

LAUSUNTOJA JA SELVITYKSIÄ 2002:6

Huumausaineiden nollaraja liikenteessä

Tiivistelmä lausunnoista

LAUSUNTOJA JA SELVITYKSIÄ 2002:6

Huumausaineiden nollaraja liikenteessä

Tiivistelmä lausunnoista

OIKEUSMINISTERIÖ
HELSINKI 2002

ISSN 1458-7149
ISBN 952-466-069-5
Oikeusministeriö
Helsinki

Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji Lausuntotiivistelmä	
EU-lainsäädäntösihteeri Leena Leikas		Toimeksiantaja Oikeusministeriö Lainvalmisteluosasto	
		Toimielimen asettamispäivä	
Julkaisun nimi Huumausaineiden nollaraja liikenteessä. Tiivistelmä lausunnoista			
Julkaisun osat Johdanto Yleistä lausuntopalautteesta Yksityiskohtaiset lausunnot Rikoslain 23 luvun muuttamisesta lausunnon antaneet			
Tiivistelmä Oikeusministeriö on valmistellut rikoslain 23 luvun muutosta rattijuopumuksen promillerajojen sekä huumeiden nollarajan osalta. Ehdotuksesta pyydettiin lausunnot 38 viranomaiselta, järjestöltä ja muulta asiantuntijataholta. Lausuntoja saatiin 35. Lausuntotiivistelmässä on esitetty aiheet, joista lausuntoja on pyydetty, oikeusministeriön ehdotus sekä niistä lausunnoissa esitetyt keskeiset kannanotot. Saatujen lausuntojen perusteella oikeusministeriössä laaditaan ehdotus hallituksen esitykseksi rikoslain 23 luvun muuttamiseksi.			
Avainsanat: (asiasanat) Rikosoikeus, rikoslaki, promilleraajat, huumausaineet			
Muut tiedot Yhteyshenkilö oikeusministeriössä: lainsäädäntöneuvos Lena Andersson			
Sarjan nimi ja numero Lausuntoja ja selvityksiä 2002:6		ISSN 1458-7149	ISBN 952-466-069-5
Kokonaissivumäärä 17	Kieli Suomi	Hinta	Luottamuksellisuus Julkinen
Jakaja Oikeusministeriö, lainvalmisteluosasto		Kustantaja Oikeusministeriö	

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	5
1. Rikoslain 23 luvun muuttamisesta annetut lausunnot	6
1.1. Huumausaineiden nollaraja: tiivistelmä.....	6
1.2. Promillerajat: tiivistelmä.....	6
2. Yksityiskohtaiset lausunnot	6
2.1. Huumausaineiden nollaraja.....	6
Kriittiset lausunnot	6
Puoltavat lausunnot.....	7
2.2. Huumausaineiden raja-arvot	8
Kriittiset lausunnot	8
2.3. Lailliset ja laittomat lääkevalmisteet.....	8
Kriittiset lausunnot	8
Puoltavat lausunnot.....	8
2.4. Aineenvaihduntatuotteet	9
Kriittiset lausunnot	9
2.5. Promillerajan säilyttäminen ennallaan.....	9
Kriittiset lausunnot	9
Puoltavat lausunnot.....	9
2.6. Hengitysilman alkoholipitoisuuden suhdeluvun muuttaminen.....	10
Puoltavat lausunnot.....	10
2.7. Ajokielto.....	10
2.8. Muuta	11
Vesiliikenne	11
Rataliikenne	11
3. Ehdotettu Laki rikoslain 23 luvun muuttamisesta	12
3 § Rattijuopumus	12
4 § Törkeä rattijuopumus	12
5 § Vesiliikennejuopumus.....	12
6 § Ilmaliikennejuopumus.....	12
7 § Junaliikennejuopumus.....	13
12 § Määritelmät	13
Liite 1 Annetut lausunnot rikoslain 23 luvun muuttamisesta.....	14

OIKEUSMINISTERIÖ
Lainvalmisteluosasto

Oikeusministeriön 9.2.2001 asettama työryhmä selvitti mahdollisuutta ottaa tieliikenteessä käyttöön nollaraja huumausaineille. Työryhmän toimeksianto liittyi valtioneuvoston vuonna 2001 tekemään tieliikenteen turvallisuuden parantamista koskevan periaatepäätöksen kohtaan 14. Työryhmä luovutti mietintönsä 14.6.2001.

Työryhmän mietinnön johdosta oikeusministeriössä on valmisteltu ehdotus rikoslain 23 luvun rattijuopumussäännöksiä uudistamiseksi sekä huumeiden nollarajan käyttöönottamiseksi liikenteessä. Ehdotuksesta pyydettiin lausunnot 38 viranomaiselta, järjestöltä ja muulta asiantuntijataholta. Lausuntoja saatiin 35.

Lausuntopyynnössä pyydettiin lausumaan ehdotetusta huumausaineiden nollarajan säätämisestä tie-, juna- ja ilmaliikenteeseen sekä liikennejuopumussäännöksissä säädetyn veren ja uloshengitysilman alkoholipitoisuutta koskevan suhdeluvun muuttamisesta. Lisäksi lausunnon antajia pyydettiin kiinnittämään huomiota ehdotukseen, jonka mukaan rattijuopumuksen promillerajaa ei alennettaisi, vaan se säilyisi nykyiseen tapaan 0,5 promillena sekä lausumaan eräissä EU-maissa käytössä olevasta mallista, jossa tietyille ajoneuvotyypeille ja/tai tietyille kuljettajaryhmille asetettaisiin alempi promilleraja.

Oheisessa lausuntotiivistelmässä on esitetty oikeusministeriön ehdotus sekä näistä ehdotuksista lausunnoissa esitetty keskeiset kannanotot. Tiivistelmän on laatinut huhtikuussa 2002 EU-lainsäädäntösihteeri Leena Leikas.

HUUMAUSAINOIDEN NOLLARAJA TIELIIKENTEESSÄ: Lausuntotiivistelmä

1. Rikoslain 23 luvun muuttamisesta annetut lausunnot

Vastauksia lausuntopyyntöön saapui yhteensä 35 lausunnonantajalta.

1.1. Huumausaineiden nollaraja: tiivistelmä

Huumausaineiden nollarajaa kannatti enemmistö lausunnonantajista. Useat lausujat esittivät kuitenkin epäilyjä valvonnan ja eräiden rajausten toimivuudesta käytännössä (lääkeaineet), samoin kuin laboratoriotestien luotettavuudesta.

Huumausaineiden nollarajaa vastusti viisi lausunnonantajaa (*Turun hovioikeus, Oulun käräjäoikeus, Suomen Demokraattiset Lakimiehet, Terveiden edistämisen keskus ja Humaania päihdepolitiikka ry*) ja siihen suhtautui suurella varauksella viisi (*Helsingin käräjäoikeus, Sosiaali- ja terveysalan tutkimuskeskus STAKES, Käräjäoikeustuomarit ry sekä Suomen ammattiliittojen keskusjärjestö SAK ja Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry*).

1.2. Promillerajat: tiivistelmä

Tieliikenteen promillerajan säilyttämistä nykyisellään kannatti valtaosa lausunnonantajista.

Promillerajan yleistä alentamista tieliikenteessä 0,2 promilleen kannatti 5 lausunnonantajaa (*Liikkuva poliisi, Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto, Liikennevakuutuskeskus, Liikenneturva ja Liikenne- ja Erityisalojen työnantajat ry*). Lisäksi *Terveiden edistämisen keskus* puolsi rajan alentamista, mutta ei välittömästi.

Liikkuva poliisi, Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto ja Liikennevakuutuskeskus kannattivat alemmaa promillerajaa nuorille kuljettajille ja tiettyihin luokkiin kuuluvien ajoneuvojen kuljettajille, mikäli yleistä promillerajaa ei alenneta 0,2 promilleen. Erityisryhmien alemmaa rajaa kannattivat myös *Ilmailualan Unioni ja Liikenne- ja Erityisalojen työnantajat ry*.

Veren ja uloshengitysilman suhdeluvun muuttamista kannattivat kaikki lausunnonantajat lukuun ottamatta *Helsingin käräjäoikeutta*.

2. Yksityiskohtaiset lausunnot

2.1. Huumausaineiden nollaraja

Kriittiset lausunnot

Turun hovioikeus vastustaa huumausaineiden nollatoleranssin käyttöönottoa, koska huumaavan aineen vaikutuksen ajotaitoon tulisi olla ratkaisevaa rangaistavuutta määritettäessä.

Helsingin käräjäoikeuden mielestä nollarajaan siirtyminen ei ole ongelmatonta. Esityksessä huumausaineisiin liikenteessä suhtaudutaan selvästi tiukemmin kuin alkoholiin. Tämä ei ole liikenneturvallisuuden kannalta perusteltua. Vaarana on, että epäillyn verestä tehdään löydös käytöstä, jolla ei ole enää mitään merkitystä liikenneturvallisuuden kannalta. Epäillyn verestä tehtyjen huumausainejäämien määrän perusteella on myös vaikea mitata rangaistusta siten, että se olisi eri tapauksissa oikeassa suhteessa teon moitittavuuteen. Esitys voi johtaa epäyhtenäiseen rangaistuskäytäntöön. Esitys myös lisäisi työtehtäviä käräjäoikeuksissa, koska rattijuopumuksesta tuomittavien määrä kasvaisi. Esitys kaipaa perusteellista jatkovalmistelua.

Oulun käräjäoikeus katsoo, että huumausaineista liikenteessä aiheutuvien haittojen vähentäminen on kannatettavaa. Esityksen heikko kohta on kuitenkin se, että siinä oletetaan että kaikkien huumausaineeksi luokiteltavien aineiden olevan riski liikenteessä, vaikka tätä ei voida kiistattomasti osoittaa. Esityksessä rangaistusuhka ulottuisi siten myös sellaisiin tekoihin, joiden johdosta liikenneturvallisuus ei suojattavana oikeushyväna vaarannu. Voimassa oleva lainsäädäntö on epäkohdistaan huolimatta varsin selkeä, ja ehdotettu lainmuutos voisi käytännössä johtaa nykyistä monimutkaisempaan sääntelyyn ja soveltamiseen.

Sosiaali- ja terveysalan tutkimus- ja kehittämiskeskus STAKES:n mielestä esityksessä korostuu liikenneturvallisuuden sijasta laittomien huumausaineiden käytön kontrolli. Ongelmallista on myös, että erilaisten huumausaineiden ja lääkeaineiden testaus on vielä kehittämätöntä.

Suomen Demokraattiset Lakimiehet ry vastustaa nollatoleranssin käyttöönottoa jyrkästi. Esitykselle ei ole esitetty järkeviä kriminaalipoliittisia perusteluja. Alkoholin osalta ei ole käytössä nollarajaa, vaikka alkoholin aiheuttamat ongelmat liikenteessä ovat huumausaineita suuremmat. Jos huumausaineen käyttö ei ole heikentänyt kuljettajan suoritusta, hänet on nykyisin mahdollista tuomita huumausaineen käyttörikoksesta. Tämä on riittävä seuraamus. Esitys voi lisätä käyttäjien leimaamista, aiheuttaa käyttäjille kasaantuvan määrän oikeusseuraamuksia ja syventää syrjäytymistä.

Käräjäoikeustuomarit ry toteaa, että huumausaineen käyttö on jo nykyisin rangaistavaa. Ehdotettu nollaraja loisi tarpeettoman kaksoiskriminalisoinnin vailla tiukkaa kytkeä liikenneturvallisuuteen. Esitys myös lisäisi käräjäoikeuksien käsiteltäviä tapauksia. Vaarana on rajallisten valvontaresurssien kohdistaminen liikenneturvallisuuden kannalta vähäisiin tekoihin. Jos tiukempaan sääntelyyn halutaan mennä, kriminalisointi tulisi ulottaa vain tekoon, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa liikenneturvallisuudelle (abstrakti vaarantaminen). Selvitys vaarallisuudesta annettaisiin oikeudelle kirjallisessa päihdetutkimuslausunnossa. Toinen vaihtoehto olisi kriminalisoida vain eräät erittäin vaaralliset huumausaineet.

Terveyden edistämisen keskus vastustaa muutosta, koska se palvelisi ainoastaan yleisen huumekontrollin tehostamista sekä asettaisi eri päihteiden (alkoholin ja huumausaineiden) käyttäjät eriarvoiseen asemaan. Huumausaineen tai sen aineenvaihduntatuotteen löytyminen verestä ei ole verrattavissa 0,5 promillen alkoholihumalan aiheuttamiin vaikutuksiin. Huumausaineiden testausmenetelmät ovat puutteellisia eivätkä tulokset ole millään tavalla vertailukelpoisia alkoholin vastaaviin tuloksiin nähden. Satunnaista kannabiksen käyttäjää rangaistaisiin samalla kertaa huumausaineen käyttörikoksesta ja rattijuopumuksesta, hänelle määrättäisiin ajokielto ja hän saattaisi menettää myös työpaikkansa, vaikka hän ei olisi liikenteessä päihtyneenä. Seuraamuskokonaisuus olisi kohtuuton. Esitys on nollarajan osalta puutteellisesti valmisteltu eikä huomioi mahdollisia ongelmia.

Humaania päihdepoliitikkaa ry:n mielestä esitys on puutteellinen eikä oletus kaikkien huumausaineiden vaarallisuudesta liikenteessä perustu tutkimustietoon. Esitys siirtäisi valvonnan resursseja ehdottoman tarpeellisesta liikenteen valvonnasta sellaiseen valvontaan jonka vain uskotaan vähentävän huumeiden käyttöä. Esitys johtaisi kaksoisrangaistavuuteen, kun samasta rikoksesta tuomittaisiin huumausaineen käyttörikoksena ja rattijuopumuksena. Toisaalta huumausaineen käyttörikokseen, jossa ainoa näyttö olisi esim. kannabiksen hajoamistuote veressä, sovelletaan nykyisin käytännössä toimenpiteistä luopumissäännöksiä rikoslain 50 luvun 12 §:n nojalla (vähäinen määrä huumausainetta). Nyt esityksen mukaan tällaisesta teosta tuomittaisiin rattijuopumuksena. Tämä on ristiriidassa käyttörikoksesta koskevan sääntelyn kanssa. Esityksen suurimmat ongelmat liittyvät kuitenkin aineenvaihduntatuotteita koskeviin löydöksiin ja huumeidestien luotettavuuteen.

Suomen ammattiliittojen keskusliitto SAK:n mielestä oikeusturvakysymysten sekä käytännön järjestelyistä johtuvien ongelmien vuoksi nollarajan tarpeellisuutta olisi syytä vielä huolella harkita.

Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto ei vastusta nollarajan käyttöönottoa, mutta pitää tärkeänä, että liikenteessä työskentelevien oikeusturva säilyy uusien säännöksiä sovellettaessa. Tämä voidaan varmistaa mahdollisimman tarkoin testituloksilla. Lisäksi työministeriön valmisteilla olevat säännökset huumeiden käytöstä työelämässä saattavat jo sellaisenaan velvoittaa testaukseen työnantajan toimesta, joten tulisi varmistaa, ettei kaksinkertaista testausta tapahdu.

Puoltavat lausunnot

Liikenne- ja viestintäministeriö puoltaa nollarajan käyttöönottoa, mutta toteaa, että laillisten lääkeaineiden kontrolloidun käytön yhteydessä pitäisi huomioida tulevat kiinnittävät kyseisten lääkkeiden käytön mahdollisista vaikutuksista ajokykyyn.

Sisäasiainministeriö kannattaa nollarajaa, joskin muistuttaa, että nollarajan käyttöönotto edellyttää tienvarsitestauksen laitehankintoja, joiden hankintakustannuksiksi on arvioitu noin 1,7 miljoona euroa. Lisäksi tulisivat koulutus- ja käyttökustannukset. Poliisin ylijohdolla on alustavasti varautunut testauslaitteiden hankinnan aloittamiseen vuodesta 2003 alkaen.

Sosiaali- ja terveysministeriö on periaatteessa nollarajan kannalla samoin kuin *Kansanterveyslaitoskin*, joka kuitenkin toivoo, että myös muut huumaavat aineet kuten kaasut, liuottimet ja metanoli sisällytettäisiin sääntelyn alaan. Testejä tehtäessä tulisi myös huomioida mahdollinen altistustapahtuman merkitys.

Turun hovioikeus, vaikka ei kannatakaan nollarajaa, ehdottaa harkittavaksi, että muu huumaava aine kuin alkoholi tai huumausaine määriteltäisiin nykyistä täsmällisemmin lakitekstissä, jolloin perustelujen sivulla 21 oleva määritelmä voitaisiin sellaisenaan ottaa lakitekstiin.

Lentoturvallisuushallinto ja *Ilmailulaitos* kannattavat jo nykyisin ilmailuliikenteessä voimassaolevan huumausaineiden ja alkoholin nollatoleranssin siirtämistä ilmailulain 88 §:stä rikoslakiin, jolloin rangaistus nousee. Samalla

pakkokeinolin 5 luvun 11 §:ää tulisi muuttaa siten, että henkilönkatsastus olisi mahdollista suorittaa ei vain rattijuopumuksesta, mutta myös ilmailukäyttöajon epäjällylle henkilölle. Ilmailuliikennejuopumussäännökset tulisi ulottaa koskemaan myös maaorganisaatioissa toimivia henkilöitä, joiden tehtävät voivat vaikuttaa lentoturvallisuuteen.

Nollatoleranssin käyttöönottoa puoltavat myös *Valtakunnansyyttäjänvirasto, Vantaan ja Joensuun kihlakunnanvirastojen syyttäjäsastot, Suomen syyttäjäyhdistys* sekä *Suomen asianajajaliitto, Teollisuuden ja työnantajien keskusliitto, Suomen kuorma-autoliitto* sekä *Autoliikenteen työnantajaliitto ry, Autoliitto ry, Liikenneturva, Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto, Liikennevakuutuskeskus ja Ilmailualan unioni*, koska nollaraja selkiyttäisi tilannetta teon toteuttamisen kannalta.

2.2. Huumausaineiden raja-arvot

Kriittiset lausunnot

Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitoksen mukaan nollaraja on laboratoriotekninen raja-arvo, jonka suuruuden määrittelee käytössä oleva tekniikka. Tulevaisuudessa analyysien kehittyessä määrittäminen tulee laskemaan. Siksi on mahdollista, että lain voimassa olon aikana rangaistavuuden perusta voi muuttua. Nollarajan käsite ei siten saisi olla tutkimuksen suorittavan laboratorion menetelmien tai laitekannan määräämä.

2.3. Lailliset ja laittomat lääkevalmisteet

Kriittiset lausunnot

Sosiaali- ja terveysministeriön mielestä nollarajan soveltamisen ulkopuolelle tulisi asettaa sekä lailliset että laittomat lääkkeet. Jos lääke - laillinen tai laiton - ei huononna ajokykyä, rankaiseminen on kyseenalaista. Rajanveto-ongelmat tulevat varsin vaikeiksi. *Sosiaali- ja terveysalan tutkimus- ja kehittämiskeskus STAKES ja Suomen demokraattiset lakimiehet ry* ovat samaa mieltä.

Turun hovioikeuden mukaan sen osoittaminen, onko lääkettä käytetty lääkemääräyksen tai ohjeen mukaisesti, voi aiheuttaa ylivoimaisia näyttövaikeuksia.

Oulun käräjäoikeus näkee laillisten ja laittomien lääkeaineiden erottelun voivan johtaa kansalaisten yhdenvertaisuuden vaarantumiseen. Ehdotus on myös tältä osin ristiriidassa oikeushyvän - liikenneturvallisuus - suojaamistarkoituksen kanssa. Lisäksi esityksen toteuttaminen edellyttää sitä, että lääkemääräyksen vastainen tai sen mukainen käyttö on todettavissa lääketieteellisin keinoin riittävällä tarkkuudella.

Vantaan kihlakunnanviraston syyttäjäsaston mielestä sen osoittaminen, onko lääkeainetta käytetty lääkemääräyksen mukaisesti vai ei, aiheuttaisi käytännössä näyttöongelmia. Kansanterveyslaitoksen laboratoriolausunnoissa ei ainakaan nykyään oteta kantaa siihen, mitä lääkettä tai kuinka suuria määriä henkilö on nauttinut. On myös epäselvää, voidaanko tätä ylipäänsä tutkia veri- tai virtsanäytteestä. Näytön saaminen siitä, millä tavoin tai kuinka paljon lääkettä kuljettaja on nauttinut, tulisi olemaan käytännössä mahdotonta. Syytteen nostaminen edellyttäisi käytännössä sitä, että kyse olisi reseptilääkkeestä, johon henkilöllä ei olisi lääkemääräystä.

Liikkuva poliisi ja Suomen poliisijärjestöjen liitto kannattavat nollatoleranssia, mutta edellyttävät, että poliisien toimivaltuudet tulisi tarkentaa niin, että poliisi voisi keskeyttää ajon, mikäli kuljettaja ei kykenisi esittämään näyttöä lääkkeen luvallisesta käytöstä. Pelkkä kuljettajan ilmoitus, että hän on nauttinut lääkettä lääkemääräyksen mukaisesti, ei saisi oikeuttaa ajon välittömään jatkamiseen. *Suomen poliisijärjestöjen liitto* ehdottaa lisäksi, että kuljettaja veloitettaisiin pitämään ajon aikana mukanaan lääkemääräys tai resepti.

Suomen ammattiliittojen keskusliitto SAK näkee esityksen ongelmana sen, milloin epäilty passitettaisiin verikokeeseen. Ajoneuvon kuljettajalla ei ole kaikissa tilanteissa mukana poliisin kannalta riittävää selvitystä lääkeaineen luvallisesta käyttötärpeestä ja vielä vähemmän oikeasta annostuksesta. On todennäköistä, että poliisi varmuuden vuoksi toimittaa epäillyn verikokeisiin. Tästä aiheutuu epäillylle haittaa ja riski leimautua huumeiden käyttäjäksi. Perusteettomaksi osoittautuneen esitutinnan vuoksi epäillyllä ei myöskään olisi oikeutta saada korvausta haitasta tai maineen menetyksestä.

Ilmailualan unioni näkee lääkkeiden osalta useita mahdollisia ongelmia, eikä pidä tarkoituksenmukaisena, että mahdollistetaan laillisesti määrättyjen lääkkeiden vaikutuksen alaisena ajaminen silloin, kun siitä voi aiheutua riskejä. Ajamisen tehokasta rajoittamista tulisi miettiä tällaisissa tapauksissa.

Puoltavat lausunnot

Kansanterveyslaitos pitää perusteltuna rajata laillisesti hankitut ja käytetyt lääkkeet rangaistussäännöksen ulkopuolelle.

Käräjäoikeustuomarit ry pitää lääkeaineita koskevaa rajausta onnistuneena ja toteaa, että rajanveto luvalliseen lääkinnälliseen käyttöön on tuomioistuimille tuttua huumausainerikosten yhteydessä. Myös *Liikennevakuutuskeskus* kannattaa lääkeaineiden käsittelyä esityksessä ehdotetulla tavalla.

2.4. Aineenvaihduntatuotteet

Kriittiset lausunnot

Helsingin käräjäoikeuden mukaan esityksen perusteluissa ei ole riittävän täsmällisesti selvitetty, kuinka kauan huumausaineen käytön jälkeen eri aineet ja aineenvaihduntatuotteet voitaisiin vielä todeta epäillyn verestä. Perustelujen maininta "suhteellisen lyhyen aikaa" ei ole riittävä. Tätä puolta on syytä selvittää lääketieteen asiantuntijoiden kanssa.

Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitoksen mukaan morfiini on ongelmallinen siksi, että sitä voi joutua elimistöön pieniä määriä tiettyjen elintarvikkeiden käytön seurauksena. Vaikka pitoisuudet ovat alhaisia, ne voivat kuitenkin ylittää ns. nollarajan. Millään kemiallisella menetelmällä, toisin kuin esityksessä mainitaan, ei voida erottaa toisistaan (esim. sämpylöiden) unikonsiemenistä tullutta morfiinia heroiinin aineenvaihdunnan kautta syntyneestä morfiinista.

Humaania päihdepolitiikkaa ry toteaa, että aineenvaihduntatuotteista ei voida päätellä mistä lähtöaineista - laillista elintarvikkeista tai laittomista huumausaineista - ne ovat peräisin. Ehdotus että syytetyn pitäisi todisteiden puuttuessa todistaa tässä suhteessa syyttömyytensä - käänteinen todistustaakka - ja huumetestien tulosten tulkinta vaarantaa syyttömysolettaman. Suurimmat riskit aiheuttavien huumausaineiden aineenvaihduntatuotteet näkyvät testeissä kaikkein lyhyimmän aikaa ja niiden selittäminen laillisista tuotteista johtuviksi on helpointa. Tämä voi johtaa siihen, että käyttäjät siirtyvät testien pelossa käyttämään vaarattomien, mutta pitkään näkyvien huumausaineiden (kannabiksen) sijasta vaarallisempia, mutta testeissä heikommin näkyviä huumausaineita (amfetamiinia ja synteettisiä huumeita). Myös *Suomen Demokraattiset Lakimiehet ry* tuo esiin vaaran, että käyttäjät voivat siirtyä testien pelossa vaarallisempiin aineisiin ja toteaa tällaisen siirtymän tapahtuneen testien johdosta jo vankiloissa.

2.5. Promillerajan säilyttäminen ennallaan

Kriittiset lausunnot

Promillerajan yleistä alentamista tieliikenteessä 0,2 promilleen kannatti 5 lausunnonantajaa eli *Liikkuva poliisi, Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto, Liikennevakuutuskeskus, Liikenneturva ja Liikenne- ja Erityisalojen työnantajat ry*. Lisäksi *Terveyden edistämisen keskus* puolsi promillerajan alentamista jonkun ajan kuluttua.

Liikkuva poliisi kannattaa teoriassa promillerajan alentamista, joskin toteaa, että nykyisillä resursseilla poliisi ei voi lisätä rattijuopumusvalvontaa, mitä lainmuutos edellyttäisi. Ruotsissa on koekäytössä poliisiautoon sijoitettu tarkkuussalkometri, jonka käyttöönotto poistaisi poliisilta rattijuopumuksesta epäiltyjen kuljettamisen näyteenotto paikalle, ja voimavaroja vapautuisi lisääntyneeseen valvontaan. Mikäli promilleraja säilytetään entisellään, tulisi alempaa rajaa soveltaa nuoriin kuljettajiin sekä tiettyjen ajoneuvoluokkien kuljettajille. Sama näkemys oli *Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitolla ja Liikennevakuutuskeskuksella sekä Liikenne- ja Erityisalojen työnantajat ry*.

Ilmailualan unioni ehdotti ammattiautoilijoiden promillerajan alentamista 0,3 promilleen Espanjan mallin mukaan, ja mikäli kokemukset olisivat hyviä, voitaisiin yleinen rajakin alentaa.

Raskaan liikenteen ammattikuljettajien osalta *Sosiaali- ja terveysministeriö* pitää promillerajan laskua harkinnan arvoisena. Nuorten kuljettajien osalta raja tulisi säilyttää entisellään.

Puoltavat lausunnot

Sosiaali- ja terveysministeriö, Sisäasianministeriö sekä *Suomen asianajajaliitto* ovat nykyisen promillerajan kannalla. Ruotsin ja Norjan kokemuksia alennetuista promillerajoista tulee kuitenkin seurata tarkasti.

Valtakunnansyyttäjänvirasto ei näe yleisellä promillerajan alentamisella välittömiä suotuisia vaikutuksia liikenneturvallisuudelle, eikä näin ollen pidä rajan muuttamista ajankohtaisena jo senkin vuoksi, että muutokset aiheuttaisivat runsaasti lisätyötä syyttäjänvirastoihin. Lainmuutoksen yhteydessä tulisi kuitenkin miettiä keinoja syyttäjien työmäärän vähentämiseksi. Rattijuopumustuomioiden antaminen rangaistusmääräysmenettelyssä siirtäisi tuomiovaltaa syyttäjille ja summaarinen menettely voisi vähentää rattijuopumustuomioiden moitittavuutta. Tästä syystä virasto suhtautuu kielteisesti poliisialoitteeseen rangaistusmääräysmenettelyyn. Työmäärän vähentämiseksi voi

kuitenkin olla pakko harkita esimerkiksi mahdollisuutta syyttäjälaitteeseen rangaistusmääräysmenettelyyn tavallisissa rattijuopumustapauksissa. Summaarisen käsittelyn haittojen vähentämiseksi voitaisiin harkita esim. epäillyn suostumusta edellytyksenä rangaistusmääräysmenettelyn käyttämiseen.

Käräjäoikeustuomarit ry kannattaa promillerajan säilyttämistä entisellään ja toteaa, että mikäli promillerajaa alennettaisiin, se edellyttäisi, että rangaistus voitaisiin määrätä rangaistusmääräysmenettelyssä.

Vantaan kihlakunnanviraston syyttäjäsasto huomautti, että ammattiautoilijoiden alennettu promilleraja on käytössä ainoastaan Espanjassa ja Italiassa, eikä yleiseurooppalaisesta käytännöstä ole meillä mitään syytä poiketa. *Suomen Demokraattiset Lakimiehet* olivat samoilla linjoilla.

Suomen Asianajajaliiton ja Sosiaali- ja terveysalan tutkimus- ja kehittämiskeskus *STAKESin* mukaan nykyinen tietämys ei edellytä poikkeamista yleisestä promillerajasta minkään erityisryhmän osalta.

Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto, Teollisuuden ja työnantajien keskusliitto, Suomen kuorma-autoliitto sekä Autoliikenteen työnantajaliitto ry pitivät tärkeänä, että promilleraja on ka ikille kuljettajille sama. Myös *Autoliitto ry* kannattaa nykyisen rajan säilyttämistä entisellään.

2.6. Hengitysilmän alkoholipitoisuuden suhdeluvun muuttaminen

Kriittiset lausunnot

Helsingin käräjäoikeuden mielestä hengitysilmän alkoholipitoisuuden muuttaminen olisi liioitellun tarkkarajainen ja aiheuttaisi helposti sekaannusta, koska kansalaiset ovat sisäistäneet laskennallisesti yksinkertaisen nykyarvon ja molemmat arvot ovat tiettyjen vaihtelurajojen puitteissa saatuja.

Puoltavat lausunnot

Hengitysilmän alkoholipitoisuuden muuttamista 0,25 milligrammasta 0,22 milligrammaan ja vastaavasti törkeän rattijuopumuksen osalta 0,60 milligrammasta 0,53 milligrammaan kannattivat lausunnonantajista *Turun hovioikeus, Oulun käräjäoikeus, Joensuun kihlakunnanviraston syyttäjäsasto, Helsingin kihlakunnan poliisilaitos, Kansanterveyslaitos, Suomen poliisijärjestöjen liitto, Suomen demokraattiset lakimiehet, Ilmailualan unioni, Teollisuuden ja työnantajien keskusliitto, Liikenneturva, Terveystieteiden tutkimuskeskus, Suomen vakuutusyhtiöiden keskusliitto, Liikennevakuutuskeskus, Sosiaali- ja terveysministeriö, Sisäasiainministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Valtakunnansyyttäjänvirasto ja Suomen Asianajajaliitto.*

Autoliitto ry toteaa lausunnossaan, että muuntosuhteiden muuttamisen suhteen olisi ehkä syytä seurata EU:ssa tapahtuvaa kehitystä. Nykyistä käytäntöämme vastaavat muuntosuhteet ovat voimassa muissa pohjoismaissa ja esimerkiksi Saksassa, ja mikäli EU:n sisällä otettaisiin käyttöön yhtenevät rattijuopumusrajat ja muuntosuhteet uloshengitysilmän osalta voisi Suomi joutua muuttamaan suhdelukujaa uudelleen.

Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitos kannattaa pitoisuuden muuttamista, mutta ehdottaa tulkinnanvaraisuuden poistamisen vuoksi promillerajojen merkitsemistä kahdella desimaalilla, kuten hengitysilmän alkoholipitoisuuskin jo nyt ilmoitetaan. Myös *Helsingin käräjäoikeus* kiinnitti tähän eroon huomiota.

2.7. Ajokielto

Helsingin kihlakunnan poliisilaitos että *Vantaan kihlakunnanviraston syyttäjäsasto* kiinnittivät huomiota tarpeeseen muuttaa ajokiellon määräämisperusteita niin, että poliisi voisi määrätä ajokiellon hallinnollisella päätöksellä tavallisissa rattijuopumuksissa. Nykyisin ajokiellot määrätään ns. yhden tuomarin kokoonpanossa mikä käytännössä merkitsee sitä, että asian käsittelee tuomioistuinharjoittelua tekevä, jonka kokemus on vähäinen. Muutos nopeuttaisi ajokiellon määräämistä ja säästäisi syyttäjien ja tuomioistuimien aikaa oikeudellista harkintaa vaativiin tehtäviin. Se myös yhdenmukaistaisi päätöksiä, koska sisäasiainministeriö voisi ohjeistaa menettelyn.

Käräjäoikeustuomarit ry kannattaisi ajokiellon määräämistä joko rangaistusmääräysmenettelyssä tai hallinnollisessa menettelyssä.

2.8. Muuta

Vesiliikenne

Mikäli huumausaineiden nollaraja hyväksytään, *Turun hovioikeuden ja Sisäasiainministeriön* mielestä se olisi perusteltua sisällyttää myös vesiliikennejuopumuksen rangaistussäännökseen.

Rataliikenne

Ratahallintokeskus suosittaa, että rataliikenteessä otettaisiin käyttöön 0,2 promillen raja sekä pitää suotavana ilmailulain 88 §:n mukaisen nollatoleranssin käyttöönottamista rautatiealalla rikoslain tunnusmerkistöstä riippumatta.

Liikenne- ja erityisalojen työnantajat pitävät huumeiden nollarajavaatimusta tärkeänä junaliikenteelle ja toivovat erillistä nollarajaa myös alkoholille junaliikenteessä. Lisäksi he ehdottavat, että ilmailulain 88 §:n sisältämät huumausaineiden käyttöä koskevat säännökset siirrettäisiin rikoslain 23 lukuun ja kyseistä säännöstä vastaava junaliikennettä koskeva täysraittiuuden vaatimus sisällytettäisiin samaan lukuun. Nykyisellään junaliikennettä koskeva täysraittiusmääräys sisältyy ainoastaan Ratahallintokeskuksen vahvistamaan junaturvallisuussäännöstöön, mikä on vallitsevassa tilanteessa epäkohta ja ongelma.

3. Ehdotettu Laki rikoslain 23 luvun muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan 19 päivänä joulukuuta 1889 annetun rikoslain (39/1889) 23 luvun 3 - 7 § ja 12 §, sellaisena kuin ne ovat laissa 545/1999, seuraavasti:

3 § Rattijuopumus

Joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa, on tuomittava rattijuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Rattijuopumuksesta tuomitaan myös se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään huumausainetta niin, että hänellä on ajon aikana tai sen jälkeen veressään käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos huumausainetta sisältävää lääkevalmistetta on käytetty lääkärin antaman lääkemääräyksen tai lääkelaitoksen erityisluvan mukaisesti taikka ilman lääkemääräystä saatavaa lääkevalmistetta ohjeen mukaisesti.

Rattijuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia taikka tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.

4 § Törkeä rattijuopumus

Jos rattijuopumuksessa

1) rikoksenteikijän veren alkoholipitoisuus on vähintään 1,2 promillea tai hänellä on vähintään 0,53 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa,

2) rikoksenteikijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut,

3) rikoksenteikijä on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut,

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

5 § Vesiliikennejuopumus

Joka ohjaillee alusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä

1) nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 1,0 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,44 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, tai

2) käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia 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.

Vesiliikennejuopumuksesta ei kuitenkaan tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut soutuvene, purjeajoneuvo tai niihin rinnastettava vesikulkuneuvo tai kun 1 momentissa tarkoitettu tehtävä on ollut tällaisessa aluksessa.

6 § Ilmaliikennejuopumus

Joka ohjaa ilma-alusta tai toimii sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, on tuomittava ilmaliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Ilmaliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka ohjaa ilma-alusta tai toimii sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä käytettyään huumausainetta niin, että hänellä on tehtävän aikana tai sen jälkeen veressään käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos huumausainetta sisältävää lääkevalmistetta on käytetty lääkärin antaman lääkemääräyksen tai lääkelaitoksen erityisluvan mukaisesti taikka ilman lääkemääräystä saatavaa lääkevalmistetta ohjeen mukaisesti.

Ilmaliikennejuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka toimii 1-2 momentissa mainitussa tehtävässä käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.

7 § Junaliikennejuopumus

Joka kuljettaa junaa tai toimii muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, on tuomittava junaliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Junaliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka kuljettaa junaa tai toimii muussa junaturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä käytettyään huumausainetta niin, että hänellä on tehtävän aikana tai sen jälkeen veressään käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos huumausainetta sisältävää lääkevalmistetta on käytetty lääkärin antaman lääkemääräyksen tai lääkelaitoksen erityisluvan mukaisesti taikka ilman lääkemääräystä saatavaa lääkevalmistetta ohjeen mukaisesti.

Junaliikennejuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka toimii 1-2 momentissa mainitussa tehtävässä käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.

12 § Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

- 1) tienkäyttäjällä jokaista, joka on tiellä taikka sillä olevassa ajoneuvossa tai raitiovaunussa;
- 2) huumausaineella huumausainelaisissa (1289/1993) tarkoitettua huumausainetta;
- 3) huumaavalla aineella myös suorituskykyä heikentävää lääkettä;
- 4) moottorikäyttöisellä ajoneuvolla konevoimalla kulkevaa ajoneuvoa; moottorikäyttöisiä ajoneuvoja ovat moottoriajoneuvo, traktori, moottorityökone ja maastojoneuvo;
- 5) aluksella veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta;
- 6) junalla veturia tai veturin ja vaunujen muodostamaa kokonaisuutta sekä muuta konevoimalla kulkevaa raidekulkuneuvoa lukuun ottamatta raitiovaunua; sekä
- 7) 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.

Pyydetyn lausunnon antoivat:

Liikenne- ja viestintäministeriö
Sisäasiainministeriö
Sosiaali- ja terveysministeriö
Turun hovioikeus
Helsingin käräjäoikeus
Oulun käräjäoikeus
Valtakunnansyyttäjänvirasto
Vantaan kihlakunnanviraston syyttäjäsasto
Joensuun kihlakunnanviraston syyttäjäsasto
Helsingin kihlakunnan poliisilaitos
Liikkuva poliisi
Kansanterveyslaitos
Helsingin yliopiston oikeuslääketieteen laitos
Sosiaali- ja terveysalan tutkimus- ja kehittämiskeskus STAKES
Ilmailulaitos (2 kpl)
Ratahallintokeskus
Suomen Vakuutusyhtiöiden Keskusliitto ry
Liikennevakuutuskeskus
Suomen Asianajajaliitto
Suomen Demokraattiset Lakimiehet ry
Suomen Syyttäjähdistys ry
Käräjäoikeustuomarit ry
Suomen poliisijärjestöjen liitto ry
Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK
Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
Ilmailualan Unioni IAU ry
Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto TT
Liikenne- ja erityisalojen työnantajat LTY ry
Autoliikenteen työnantajaliitto ry
Suomen Kuorma-autoliitto ry
Liikenneturva
Autoliitto ry
Terveiden Edistämisen Keskus ry.

Pyytämättä lausunnon antoi:

Humaania päihdepolitiikkaa ry

Pyydettyä lausuntoa eivät antaneet:

Lääkelaitos
Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos
Suomen Lakimiesliitto ry
Rautatieläisten Liitto ry
Liikenneliitto ry