, kykyä ja taitoa. Lisäksi moottorikäyttöisen vesikulkuneuvon kuljettajalta edellytetään vähintään 15 vuoden ikää. Merenkulkuhallitus voi tietyn vesikulkuneuvotyypin tai yksittäisen kulkuneuvon kuljettajalta vaatia 18 vuoden ikää ja sellaista tutkinnolla osoitettavaa pätevyyttä, jota ehdotettu säännös tarkoittaisi.

Ilmailulaissa on säädetty ilma-aluksen miehistön pätevyysedellytyksistä. Vaatimukset eivät rajoitu vain kuljettamiseen, vaan ulottuvat myös muihin ilma-aluksen miehistön jäseniin tai aluksen ulkopuolella maa-organisaatiossa lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittaviin. Edellytyksenä tehtävän suorittamiselle on ilmailulupakirja tai muiden asetuksella säädettyjen kelpoisuusvaatimusten täyttäminen. Lupakirjassa määrätään, mitä tehtäviä sen saajalla on oikeus suorittaa.

Kuljettamisen oikeudettomuus voi johtua siitä, että asianomaisella joko ei ole ollut vielä lainkaan ajo-oikeutta tai hän on menettänyt sen joko määräajaksi tai kokonaan. Säännöksen soveltamisalaan kuuluvat mo-lemmat tapaukset.

Pääsääntöisesti normaalirangaistuksena oikeudettomasta kuljettamisesta tieliikenteessä olisi ehdotuksenkin mukaan sakko. Kuitenkin tieliikenteessä esiintyy tapauksia, jotka osoittavat erityistä piittaamattomuutta

ajo-oikeutta koskevista säännöksistä. Sen jälkeen kun kaikkia liikennemuotoja koskeva menettely on koottu samaan säännökseen, voi tunnusmerkistö toteutua hyvin erityyppisillä teoilla: oikeudeton kuljettaminen voi tarkoittaa toisaalta traktorin ajamista tai lentokoneen ja öljytankkerin kuljettamista. Eriyistä piittaamattomuutta osoittavien tapaus-ten varalta ja säännöksen koskiessa myös muita liikennemuotoja ehdotetaan säännök- sen enimmäisrangaistusta nostettavaksi kol- mesta kuukaudesta kuuteen kuukauteen van- keutta.

2 momentti. Momentti koskee sellaisiin juna-, meri- ja ilmailuliikenteen tehtäviin ryhtymistä, jotka eivät ole 1 momentissa tarkoitettua kulkuneuvon kuljettamista, oh- jaamista tai ohjailua, mutta jotka silti vaikut- tavat olennaisestikin kulkuneuvon kulun tur- vallisuuksiin. Säännöksen soveltamisen vaati- muksena on myös, että oikeus ryhtyä tällai- siin tehtäviin on yksityiskohtaisesti säännel- ty. Vaikka näiden vaatimusten täyttämisen osoituksena on tavallisimmin lupakirja tai vastaava pätevyuden osoittava asiakirja, ei ehdotetussa säännöksessä ole kytketty teon rangaistavuutta tällaisen asiakirjan olemassa- oloon, sillä esimerkiksi pätevyyttä junalii- kenteeseen liittyviin tehtäviin ei osoiteta lu- pakirjoin. Säännöksen rikkomiseen syyllistyy se, joka ryhtyy tiettyjen, kutakin liikenne- muotoa koskevista säännöksistä tai määräyk- sistä tarkemmin ilmenevien vaatimusten sääntelemään tehtävään ilman asianmukaista pätevyyttä.

11 §. Liikennepako tieliikenteessä. Rikos- lain 21 luvun 15 §:ssä on säännös pelastus- toimen laiminlyönnistä. Säännös koskee kan- salaisen yleistä velvollisuutta auttaa hengen- vaarassa olevaa. Kulkuneuvon kuljettajalle on kuitenkin syytä asettaa erityisiä velvolli- suuksia auttaa ja toimia onnettomuustapauk- sissa ja myös silloin, kun hengenvaara ei ole käsillä. Tätä velvollisuutta on syytä te- hostaa erityisellä liikennepakoa koskevalla rangaistussäännöksellä. Pelastustoimen lai- minlyöntiä koskevassa säännöksessä seuraa- muksiksi säädettyjä sakkoa tai enintään kuuden kuukauden vankeusrangaistusta ei voida myöskään kaikissa tapauksissa pitää riittävi-nä.

Kaikkia liikennemuotoja koskevan yhtei- sen liikennepakoa koskevan säännöksen sää- täminen ei olisi kuitenkaan perusteltua. Il- maliikenteessä säännös olisi enimmäkseen mieleton ja junaliikenteessä tarpeeton. Vesi-

liikenteessä taas velvollisuudesta auttaa me- rihädässä olevaa on siihen liittyvien olosuh- teiden erilaisuuden vuoksi syytä säätää omassa säännöksessään, jollainen tällä het- kellä on merilain 6 luvun 11 §:ssä. Yleispe- rusteluissa mainituista syistä johtuen ei tässä vaiheessa ole katsottu tarkoituksenmukaisek- si sisällyttää rikoslakiin erillistä auttamisen laiminlyönnin merihädässä kriminalisoivaa säännöstä, joten rikoslain 23 lukuun tulisi pelkästään tieliikennettä koskeva liikennepa- kosäännös.

Ehdotettu tieliikennettä koskeva liikenne- pako vastaisi sisällöltään voimassa olevaa tieliikennelain liikennepakoa koskevaa 101 §:ää. Tieliikennelain säännökseen nähden esitetyt muutokset ovat lähinnä vähäisiä kie- lllisiä tarkennuksia. Säännöksen tarkoittama velvollisuus on tieliikenteen osalta määritelty onnettomuuden osallisen auttamisvelvolli- suutta koskevassa tieliikennelain 58 §:ssä. Sen mukaan tienkäyttäjän, joka joko syys- tään tai syyttään on joutunut osalliseksi lii- kenneonnettomuuteen, on heti pysähdyttävä ja kykynsä mukaan avustettava vahingoittu- neita tai avuttomaan tilaan jääneitä sekä muutoinkin osallistuttava niihin toimenpitei- siin, joihin onnettomuus antaa aiheita.

Säännöksen tarkoittama velvollisuus ei koske muita kuin liikenneonnettomuuteen osallisia. Myöskään se ei tarkoita velvolli- suutta ilmoittautua vahinkoa kärsineelle tai poliisille. Näitä velvollisuuksia tieliikentees- sä koskevat tieliikennelain 57 § (yleinen aut- tamisvelvollisuus) ja 59 § (ilmoitusten teke- minen) ja niiden laiminlyöminen on rangaist- tavaa liikenne rikkomuksena. Poliisin tai muun liikenteen valvontaviranomaisen anta- man pysähtymiskäskyn noudattamatta jättä- miseen voisi tulla sovellettavaksi jokin muu rikoslain taikka poliisilain säännös. Tällaisia ovat esimerkiksi rikoslain 16 luvun 2 §:n haitantekoa koskeva säännös ja poliisilain (493/95) 51 §:n säännös poliisilain rikkomis-esta.

Ehdotettu säännös koskisi vain moottori- käyttöisen ajoneuvon kuljettajaa, jolloin ja- lankulkijat ja polkupyöräilijät jäisivät sään- nöksen soveltamisalan ulkopuolelle. Heihin voidaan vakavissa tapauksissa soveltaa ri- koslain 21 luvun 15 §:n pelastustoimen lai- minlyöntiä koskevaa säännöstä ja muissa tilanteissa edelleenkin tieliikennelain liiken- nerikkomusta koskevaa 103 §:n säännöstä, jossa seuraamukseksi on säädetty sakkoran- gaistus.

Ehdotuksen mukaan liikennepakosäännöstä sovellettaisiin niihin tapauksiin, joissa teko ei sovellu jokin muu ankaramman rangaistuhan sisältävä säännös. Ensisijaisesti tällaisena voisi tulla kysymyksen rikoslain 21 luvun 14 §:n heitteillepanoa koskeva säännös, jossa seuraamukseksi on enimmäkseen säädetty kaksi vuotta vankeutta. Säännöksen mukaan heitteillepanoon syyllistyy se, joka saattaa toisen avuttomaan tilaan tai jättää sellaiseen tilaan henkilön, josta on velvollinen huolehtimaan, ja siten aiheuttaa vaaraa tämän hengelle tai terveydelle. Ehdotetusta liikennepakosäännöksestä heitteillepanosäännös eroaa ensinnäkin siinä suhteessa, että siinä rangaistavuuden edellytyksenä on vaaran aiheuttaminen. Kun liikennepakosäännös lisäksi koskisi ketä tahansa liikenneonnettomuuteen osallista moottoriajoneuvon kuljettajaa - siis myös sellaista, joka ei ole onnettomuutta aiheuttanut - koskee heitteillepanosäännös sellaista henkilöä joka on joko aktiivisella toiminnallaan saattanut toisen avuttomaan tilaan tai sitten laiminlyömällä huolehtimisvelvollisuutensa jättänyt toisen sellaiseen tilaan.

Ensin mainittu tekemuoto voisi tulla kysymykseen esimerkiksi tilanteissa, joissa moottoriajoneuvon kuljettaja selvästi liikennesääntöjä rikkoen on aiheuttanut toisen loukkaantumisen. Se huolehtimisvelvollisuus, jonka laiminlyöminen on avuttomaan tilaan jättämisen rangaistavuuden edellytyksenä, voi rikosoikeuden yleisten periaatteiden mukaan johtua mm. tekijän aikaisemmasta toiminnasta (ks. esim. LaVM 22/1994 vp s. 14). Tällaiseksi toiminnaksi voisi katsoa sellaisen liikennesääntöjen vastaisen menettelyn, josta on seurannut toisen osapuolen joutuminen avuttomaan tilaan.

Heitteillepanosäännös syrjäyttäisi siis liikennepakosäännöksen ainakin sellaisissa tilanteissa, joissa moottoriajoneuvon kuljettaja on aiheuttanut onnettomuuden, jonka seurauksena toinen osapuoli on joutunut sellaiseen avuttomaan tilaan, että hänen henkensä tai terveytensä vaarantuu aiheuttajan tapahtumapaikalta pakenemisen vuoksi.

Rangaistusasteikkoon ei ehdoteta muutoksia eli ehdotuksen mukaan se olisi sakkoa tai enintään yksi vuosi vankeutta.

12 §. *Määritelmät.* Pykälässä on määritelty luvussa esiintyvät käsitteet tienkäyttäjä, huumavaa aine, moottorikäyttöinen ajoneuvo, alus, juna ja junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttava tehtävä. Määritelmien sisältöä ja

merkitystä rangaistussäännösten kannalta on selostettu asianomaisten tunnusmerkistöjen yhteydessä.

44 luku. Hengen, terveyden tahi omaisuuden suojelemiseksi annettujen määräysten rikkomisesta

9 §. Säännös ehdotetaan kumottavaksi. Pykälän ensimmäisessä momentissa tarkoitettu laivojen yhteentörmäyksen estämiseksi annetun ohjeen rikkominen voidaan tapauksesta riippuen arvioida 23 luvussa tarkoitettuna liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai sitten mahdollisesti vesiliikennelain 24 §:n 1 momentin tarkoittamana vesiliikenneriikkomuksena. Pykälän 2 momentissa tarkoitettu junaturvallisuuden vaarantaminen tulee yleensä rangaistavaksi liikenneturvallisuuden vaarantamisena; säännöksessä mainittua vaaran aiheuttamista omaisuudelle ei 23 luvun 1 §:n perusteluissa mainituista syistä ole katsottava aiheelliseksi kriminalisoida erikseen.

48 luku. Ympäristörikoksista

3 §. Voimassa olevan vesiliikennelain 24 §:n 2 momentin mukaan tuomitaan vesiliikenneriikoksesta paitsi se, joka rikko vesiliikennelakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että teko on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, myös se, jonka mainittujen säännösten rikkomisesta aiheutuu vakavaa vaaraa luonnolle tai muulle ympäristölle. Kun hengen tai terveyden vaaraa aiheuttava menettely tulisi esityksen mukaan rangaistavaksi liikenneturvallisuuden vaarantamisena, ehdotetaan rikoslain 48 luvun 3 §:ään lisättäväksi uusi 4 momentti, jonka perusteella voitaisiin ympäristölle vaaraa aiheuttavasta menettelystä tuomita rangaistus ympäristörikkomuksena.

1.2. Tieliikennelaki

Tieliikennelain 98 § (liikenteen vaarantaminen), 99 § (törkeä liikenteen vaarantaminen), 100 § (liikennejuopumus), 101 § (liikennepako) ja 102 § (ajo-oikeudetta ajo) ehdotetaan muutettaviksi viittauksiksi asianomaisiin rikoslain 23 luvun säännöksiin. Lain 104 § (toimenpiteistä luopuminen) ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä tarkoitettujen toimenpiteiden olisivat mahdollisia ainoastaan tieliikennelain 103 §:ssä säädetyn

liikenneerikkomuksen osalta.

1.3. Vesiliikennelaki

Vesiliikennelain 24 §:n 2 momentti ehdotetaan muutettavaksi niin, että siinä liikenneturvallisuuden vaarantamisen osalta viitataan rikoslain 23 luvun säännöksiin ja ympäristön vaarantamisen osalta rikoslain 48 luvun 3 §:ään.

1.4. Ilmailulaki

Ilmailulain 86 § (lentoturvallisuuden vaa-

rantaminen) ja 87 § (törkeä lentoturvallisuuden vaarantaminen) ehdotetaan muutettaviksi siten, että niissä viitataan asianomaisiin rikoslain 23 luvun pykäliin.

2. Voimaantulo

Lait ehdotetaan tuleviksi voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**rikoslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan rikoslain 44 luvun 9 §, sellaisena kuin se on osittain muutettuna 21 päivänä huhtikuuta 1995 annetulla lailla (578/95),
muutetaan 23 luku siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen sekä
lisätään 48 luvun 3 §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa 21 päivänä huhtikuuta 1995 annetussa laissa, uusi 4 momentti seuraavasti:

23 luku

2 §

Liikenne rikoksista*Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen*

1 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia (267/81) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava *liikenneturvallisuuden vaarantamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitetulla tavalla

1) ollessaan vastuussa aluksen ohjailusta tai toimiessaan aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo vesiliikennelakia (463/96) tai sen nojalla annettuja taikka alusten yhteentörmäämisen ehkäisemisestä merellä, sisäisillä kulkuvesillä tai kanavassa annettuja säännöksiä tai määräyksiä,

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia (281/95) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tai

3) kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä.

Tätä pykälää ei sovelleta, jos 1 momentissa tai 2 momentin 1 tai 3 kohdassa tarkoitettu menettely on omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran.

Jos liikenneturvallisuuden vaarantamisessa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden,

2) ryhtyy ohittamaan näkyvyyden ollessa turvalliseen ohitukseen riittämätön taikka ohituksen ollessa muutoin kielletty,

3) laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden tai

4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava *törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta* vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) ollessaan vastuussa aluksen ohjailusta tai toimiessaan aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä laiminlyö asianmukaisen tähystyksen, ei noudata olosuhteisiin nähden turvallista nopeutta tai yhteentörmäämisen vaarassa väistovelvollisuutta tai muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo vesiliikennelaisissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja taikka alusten yhteentörmäämisen ehkäisemisestä merellä, sisäisillä kulkuvesillä tai kanavassa annettuja säännöksiä tai määräyksiä,

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentotur-

vallisuustehtävissä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulaissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tai

3) kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuden olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

3 §

Rattijuopumus

Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa nautittuaan

1) 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, tai

2) muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta yhdessä alkoholin kanssa niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

on tuomittava *rattijuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

4 §

Törkeä rattijuopumus

Jos rattijuopumuksessa

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

2) rikoksenteelijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut taikka

3) rikoksenteelijä on nauttinut muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta yhdessä alkoholin kanssa niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut,

ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, rikoksenteelijä on tuomittava *törkeästä rattijuopumuksesta* vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

5 §

Vesiliikennejuopumus

Joka ohjailee muuta alusta kuin soutuvenettä, purjejollaa tai niihin rinnastettavaa vesikulkuneuvoa tai toimii sellaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuden olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan

1) alkoholia niin, 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 että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, tai

2) muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta yhdessä alkoholin kanssa niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava *vesiliikennejuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

6 §

Ilmaliikennejuopumus

Joka ohjaa ilma-alusta tai toimii sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä nautittuaan

1) alkoholia niin, 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 että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, tai

2) muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta yhdessä alkoholin kanssa niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

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

7 §

Junaliikennejuopumus

Joka kuljettaa junaa tai toimii muussa junaturvallisuuden olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan

1) alkoholia niin, että hänen verensä alko-

holipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,25 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, tai

2) muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta yhdessä alkoholin kanssa niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

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

8 §

Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle

Joka luovuttaa moottorikäyttöisen ajoneuvon, junan, 5 §:ssä tarkoitetun aluksen tai ilma-aluksen kuljettavaksi, ohjailtavaksi tai ohjattavaksi henkilölle, joka ilmeisesti on siinä tilassa, että syyllistyy 3–7 §:ssä mainittuun rikokseen, taikka luovuttaa tällaiselle henkilölle 5–7 §:ssä tarkoitetun tehtävän, on tuomittava *kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle* sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

9 §

Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla

Joka tienkäyttäjänä kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava *liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

10 §

Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta

Joka kuljettaa, ohjailee tai ohjaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa, junaa, alusta tai ilma-alusta ajo-oikeudetta tai ilman vaadittavaa pätevyyttä osoittavaa lupakirjaa, on tuomittava *kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta tuomitaan myös se, joka ilman vaadittavaa pätevyyttä ryhtyy junan, aluksen tai ilma-

aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavaan tehtävään.

11 §

Liikennepako tieliikenteessä

Jos moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja liikenneonnettomuuteen osallisena laiminlyö velvollisuutensa heti pysäyttää ja kykynsä mukaan avustaa vahingoittuneita, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *liikennepaosta tieliikenteessä* sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

12 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *tienkäyttäjällä* jokaista, joka on tiellä taikka sillä olevassa ajoneuvossa;

2) *huumaavalla aineella* myös suorituskykyä heikentävää lääkettä;

3) *moottorikäyttöisellä ajoneuvolla* konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat moottoriajoneuvo, traktori, moottorityökone, maastojoneuvo ja raitiovaunu;

4) *aluksella* veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta;

5) *junalla* veturia tai veturin ja vaunujen muodostamaa kokonaisuutta sekä muuta konevoimalla kulkevaa raidekulkuneuvoa lukuun ottamatta raitiovaunua; sekä

6) *junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavalla tehtävällä* sellaista tehtävää, jossa virheellinen menettely tai laiminlyönti voi vaarantaa junaliikenteen turvallisuutta, mukaan lukien ratapihalla tai teollisuusraiteilla tapahtuva vaunujen liikuttaminen järjestely- ja vaihtotyössä.

48 luku

Ympäristörikoksista

3 §

Ympäristörikkomus

Ympäristörikkomuksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai törkeästi huolimatto-

muudesta rikkoo vesiliikennelain 5 §:ää tai vesiliikennelain 15 tai 16 §:n nojalla annettuja kieltoja tai rajoituksia siten, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle.

Tämä laki tulee voimaan
kuuta 199 .

päivänä

2.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain 98–102 § sekä 104 §:n 1 momentti,
sellaisena kuin niistä on 102 § 3 päivänä elokuuta 1990 annetussa laissa (676/90), seuraavasti:

98 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23 luvun 1 §:ssä.

99 §

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Rangaistus törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23 luvun 2 §:ssä.

100 §

Liikennejuopumus

Rangaistus rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle ja liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla säädetään rikoslain 23 luvussa.

101 §

Liikennepako tieliikenteessä

Rangaistus liikennepaosta tieliikenteessä säädetään rikoslain 23 luvun 11 §:ssä.

102 §

Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta

Rangaistus kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 10 §:ssä.

104 §

Toimenpiteistä luopuminen

Jos 103 §:ssä tarkoitettu rikkomus on olosuhteet huomioon ottaen vähäinen, voidaan siitä jättää syyte ajamatta ja rangaistus tuomitsematta.

Tämä laki tulee voimaan
kuuta 199 .

päivänä

3.

Laki**vesiliikennelain 24 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 20 päivänä kesäkuuta 1996 annetun vesiliikennelain (463/96) 24 §:n 2 momentti seuraavasti:

24 §

Rangaistukset

 Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ssä. Rangaistus sellaisesta tahallises-

ti tai törkeästä huolimattomuudesta tehdystä tämän lain 5 §:n rikkomisesta taikka 15 tai 16 §:n nojalla annettujen kieltojen tai rajoitusten rikkomisesta, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle, säädetään rikoslain 48 luvun 3 §:n 4 momentissa.

Tämä laki tulee voimaan
 kuuta 199 .

päivänä

4.

Laki**ilmailulain 86 ja 87 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 3 päivänä maaliskuuta 1995 annetun ilmailulain (281/95) 86 ja 87 § seuraavasti:

86 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23 luvun 1 §:ssä.

87 §

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Rangaistus törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23 luvun 2 §:ssä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 199 .

Helsingissä 11 päivänä huhtikuuta 1997

Tasavallan Presidentti

MARTTI AHTISAARI

Oikeusministeri *Kari Häkämies*

1.

Laki rikoslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan rikoslain 44 luvun 9 §, sellaisena kuin se on osittain muutettuna 21 päivänä huhtikuuta 1995 annetulla lailla (578/95),
muutetaan 23 luku siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen sekä
lisätään 48 luvun 3 §:ään, sellaisena kuin se on mainitun 21 päivänä huhtikuuta 1958 annetussa laissa, uusi 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

23 luku

23 luku

Liikennejuopumuksesta

Liikennerikoksista

1 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

(ks. tieliikennelain 98 §, vesiliikennelain 24 §, ilmailulain 86 § ja rikoslain 44 luvun 9 §:n 2 mom.)

Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia (267/81) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava **liikenneturvallisuuden vaarantamisesta** sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuu-kaudeksi.

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitetulla tavalla

1) ollessaan vastuussa aluksen ohjailusta tai toimiessaan aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo vesiliikennelakia (463/96) tai sen nojalla annettuja taikka alusten yhteen ehkäisemisestä merellä, sisäisillä kulkuvesillä tai kanavassa annettuja säännöksiä tai määräyksiä,

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailu (281/95) tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tai

3) kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä.

Tätä pykälää ei sovelleta, jos 1 momentissa tai 2 momentin 1 tai 3 kohdassa tarkoit-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tu menettely on omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran.

2 §

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

(ks. tieliikennelain 99 §, vesiliikennelain 24 §, ilmailulain 87 § ja rikoslain 44 luvun 9 §)

Jos liikenneturvallisuuden vaarantamisessa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) huomattavasti ylittää sallitun enimmäisnopeuden,

2) ryhtyy ohittamaan näkyvyyden ollessa turvalliseen ohitukseen riittämätön taikka ohituksen ollessa muutoin kielletty,

3) laiminlyö liikenneturvallisuuden vaatiman pysähtymisvelvollisuuden tai

4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava törkeästi liikenneturvallisuuden vaarantamisesta vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Törkeästi liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) ollessaan vastuussa aluksen ohjailusta tai toimiessaan aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä laiminlyö asianmukaisen tähytyksen, ei noudata olosuhteisiin nähden turvallista nopeutta tai yhteentörmäämisen vaarassa väistövelvollisuutta tai muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo vesiliikennelaissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja taikka alusten yhteen ehkäisemisestä merellä, sisäisillä kulkuvesillä tai kanavassa annettuja säännöksiä tai määräyksiä,

2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulaissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tai

3) kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä

siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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) 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 kuuteenkymmenen päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

3 §

Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa muun huumaavan aineen kuin alkoholin vaikutuksen alaisena tai alkoholin ja muun huumaavan aineen yhteisvaikutuksen alaisena niin, että hänen kykynsä virheettömiin suori-

vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.

3 §

Rattijuopumus

Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa nautittuaan

1) 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, *tai*

2) *muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta yhdessä alkoholin kanssa* niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

on tuomittava *rattijuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

4 §

Törkeä rattijuopumus

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 tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut taikka

3) *rikoksentekijä on nauttinut muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta yhdessä alkoholin kanssa* niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut

ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, rikoksentekijä on tuomittava *törkeästä rattijuopumuksesta* vähintään 60 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

(ks. 3 §:n 1 mom. 2 kohta, 4 §:n 1 mom. 3 kohta, 5 §:n 1 mom. 2 kohta, 6 §:n 1 mom. 2 kohta ja 7 §:n 1 mom. 2 kohta)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tuksiin on huonontunut, on tuomittava, jollei teko ole 2 §:n mukaan rangaistava, huumautuneena ajamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Huumaavalla aineella tarkoitetaan myös suorituskykyyn vaikuttavaa lääkettä.

5 §

Vesiliikennejuopumus

(ks. vesiliikennejuopumus 6 §)

Joka ohjailee muuta alusta kuin soutuvenettä, purjejollaa tai niihin rinnastettavaa vesikulkuneuvoa tai toimii sellaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan

1) alkoholia niin, 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 että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, tai

2) muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta yhdessä alkoholin kanssa niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava vesiliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

6 §

Ilmaliikennejuopumus

(ks. ilmaliikennejuopumus 5 §)

Joka ohjaa ilma-alusta tai toimii sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä nautittuaan

1) alkoholia niin, 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 että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, tai

2) muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta yhdessä alkoholin kanssa niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

on tuomittava ilmaliikennejuopumuksesta

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sakkoon 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 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 huumaavaa ainetta niin,

1) että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai 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 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

7 §

Junaliikennejuopumus

Joka kuljettaa junaa tai toimii muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan

1) alkoholia niin, 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 että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, tai

2) *muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta yhdessä alkoholin kanssa* niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

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

(ks. ilmaliikennejuopumus 6 §)

(ks. vesiliikennejuopumus 5 §)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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

Vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös aluksen päällikkö, perämies, luotsi ja muu aluksessa palvelusta suorittava henkilö, joka nautittuaan alkoholia tai muuta huumavaa ainetta 1 momentissa tarkoitetun määrän ohjailee alusta tai toimii aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä edellä mainittujen olosuhteiden vallitessa.

Aluksella ei tarkoiteta soutuvenettä, purjejollaa tai muuta niihin rinnastettavaa kulkuneuvoa.

7 §

Jos joku luovuttaa tässä luvussa tarkoitetun *kulkuneuvon* kuljetettavaksi tai ohjattavaksi henkilölle, joka ilmeisesti on sellaisessa tilassa, että hän syyllistyy 1—6 §:ssä mainittuun rikokseen, luovuttaja on tuomittava *kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle* sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

(ks. tieliikennelain 100 §)

8 §

Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle

Joka luovuttaa *moottorikäyttöisen ajoneuvon, junan, 5 §:ssä tarkoitetun aluksen tai ilma-aluksen* kuljetettavaksi, *ohjailtavaksi* tai ohjattavaksi henkilölle, joka ilmeisesti on siinä tilassa, että syyllistyy 3—7 §:ssä mainittuun rikokseen, *taikka luovuttaa tällaiselle henkilölle 5—7 §:ssä tarkoitetun tehtävän,* on tuomittava *kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle* sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

9 §

Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla

Joka *tienkäyttäjänä* kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava *liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

10 §

Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta

(ks. tieliikennelain 102 §)

Joka kuljettaa, ohjailee tai ohjaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa, junaa, alusta tai ilma-alusta ajo-oikeudetta tai ilman vaadittavaa pätevyyttä osoittavaa lupakirjaa, on tuomitettava kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta tuomitaan myös se, joka ilman vaadittavaa pätevyyttä ryhtyy junan, aluksen tai ilma-aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavaan tehtävään.

11 §

Liikennepako tieliikenteessä

(ks. tieliikennelain 101 §)

Jos moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja liikenneonnettomuuteen osallisena laiminlyö velvollisuutensa heti pysäyttää ja kykynsä mukaan avustaa vahingoittuneita, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, liikennepaosta tieliikenteessä sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

12 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) tienkäyttäjällä jokaista, joka on tiellä taikka sillä olevassa ajoneuvossa;

2) huumaavalla aineella myös suorituskykyä heikentävää lääkettä;

3) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat moottoriajoneuvo, traktori, moottorityökone, maastoajoneuvo ja raitiovaunu;

4) aluksella veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta;

5) junalla veturia tai veturin ja vaunujen muodostamaa kokonaisuutta sekä muuta konevoimalla kulkevaa raidekulkuneuvoa lukuun ottamatta raitiovaunua; sekä

6) junaturvallisuuteen olennaisesti vaikut-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tavalla tehtävällä sellaista tehtävää, jossa virheellinen menettely tai laiminlyönti voi vaarantaa junaliikenteen turvallisuutta, mukaan lukien ratapihalla tai teollisuusraiteilla tapahtuva vaunujen liikuttaminen järjestely- ja vaihtotyössä.

8 §

Jos 6 §:ssä mainittu rikos on tehty suomalaisessa alusrekisteriin merkityssä aluksessa taikka jos 7 §:ssä tarkoitettu rikos on tehty luovuttamalla sellainen alus, asia on käsiteltävä merilain (167/39) 11 luvussa säädettyssä järjestyksessä. Syyte mainitusta rikoksesta voidaan muutenkin käsitellä merioikeusasian yhteydessä.

(jää pois)

44 luku

Hengen, terveyden tahi omaisuuden suojelemiseksi annettujen määräysten rikkomisesta

9 §

Jos joku rikkoo ohjeen, joka laivain yhteentörmäyksen estämiseksi on annettu; rangaistakoon enintään viidensadan markan sakolla taikka vankeudella korkeintaan kolmeksi kuukaudeksi.

Joka kuljettaessaan junaa tai toimiessaan muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo junaturvallisuutta koskevia määräyksiä ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle tai omaisuudelle, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta, junaturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

(kumotaan; ks. liikenneturvallisuuden vaarantaminen 23 luvun 1 § ja törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen 23 luvun 2 §)

48 luku

Ympäristörikoksista

3 §

Ympäristörikkomus

(ks. vesiliikennelain 24 §)

Ympäristörikkomuksesta tuomitaan myös se, joka tahallaan tai törkeästä huolimatto-

muudesta rikkoo vesiliikennelain 5 §:ää tai vesiliikennelain 15 tai 16 §:n nojalla annettuja kieltoja tai rajoituksia siten, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle.

*Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 199 .*

2.

Laki**tieliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 3 päivänä huhtikuuta 1981 annettu tieliikennelain (267/81) 98—102 § sekä 104 §:n 1 momentti,
 sellaisena kuin niistä on 102 § 3 päivänä elokuuta 1990 annetussa laissa (676/90), seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

98 §

98 §

*Liikenteen vaarantaminen**Liikenneturvallisuuden vaarantaminen*

Jos tienkäyttäjällä tahallaan taikka huolimattomuudesta tai varomattomuudesta rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että hänen menettelynsä on omiaan aiheuttamaan vaaraa liikenneturvallisuudelle, hänet on tuomittava liikenteen vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23 luvun 1 §:ssä.

99 §

99 §

*Törkeä liikenteen vaarantaminen**Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen*

Jos moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tahallaan tai piittaamattomuudesta rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että hänen menettelynsä on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava törkeästä liikenteen vaarantamisesta vähintään kolmeen kymmeneen päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Rangaistus törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23 luvun 2 §:ssä.

100 §

100 §

*Liikennejuopumus**Liikennejuopumus*

Joka kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisten turvallisuudelle, on tuomittava liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla

Rangaistus rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle ja liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla säädetään rikoslain 23 luvussa.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

Rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta, *huumaantuneena ajamisesta* ja kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle säädetään rikoslaissa.

101 §

Liikennepako

Jos moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja, joka syystäään tai syyttään on joutunut osalliseksi liikenneonnettomuuteen, laiminlyö velvollisuutensa heti pysäyttää ja kykynsä mukaan avustaa vahingoittuneita, hänet on tuomittava, ellei teko ole rangaistava rikoslain mukaan heitteillepanona, liikennepaosta sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

102 §

Ajo-oikeudetta ajo

Jos joku kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa, vaikka hänellä ei ole sen ajo-oikeutta, hänet on tuomittava ajo-oikeudetta ajosta sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

104 §

Toimenpiteistä luopuminen

Jos 98, 100, 102 tai 103 §:ssä tarkoitettu rikos, olosuhteet huomioon ottaen, on vähäinen, voidaan *tällaisesta rikkomuksesta* jättää syyte tekemättä ja rangaistus tuomitsematta.

101 §

Liikennepako tieliikenteessä

Rangaistus liikennepaosta tieliikenteessä säädetään rikoslain 23 luvun 11 §:ssä.

102 §

Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta

Rangaistus kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 10 §:ssä.

104 §

Toimenpiteistä luopuminen

Jos 103 §:ssä tarkoitettu *rikkomus* on olosuhteet huomioon ottaen vähäinen, voidaan siitä jättää syyte *ajamatta* ja rangaistus tuomitsematta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 199 . _____

3.

Laki**vesiliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 20 päivänä kesäkuuta 1996 annetun vesiliikennelain (463/96) 24 §:n 2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

24 §

Rangaistukset

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että teko on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle tai luonnolle tai muulle ympäristölle, on tuomitava vesiliikenneriikoksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja törkeästi liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ssä. Rangaistus sellaisesta tahallisesta tai törkeästi huolimattomuudesta tehdystä tämän lain 5 §:n taikka 15 tai 16 §:n nojalla annettujen kieltojen tai rajoitusten rikkomisesta, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle, säädetään rikoslain 48 luvun 3 §:ssä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 199 _____

4.

Laki**ilmailulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 3 päivänä maaliskuuta 1995 annetun ilmailulain (281/95) 86 ja 87 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

86 §

Lentoturvallisuuden vaarantaminen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että hänen tekonsa tai laiminlyöntinsä on omiaan aiheuttamaan vaaraa lentoturvallisuudelle, on tuomittava lentoturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

87 §

Törkeä lentoturvallisuuden vaarantaminen

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että hänen tekonsa tai laiminlyöntinsä on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, on tuomittava törkeästä lentoturvallisuuden vaarantamisesta vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

86 §

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23 luvun 1 §:ssä.

87 §

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen

Rangaistus törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23 luvun 2 §:ssä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 199 . _____

