

48/2011

Vesiliikennejuopumuksen promilleraja

Lausuntokooste

*oikeusministeriö
justitieministeriet*

Vesiliikennejuopumuksen promilleraja

Lausuntokooste

17.10.2011

Julkaisun nimi Vesiliikennejuopumuksen promilleraja
Lausuntokooste

Tekijä Matti Marttunen

Oikeusministeriön julkaisu 48/2011
Mietintöjä ja lausuntoja

OSKARI numero OM 9/41/2010 HARE numero OM017:00/2010

ISSN-L 1798-7105
ISSN (PDF) 1798-7105
ISBN (PDF) 978-952-259-155-5

URN URN:ISBN:978-952-259-155-5
Pysyvä osoite <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-259-155-5>

Asia- ja avain- sanat rikoslaki, vesiliikennejuopumus

Tiivistelmä Oikeusministeriö asetti 24.8.2010 työryhmän, jonka tuli pohtia rikoslain 23 luvun vesiliikennejuopumusta koskevan kriminalisoinnin muutostarvetta sekä muita keinoja puuttua vesiliikennejuopumuksiin ja parantaa vesiliikenneturvallisuutta.

Työryhmä ehdotti mietinnössään, että jatkossa vesiliikennejuopumuksesta tuomi- taan myös se, joka ohjailee ammattimaisessa vesiliikenteessä alusta tai toimii täl- laisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtäväs- sä 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. Vesiliikennejuopumuksen pro- millerajaa laskettaisiin näin yhdestä promilleesta 0,5 promilleen mainituissa alus- ryhmissä, eikä tätä tilannetta koske muutoin vesiliikennejuopumuksen rangaista- vuuden vaarantamiskriteeri. Työryhmä ehdotti lisäksi rikoslain 23 luvun 5 §:n 2 momentin soutuveneisiin rinnastettavien ja siten rangaistusvastuun ulkopuolelle jäävien vesikulkuneuvojen määritelmän teknistä muutosta. Työryhmän esitys ei ole ollut yksimielinen, vaan siihen sisältyi Silja Hallenbergin ja Timo Ajasteen eriä- vät mielipiteet.

Oikeusministeriö pyysi 20.4.2011 päivätyllä lausuntopyynnöllä 30 viranomaiselta, organisaatiolta ja asiantuntijalta kirjallisen lausunnon työryhmän mietinnöstä. Mie- tintö lähetettiin lisäksi Ahvenanmaan maakuntahallitukselle tiedoksi ja sille varattiin tilaisuus antaa asiasta lausunto. Lausuntoaika päättyi 6 päivänä kesäkuuta 2011. Osalle lausunnonantajista myönnettiin lisäaikaa. Lausuntoja saapui 22.

Lausunnonantajat suhtautuivat työryhmän muutosehdotuksiin myönteisesti ja kan- nattivat niitä. Nykyisen yleisen yhden promillen rajan säilyttämisen kannalla oli 12 lausunnonantajaa, 9 esitti promillerajan laskemista. Nykytilan kannattajat korosti- vat, että mikäli kuljettajan suorituskyky on alkoholin nauttimisen johdosta laskenut

niin, että kuljettaja vaarantaa toisten turvallisuutta, täyttyy nykyisinkin voimassa olevan lainsäädännön mukaan rikoksen tunnusmerkistö myös yhtä promillea alhaisemmalla promillemäärällä. Erityisen merkityksellistä on, että useissa lausunnoissa toistui näkemys, ettei työryhmän esittämiä suuremmille lainmuutoksille ole käytännön tarvetta. Mahdollinen kiristys nähtiin ennen kaikkea symbolisena toimena.

17.10.2011

Publikationens
titel Promillegränsen för fylleri i sjötrafik
Remissammandrag

Författare Matti Marttunen

Justitieminis-
teriets publikation 48/2011
Betänkanden och utlåtanden

OSKARI nummer OM 9/41/2010 HARE nummer OM017:00/2010

ISSN-L 1798-7105
ISSN (PDF) 1798-7105
ISBN (PDF) 978-952-259-155-5

URN URN:ISBN:978-952-259-155-5
Permanent adress <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-259-155-5>

Sak- och
nyckelord strafflagen, fylleri i sjötrafik

Referat Justitieministeriet tillsatte 24.8.2010 en arbetsgrupp för att utreda behovet av att ändra kriminaliseringen av fylleri i sjötrafik i 23 kap. i strafflagen samt andra medel att ingripa mot fylleri i sjötrafik och förbättra sjötrafiksäkerheten.

Arbetsgruppen föreslog i sitt betänkande att framöver ska också den dömas för fylleri i sjötrafik som manövrerar ett fartyg i yrkesmässig trafik eller i ett sådant fartyg sköter uppgifter som väsentligt påverkar säkerheten för dess gång efter att ha förtärt alkohol i en sådan mängd att alkoholhalten medan uppgiften utförs eller därefter är minst 0,5 promille i hans eller hennes blod eller minst 0,22 milligram per liter i utandningsluften. Promillegränsen för fylleri i sjötrafik sänks alltså från en promille till 0,5 promille när det gäller nämnda fartygsgrupper, och det kriterium för straffbarhet som gäller äventyrande av säkerheten ska inte gälla i dessa situationer. Arbetsgruppen föreslog dessutom en teknisk ändring av definitionen enligt strafflagens 23 kap. 5 § 2 mom. av fartyg som är jämförbara med roddbåtar och som alltså faller utanför straffansvar. Arbetsgruppens förslag var inte enhälligt, utan Silja Hallenberg och Timo Ajaste reserverade sig mot förslaget.

Justitieministeriet skickade en begäran om ett skriftligt utlåtande om arbetsgruppens betänkande till 30 myndigheter, organisationer och sakkunniga 20.4.2011. Betänkandet skickades dessutom för kännedom till Ålands landskapsregering, som hade tillfälle att ge ett yttrande om frågan. Remisstiden gick ut den 6 juni 2011. En del av remissinstanserna fick förlängd tid. Det kom in 22 yttranden.

Remissinstanserna förhöll sig positivt till arbetsgruppens förslag till ändringar och tillstyrkte förslagen. Av remissinstanserna ansåg 12 att den gällande allmänna gränsen på en promille ska bibehållas medan 9 föreslog att den sänks. De som

förespråkade ett oförändrat nuläge betonade att om en fartygsmanövrerares prestationsförmåga på grund av alkoholförtäring har försämrats så mycket att det äventyrar någon annans säkerhet, uppfylls rekvisitet för brott trots att alkoholhalten är lägre än en promille redan enligt den gällande lagstiftningen. Man bör särskilt notera att flera av remissinstanserna anser att det i praktiken inte finns behov av några större lagändringar än de som arbetsgruppen föreslog. En eventuell skärpning sågs framför allt som en symbolisk åtgärd.

SISÄLLYS

1	Johdanto	10
2	Yleistä lausuntopalautteesta	13
3	Yksityiskohtainen lausuntopalaute	14
	LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ	14
	SISÄASIANMINISTERIÖ	15
	SOSIAALI- JA TERVEYSMINISTERIÖ	16
	OIKEUSMINISTERIÖN KRIMINAALIPOLIITTINEN OSASTO	18
	ESPOON KÄRÄJÄOIKEUS	19
	ETELÄ-KARJALAN KÄRÄJÄOIKEUS	19
	HELSINGIN KÄRÄJÄOIKEUS	21
	LÄNSI-UUDENMAAN KÄRÄJÄOIKEUS	21
	TURUN HOVIOIKEUS	21
	VALTAKUNNANSYÖTTÄJÄNVIRASTO	22
	HELSINGIN SYYTTÄJÄNVIRASTO	22
	KESKI-SUOMEN SYYTTÄJÄNVIRASTO	23
	LÄNSI-UUDENMAAN POLIISILAITOS	25
	LIIKENTEEN TURVALLISUUSVIRASTO TRAFI	26
	MERIPELASTUSSEURA RY	27
	SUOMEN UIMAOPETUS- JA HENGENPELASTUSLIITTO RY	28
	SUOMEN ASIANAJAJALIITTO	28
	JULKISET OIKEUSAVUSTAJAT RY	29
	KÄRÄJÄOIKEUSTUOMARIT RY	29
	OIKEUSPOLIITTINEN YHDISTYS DEMLA RY	31
	OIKEUSPOLIITTISEN TUTKIMUSLAITOS	31
	PROFESSORI MATTI TOLVANEN	32

1 Johdanto

Oikeusministeriö asetti 24.8.2010 työryhmän, jonka tehtävänä oli pohtia rikoslain 23 luvun vesiliikennejuopumusta koskevan kriminalisoinnin muutostarvetta sekä muita keinoja puuttua vesiliikennejuopumuksiin ja parantaa vesiliikenneturvallisuutta.

Työryhmän puheenjohtajana toimi lainsäädäntöneuvos Matti Marttunen oikeusministeriöstä. Työryhmän jäseninä olivat ylitarkastaja Silja Hallenberg (sisäasiainministeriö, rajavartio-osasto), poliisitarkastaja Timo Ajaste (Poliisihallitus), neuvotteleva virkamies Risto Saari (liikenne- ja viestintäministeriö), lakimies Sirpa Pasula (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi), kihlakunnansyyttäjä Pihla Keto (Helsingin syyttäjänvirasto), kärjätuomari Kari Lappi (Helsingin kärjäoikeus), ylijohtaja Tapio Lappi-Seppälä (Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos) ja asianajaja Anu Ryyänen (Suomen Asianajajaliitto). Pihla Kedon jäätyä virkavapaalle hänen sijalleen työryhmään tuli kihlakunnansyyttäjä Päivi Karkela-Aho. Työryhmän työhön osallistuivat sijaisina lisäksi komentajakapteeni Petteri Leppänen (sisäasiainministeriö, rajavartio-osasto), veneilyn ylitarkastaja Kimmo Patrakka (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi) ja asianajaja Ari Halonen.

Työryhmän toimikausi oli 1.9.2010–28.2.2011. Työryhmä kokoontui 8 kertaa. Työryhmä kuului työnsä aikana neuvottelevaa virkamiestä Merja Söderholmia (sosiaali- ja terveysministeriö). Työryhmä teki yhteistyötä veneilyasianneuvottelukunnan kanssa, jota kautta myös alan eri järjestöjen näkemyksiä kartoitettiin. Työryhmä järjesti muun muassa 28.10.2010 yhteiskokouksen veneilyasianneuvottelukunnan kanssa ja kokouksessa oli läsnä edustajat Liikenteen turvallisuusvirastosta, Poliisihallituksesta, Pidä Saaristo Siistinä ry:stä, Tullihallituksesta, Suomen ympäristökeskuksesta, Suomen Navigaatioliitosta, Suomen Purjehdus ja Veneily ry:stä, liikenne ja viestintäministeriöstä, Finnboat ry:stä, Suomen Veneilyliitto ry:stä, Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto ry:stä sekä Ålands landskapsregering.

Työryhmä ehdotti mietinnössään, että jatkossa vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka ohjailee *ammattimaisessa vesiliikenteessä* alusta tai toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen 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. Vesiliikennejuopumuksen promillerajaa laskettaisiin näin yhdestä promilleesta 0,5 promilleen mainituissa alusryhmissä, eikä tätä tilannetta koske muutoin vesiliikennejuopumuksen rangaistavuuden vaarantamiskriteeri. Työryhmä ehdotti lisäksi rikoslain 23 luvun 5 §:n 2 momentin soutuveneisiin rinnastettavien ja siten rangaistusvastuun ulkopuolelle jäävien vesikulkuneuvojen määritelmän teknistä muutosta.

Rikoslain muutosten lisäksi työryhmä esitti joukon näkökohtia, joihin huomiota kiinnittämällä parannettaisiin vesiliikenneturvallisuutta rikoslain muutoksia tehokkaammin. Työryhmän työssä selvitettiin lisäksi vesiliikennejuopumuksen rangaistuskäytäntöä tavalla, mikä on omiaan yhtenäistämään sitä. Erityisesti työryhmä keskusteli mahdollisuudesta muuttaa pelastusliivien käyttövelvollisuuksiin liittyvää sääntelyä. Tämä sääntely kuuluu kuitenkin liikenne- ja viestintäministeriön valmisteluvastuulle, mistä syystä asian jatkoharkinta on syytä suorittaa siellä.

Työryhmän esitys ei ole ollut yksimielinen, vaan siihen sisältyi Silja Hallenbergin ja Timo Ajasteen eriävät mielipiteet.

Työryhmä laati ehdotuksensa pääpiirteittäin hallituksen esityksen muotoon. Esitysehdotukseen sisältyi tosin teemaa koskevia laajahkoja arviointeja, joiden tuloksena lainsäädäntöä ei lopulta ehdotettu muutettavaksi. Näin ollen ne perusteet, joilla lainsäädännön jättämistä ennalleen päädyttiin ehdottamaan, tulivat laajasti ja yleisesti arvioitaviksi.

Oikeusministeriö pyysi 20.4.2011 päivätyllä lausuntopyynnöllä 30 viranomaiselta, organisaatiolta ja asiantuntijalta kirjallisen lausunnon työryhmän mietinnöstä. Mietintö lähetettiin lisäksi Ahvenanmaan maakuntahallitukselle tiedoksi ja sille varattiin tilaisuus antaa asiasta lausunto. Lausuntoaika päättyi 6 päivänä kesäkuuta 2011. Osalle lausunnonantajista myönnettiin lisääaikaa. Lausuntoja saapui 22. Lausunnon antoivat seuraavat tahot:

- Liikenne- ja viestintäministeriö
- Sisäasiainministeriö
- Sosiaali- ja terveysministeriö
- Oikeusministeriön kriminaalipoliittinen osasto
- Espoon kärjäoikeus
- Etelä-Karjalan kärjäoikeus
- Helsingin kärjäoikeus
- Länsi-Uudenmaan kärjäoikeus
- Turun hovioikeus
- Valtakunnansyyttäjänvirasto
- Helsingin syyttäjänvirasto
- Keski-Suomen syyttäjänvirasto
- Länsi-Uudenmaan poliisilaitos
- Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
- Suomen meripelastusseura ry
- Suomen uimaopetus- ja hengenpelastusliitto ry
- Suomen Asianajajaliitto r.y.
- Julkiset oikeusavustajat ry
- Suomen Tuomariliitto - Finlands Domareförbund ry
- Oikeuspoliittinen yhdistys Demla ry
- Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos
- Professori Matti Tolvanen

Lausuntoa eivät antaneet:

- Satakunnan käräjäoikeus
- Lapin syyttäjänvirasto
- Keski-Suomen poliisilaitos
- Suomen Navigaatioliitto - Finlands Navigationsförbund 2010
- Suomen Purjehdus ja Veneily ry
- Venealan Keskusliitto Finnboat ry
- Suomen Lakimiesliitto r.y.
- Suomen Syyttäjyhdistys r.y.

2 Yleistä lausuntopalautteesta

Lausunnonantajat suhtautuivat työryhmän muutosehdotuksiin myönteisesti ja kannattivat niitä.

Nykyisen yleisen yhden promillen rajan säilyttämisen kannalla oli 12 lausunnonantajaa, 9 esitti promillerajan laskemista. Nykytilan kannattajat korostivat, että mikäli kuljettajan suorituskyky on alkoholin nauttimisen johdosta laskenut niin, että kuljettaja vaarantaa toisten turvallisuutta, täyttyy nykyisinkin voimassa olevan lainsäädännön mukaan rikoksen tunnusmerkistö myös yhtä promillea alhaisemmalla promillemäärällä. Erityisen merkityksellistä on, että useissa lausunnoissa toistui näkemys, ettei työryhmän esittämiä suuremmille lainmuutoksille ole käytännön tarvetta. Mahdollinen kiristys nähtiin ennen kaikkea symbolisena toimenä.

Muutaman lausunnonantaja kiinnitti huomiota siihen, että vesiliikennejuopumuksen promilleraja voitaisiin porrastaa työryhmänkin pohtimalla tavalla eri tavoin eri alusryhmissä siten, että iso, nopea tai moottoriteho olisi kriteeri nykyistä matalammalle promillerajalle.

Yksikään lausunnonantajista ei vastustanut sitä, että ammattimaista vesiliikennettä koskisi matalampi 0,5 promillen raja, joka perustuisi presumoidulle vaarantamisedellytykselle. Eräät tosin esittivät, että valvonnan kannalta yksinkertaisempaa olisi säätää 0,5 promillen raja yleisesti vesiliikenteeseen.

Huumausaineen ns. nollatoleranssin ulottaminen vesiliikenteeseen jakoi mielipiteitä; enemmistö katsoi, ettei muutokselle ole tarvetta. Nykytilan säilyttämisen kannattajat vetosivat työryhmän tavoin siihen, että huumausaineiden käyttö on jo nykyisin riippumatta siitä missä se tapahtuu kriminalisoitu, eikä symbolinen ja huumausainekriminalisointien kanssa päällekkäinen erilliskriminalisointi vesiliikenteessä ole siten tarpeen. Käytännön tarpeita muutokselle ei juurikaan esitetty. Merkittävää lausuntopalautteessa oli, että ne jotka kannattivat nollatoleranssin säätämistä vesiliikenteeseen, perustelivat sitä symbolisilla näkökohdilla.

Yksikään lausunnonantajista ei esittänyt kritiikkiä työryhmän esittämää vastuuvapaus- ja määritelmäsäännöksen muuttamisesta kohtaan. Ne, jotka asiasta jotain lausuiivat, pitivät muutosta kannatettavana.

3 Yksityiskohtainen lausuntopalaute

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Liikenne- ja viestintäministeriö (jäljempänä) LVM oli mukana asiaa valmistelleessa työryhmässä. Ministeriön ensisijaisena tavoitteena oli, että rikoslain rangaistussäännösten 23 luvun 5 §:n vesiliikennejuopumusta koskeva promilleraja olisi laskettu 0,5 promilleen eli samalle tasolle kuin muissa kulkumuodoissa ja samalla myös huumeiden käyttöön olisi tullut nollatoleranssi. Ministeriö katsoi, että rangaistussäännösten promillerajan alentaminen olisi ollut perusteltua, koska 1,0 promillen humala on vakava turvallisuusriski ja yksi yhtäläinen promilleraja kaikille kulkumuodoille olisi ollut lainsäädännön selkeyden ja myös valvonnan kannalta perusteltu.

Työryhmän käyttämä(yksi) perustelu esittämälleen ratkaisulle pitää vesiliikennejuopumuksen yleinen promilleraja 1,0 promillessa on ollut se, että vesiliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä on viime vuosikymmenten aikana laskenut samanaikaisesti kuin vesikulkuneuvojen ja vesiliikennesuoritteiden määrä on kasvanut. LVM kiinnittää tässä yhteydessä huomiota siihen, että vastaavalla tavalla myös tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä on vähentynyt alle kolmannekseen 1970-luvun alkuvuosiin verrattuna samanaikaisesti kun ajoneuvokanta on yli kolminkertaistunut ja ajoneuvokilometreillä mitattuna myös liikennesuorite on lähestulkoon kolminkertaistunut. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolee edelleen vuosittain lähes 300 ihmistä ja vesiliikenneonnettomuuksissa noin 50 ihmistä. Nämä ovat huomattavia inhimillisiä ja kansantaloudellisia menetyksiä ja siksi olisi tärkeä käyttää kaikki keinot liikennekuolemien vähentämiseen, mukaan lukien promillerajan alentaminen vesiliikenteessä.

Vaikka työryhmä ei päätenyt esittämään rangaistussäännösten muuttamista niin, että vesiliikennejuopumuksen promillerajaa laskettaisiin 0,5 promilleen, LVM päätti olla yhtymättä valvonnasta vastaavien viranomaisten (Poliisihallitus ja rajavartiolaitos) mietintöön jättämiin eriäviin mielipiteisiin. Tämä johtui siitä, että ministeriössä pidettiin myönteisenä sitä, että työryhmä kuitenkin esitti kaupallisessa, ammattimaisessa vesiliikenteessä liikennöivän aluksen ohjaamisesta ja turvallisuudesta vastaavalle henkilölle 0,5 promillen juopumusrajaa. LVM pitää tärkeänä, että tämä Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan yleissopimuksen eli STCW-sopimuksen säännös saatetaan kansallisesti voimaan rikoslain rangaistusmääräyksiin tehtävillä muutoksilla. LVM toivoo, että oikeusministeriö valmistelisi hallituksen esityksen rikoslain muuttamiseksi niin, että IMO:n kansainväliseen sopimukseen sisältyvä ammattimaisen liikenteen kauppa-aluksille asetettu 0,5 promillen vesiliikenteen juopumusraja saatettaisiin kansallisesti voimaan vuoden 2012 alusta alkaen.

LVM:n hallinnonala on valmis tekemään työtä niiden vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden osalta, joita on listattu mietinnön luvussa 2.3.3 (Muut keinot vesiliikenneturvallisuuden parantamiseksi). LVM on asettanut maaliskuussa 2011 merenkulun neuvottelukunnan alaisuuteen vesiliikennejaoston, jonka puitteissa on tarkoitus käydä vuoropuhelua vesiliikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävissä toimenpiteissä.

SISÄASIANMINISTERIÖ

Sisäasianministeriön mukaan mietinnössä on laajasti kuvattu vesiliikenteen turvallisuuden vaikuttavia seikkoja. Mietinnössä todetaan, että alkoholin ja muiden päihteiden käyttö vaikuttavat vesiliikenneturvallisuuteen heikentävästi.

Huumaus- ja lääkeaineiden nauttiminen heikentää kuljettajan tai aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa olevan henkilön huomio-, arviointi-, ratkaisu-, koordinaatio- ja toimintakykyyn. Vesiliikenteessä ei ole huumausaineiden nollatoleranssia muiden liikennemuotojen tapaan. Liikenneturvallisuussyyt edellyttäisivät huumausaineiden nollarajan säätämistä koskemaan myös vesiliikenteessä. Nykyisin säätelyn mukaan vesiliikennejuopumuksesta epäily edellyttää näyttöä siitä, että henkilön kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Tämän näyttämiseksi on keskeisessä osassa lääkärin suorittama kliininen päihdetutkimus. Huumausaineiden vaikutukset toimintakykyyn voivat lieventyä nopeasti. Henkilön kuljettaminen lääkärin kliinisessä päihdetutkimukseen vesialueelta voi kestää varsin kauan, jolloin aineiden vaikutus on heikentynyt ja lääkärin suorittamassa kliinisessä päihdetutkimuksessa ei voida enää osoittaa henkilön kyvyn virheettömään suoritukseen olevan huonontunut kokeen suorittamisen hetkellä. Kuitenkin tosiasiallisesti aluksen ohjaaja tai muu laissa tarkoitettu henkilö on ollut venettä kuljettaessaan tässä tilassa.

Huumausaineiden nollarajaa valmisteltaessa todettiin hallituksen esityksessä (HE 90/2002 vp), että ”kliinisen kokeen raportoitu tulos aliarvioi ajokyvyn heikentymistä ja syyllisyys jää tämän vuoksi toteen näyttämättä. Osasyynä kokeiden tulosten ja henkilön ajokyvyn väliseen eroon voi olla myös kliinisen kokeen luonteella. Kliiniseen päihdetutkimukseen liittyy olennaisena se, ettei tutkimustilanne voi täysin vastata ajotilannetta. Liikenteessä havaittu ajokyvyn heikkeneminen ei välttämättä näy tutkimuksessa, vaikka se tehtäisiin parhaalla mahdollisella tavalla. Osittain tämä johtuu jo viiveestä ajamisen ja kokeen tekemisen välillä.”

Nykyisin muiden liikennemuotojen kuljettajilta, raide- ja ilmaliikenteessä turvallisuuden vaikuttavissa tehtävissä olevilla on huumeiden nollaraja. Vesiliikenteessä aluksen ohjaajilla ja aluksen kulun turvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä tulee olla turvallisuussyiden vuoksi sama linja kuin muissa liikennemuodoissa. Sisäasiainministeriö esittää, että turvallisuuden parantamiseksi myös huumausaineiden nollatoleranssi tulisi säätää tie-, rautatie- ja lentoliikenteen tavoin koskemaan myös vesiliikennettä. Perusteet tähän ovat löydettävissä mietinnöstä.

Ammattimaisessa vesiliikenteessä on perusteltua laskea promillerajaa esityksen mukaisesti. Vähäisilläkin suorituskykyä heikentävillä tekijöillä voi olla ratkaiseva merkitys vesiliikenteen turvallisuudelle. Vesiliikennejuopumuksen promillerajan alentaminen kuitenkin vain ammattimaista liikennettä koskevin osin aiheuttaisi myös valvontaviranomaisille huomattavia valvonnallisia ongelmia. Ammattimaisen ja huviveneilyn erottaminen toisistaan niin kotimaisten kuin ulkomaalaisten alusten osalta ei ole kaikissa tilanteista yksiselitteistä tai edes mahdollista.

Vesiliikenteessä olosuhteet voivat olla vaikeat ja pelastuminen voi vaatia nopeita toimia sekä nopeita oikeiden päätösten tekemistä. Jo tämä tiedossa oleva onnettomuusriskin lisääntyminen 0,5 ‰ - 1,0 ‰ välillä on peruste laskea vesiliikenteen promillerajaa. Mietinnössä ei ole kiinnitetty riittävää huomiota vesielementin vaarallisuuteen eikä siihen, miten jo yhden promillen humalatila vaikuttaa henkilön suoritus- ja reaktiokykyyn lisäen onnettomuusriskiä vesiliikenteessä. Voidaan arvioida, että läheskään kaikki haverit eivät tule viranomaisten tietoon, jos haverissa ei ole tapahtunut vakavaa loukkaantumista ja eikä onnettomuudelle ole toista osapuolta. Sisäasiainministeriö kannattaa kaikkia sellaisia toimenpiteitä, joilla voidaan parantaa merialueen ja vesilläliikkujien turvallisuutta. Vesiliikennejuopumuksen yleinen yhden promillen raja on liian korkea. Sisäasiainministeriö esittää, että myös muidenkin kuin ammattimaisessa vesiliikenteessä olevien alusten ohjaajien ja muiden pykälässä mainittujen promillerajaa tulisi laskea. Sisäasiainministeriö yhtyy mietinnössä oleviin Poliisihallituksen ja sisäasiainministeriön rajavartiolaitos-osaston eriäviin mielipiteisiin.

SOSIAALI- JA TERVEYSMINISTERIÖ

Sosiaali- ja terveysministeriön mukaan hukkumisista aiheutuu merkittäviä terveyden ja hyvinvoinnin menetyksiä ja kansantaloudellisia kustannuksia. Alkoholin käyttö lisää huomattavasti hukkumisen riskiä. Suomessa kuolee vuosittain noin 200 henkilöä hukkumalla. Vesiliikenteessä on kuollut 2000-luvulla keskimäärin 50 henkilöä vuosittain, mutta viime vuonna vesiliikenteessä kuolleiden määrä lisääntyi ja määrä oli 65 (miesten määrä 63). Alustavien tietojen mukaan alkoholin käyttö liittyi yli puoleen näistä hukkumisista. Suuri osa viime vuoden hukkumiskuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtui soutuveneessä tai pienessä moottoriveneessä (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2011).

Suomi on kehittyneiden maiden joukossa synkimpiä maita hukkumiskuolemien osalta suhteutettuna väestöön. Tapaturmaisten hukkumiskuolemien suhteellinen osuus oli 2-3-kertainen esim. USA:an, Kanadaan ja Australiaan nähden. Veneilyyn liittyvien hukkumiskuolemien osuus on kansainvälisesti verrattuna Suomessa korkealla tasolla (Lunetta 2004).

Terveyden ja hyvinvoinnin laitokselta saatujen tietojen mukaan suorituskyvyn heikkeneminen on nähtävissä jo keskimäärin 0,5 promillen alkoholipitoisuuksissa. Liikenteessä tapaturmariskin on todettu lisääntyvän jyrkästi alkoholipitoisuuden noustessa (Compton 2002). Humalahakuihin käyttäytymiseen liittyy erittäin korkea riski. Hukkumis-

vaarassa ovat kuljettajan lisäksi matkustajia (Lunetta). Riskitilanteita aiheuttavat myös humaltuneet matkustajat veneen ohjaajaa häiritessään.

Poliisin tietoon on tullut vuosittain 450–570 alkoholia nauttinutta veneilijää vuosina 2006–2008. Näistä noin 90 %:lla alkoholipitoisuus oli yli 1.0 ‰ ja huumausaineita todettiin noin 10:llä (THL:n tilasto).

Veneilyyn liittyvistä hukkumiskuolemista 65,5 % menehtyneistä oli nauttinut alkoholia ja 14 % psyykenlääkkeitä. Alkoholia nauttineiden hukkumalla menehtyneiden ikäkaumassa on nähtävissä kaksi huippua: ensimmäinen huippu osuus 20–30-vuotiaiden kohdalle ja toinen keski-ikäisten noin 50-vuotiaiden kohdalle (Lunetta 2011, Lunetta 2004). Ikäprofiili muistuttaa poliisin valvonnassa kiinni jääneiden tieliikenteen rattijuoppojen ikäprofiilia (Impinen 2008).

Nautitut lääkeaineet ja huumeet aiheuttavat suorituskyvyn heikkenemistä ja lisäävät alkoholin aiheuttamaa suorituskyvyn heikkenemistä. Vuosina 2000–2009 sattuneissa hukkumisissa (n=2828) 51 %:ssa todettiin pelkkää alkoholia, 31 % pelkästään psykoaktiivisia lääkeaineita ja 18 %:ssa sekä alkoholia että psyyken lääkkeitä. Alkoholipitoisuudet olivat tyypillisesti korkeita. Hukkumistapauksissa suurin osa oli tahattomia (n=2058) hukkumisia. Niissä tahottomissa hukkumistapauksissa, joissa alkoholia todettiin, lääkeaineiden arvioitiin lisänneen suorituskyvyn heikkenemistä noin joka 5. tapauksessa. Vastaavasti, kun alkoholia ei todettu, lääkepitoisuudet olivat noin 10 %:lla hukkuneista niin korkeita, että niiden voitiin arvioida aiheuttaneen suorituskyvyn heikkenemistä (julkaisematon: Lunetta, Lillsunde, Vuori 2011).

Myös kansainvälisten tutkimusten mukaan alkoholi on suurin yksittäinen hukkumiskuolemalle altistava riskitekijä. Kansainvälisesti arvioiden noin 25–50 %:iin hukkumistapauksista liittyy alkoholi. (Eo. tiedot saatu THL:sta)

Sosiaali- ja terveysministeriö kannattaa vesiliikenteen promillerajan alentamista 0,5 promilleen. Jo yli 0,5 promillen veren alkoholipitoisuuden on todettu merkittävästi heikentävän kuljettajan suorituskykyä ja lisäävän onnettomuusriskiä. Sosiaali- ja terveysministeriö kannattaa vesiliikenteen promillerajan soveltamista myös vapaa-ajan vesiliikenteeseen ja kaikkiin venetyyppeihin, myös moottorittomiin kulkuneuvoihin.

Sosiaali- ja terveysministeriön asettama koti- ja vapaa-ajan tapaturmien torjuntatyön neuvottelukunta on kannattanut promillerajan alentamista 0,5 promilleen laatimassaan koti- ja vapaa-ajan tapaturmien kansallisessa tavoiteohjelmassa vuosille 2007–2012.

Sosiaali- ja terveysministeriön mielestä eri liikennemuotojen kohdalla tulisi soveltaa yhdenvertaisuusperiaatetta. Nyt viesti alkoholin vaikutuksesta suorituskykyyn on erilainen eri liikennemuodoissa. Vesiliikenteessä on omat erityishaasteensa ja vaaroja aiheutuu myös kansamatkustajille, joista moni on lapsia. Tieliikenteessä käytössä olevan huumausaineiden nollarajan soveltaminen vesiliikenteeseen tulisi ottaa myös harkintaan.

Vesiliikenteen promillerajan alentaminen on laajemminkin tarkasteltuna tehokas toimenpide alkoholihaittojen vähentämisen näkökulmasta. Rajan alentaminen vähentää

alkoholin käytön ajautumista ongelmalliseksi. Myös kansalaiset tukevat vesiliikenteen promillerajan alentamista. Terveystieteiden keskuksen vuonna 2010 tekemässä haastattelututkimuksessa 77 % vastanneista kannatti ruorijuopumuksen rajan alentamista 0,5 promilleen.

Sosiaali- ja terveysministeriö kannattaa myös muiden vesiturvallisuuden edistämisen keinojen käyttöönoton vahvistamista. Pelastusliivit tulisi edellyttää kaikkiin venetyyppeihin ja myös liivien käyttöpakon saattaminen pakolliseksi on kannatettava uudistus. Lisäksi veneilijöiden turvallisuustaitoja tulisi lisätä esimerkiksi koulutuksella ja veneilyn turvallisuuskortin käyttöönotolla. Vesiturvallisuuden edistämisessä hyvä uimataito on myös olennaista. Suomen Uimaopetus- ja hengenpelastusliiton tänä vuonna tekemän tutkimuksen mukaan 72 % kuudennen luokan oppilaista ilmoitti osaavansa uida. Uimataito ei ole kehittynyt verrattuna edelliseen vuonna 2006 tehtyyn tutkimukseen. Lasten uimataito on selvästi heikompi niissä kouluissa, joissa uinninopetusta ei järjestetä lainkaan. On tärkeää, että kaikille lapsille varmistetaan uinninopetus.

Sosiaali- ja terveysministeriö toimii yhteistyössä eri tahojen kanssa vesiturvallisuuden edistämisen viestintäkampanjassa ”Viisaasti vesillä”. Ministeriö myös rahoittaa kampanjaa. Kampanjan toteuttamista jatketaan ja yhteistyössä on mukana myös Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi toisin kuin työryhmän mietinnössä todetaan.

OIKEUSMINISTERIÖN KRIMINAALIPOLIITTINEN OSASTO

Työryhmän esittämät muutosehdotukset ovat perusteltuja. Vesiliikenteen turvallisuus on viime vuosina parantunut huomattavasti eikä promillerajan alentamiselle kaikkeen vesiliikenteeseen ole riittäviä perusteita. Kriminalisointien laajentamiselle tulisi aina olla esitettävissä painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste. Promillerajan lasku kaikessa vesiliikenteessä soutuveneilyä lukuun ottamatta rajoittaisi ihmisten toimintavapautta tilanteissa, joissa konkreettista vaaraa toisille ihmisille ei ole.

Oikeusministeriön kriminaalipoliittinen osasto ei kannata huumausaineiden nollarajan säätämistä vesiliikenteeseen. Nykyinen säännös, jossa henkilöä voidaan rangaista, kun hän ohjaa alusta käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia niin, että hänen ”kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut” on riittävä. Vesiliikennejuopumussäännöksissä rangaistavuuden raja on asetettu korkeammalle kuin muissa liikennejuopumussäännöksissä, mikä on edelleenkin perusteltua. Vesiliikenteessä säännökset tulevat sovellettavaksi hyvin erilaisiin tilanteisiin aluksen koon tai vesistön ja väylän suuruuden mukaan. Sellaisen tilanteen kriminalisointia, jossa huumausaineet näkyvät testeissä, mutta ne eivät ole vaikuttaneet heikentävästi tehtävien suorittamiseen, ei voida pitää perusteltavana vesiliikenteessä. Turvallisuusnäkökohdat eivät puolla kriminalisoinnin laajentamista tältä osin.

On tärkeää, ettei rikoslakia pyritä käyttämään informaatio-ohjauksen välineenä vaan ihmisten käyttäytymiseen pyritään etupäässä vaikuttamaan muilla keinoin. Lisäksi nollarajan säätäminen ohjaisi viranomaisia suuntaamaan resursseja pois vesiliikenneturval-

lisuuden kannalta oleellisimmista tehtävistä. Ei olisi tarkoituksenmukaista, että poliisi ryhtyisi suorittamaan esimerkiksi huume-testejä veneilijöille. Havaitusta huumeiden käytöstä voidaan aina rangaista rikoslain 50 luvun 2 a §:n huumausaineen käyttör rikossääntösten perusteella.

Työryhmän esittämät muut kuin rikoslain täsmentämiseen liittyvät keinot vesiliikenneturvallisuuden parantamiseksi ovat asianmukaisia ja suositeltavia.

ESPOON KÄRÄJÄOIKEUS

Espoon suhtautuu myönteisesti ehdotettuun muutokseen promillerajan laskemisen osalta. Käräjäoikeus pitää myös rattijuopumuksen kanssa yhtenäistä sääntelyä presumoidun vaaran osalta kannatettavana.

Käräjäoikeuden näkemyksen mukaan mietinnössä esitetyt syyt erilaisten promillerajojen käytölle eri tilanteissa ovat perusteltuja. Lainsäädäntöä muutettaessa tulee kiinnittää huomioita käytännön todellisiin muutostarpeisiin. Kauppamerenkulun osalta erityisesti kansainvälisen järjestön sopimusvelvoitteen hoitaminen on perusteltu syy muutosehdotukselle. Lisäksi tunnusmerkistön yhtenäistämistä rattijuopumusrikoksen kanssa on pidettävä kannatettavana.

Käräjäoikeudella ei ole huomautettavaa myöskään soutuveneisiin rinnastettavien vesikulkuneuvojen määrittelyn osalta. Muutoksen tavoitteet ovat hyväksyttävät. Pykäläehdotukseen kirjoitettu määritelmän muoto mahdollistaa sen, että rangaistavuuden ulkopuolelle ei jää potentiaalisesti varaa aiheuttavia vesikulkuneuvoja.

Käräjäoikeus toteaa kuitenkin yleisesti pitävänsä promillerajojen määrittelyä ja huumeiden nollatoleranssia ensisijaisesti sen kaltaisina oikeuspoliittisina kysymyksinä, joiden osalta painavimmat näkemykset voidaan esittää muiden kuin lain soveltajana toimivan käräjäoikeuden taholta. Yleinen kansalaismielipide saattaa kokea ongelmalliseksi epäyhtenäisen rangaistavuuden rajan eri liikennemuodoissa ja jopa saman liikennemuodon sisällä.

ETELÄ-KARJALAN KÄRÄJÄOIKEUS

Etelä-Karjalan käräjäoikeudessa käsiteltiin vuonna 2009 15 ja vuonna 2010 13 vesiliikennejuopumusasiaa. Kun varsinaisia rikosasioita käsiteltiin vuonna 2009 1510 ja vuonna 2010 1450, vesiliikennejuopumusta koskevia asioita oli vuonna 2009 1,0 % ja vuonna 2010 1,1 %. Tilastollisesti on siis kysymys pienestä asiasta. Mietinnön kuviossa 2 mainituista luvuista voidaan todeta, että ratsioissa puhallutetuista yli viidesosa on nauttinut ennen ajoa alkoholia. Kun huomioon otetaan kuljettajien kokonaismäärä, ei kysymys olekaan enää pienestä asiasta, vaan asia koskee lukemattomia kuljettajia.

Rangaistus Etelä-Karjalan käräjäoikeudessa on määräytynyt pääasiallisesti veren tai hengitysilmän alkoholipitoisuuden mukaan seuraavasti:

Veren al.pit.	Heng. al.pit	Rangaistus
1,00–1,50	0,44–0,66	20–30 ps
1,50–2,00	0,66–0,88	30–40 ps
2,00–2,50	0,88–1,10	40–50 ps
2,50–	1,1–	50– ps

Jos kuitenkin ajetaan isolla, nopealla veneellä tai rahti- tai henkilökuljetukseen tarkoitettulla aluksella sellaiseen ajankohtaan sellaisessa paikassa (vesireitit ja satamat), että on paljon liikennettä, vankeusrangaistus saattaa tulla kyseeseen.

Pakottavaa tarvetta promillerajan uudistamiseen ei ole. Nykyisillä säännöksillä pärjätään. Alkoholien käyttö vesillä liikuttaessa on kuitenkin yleistä. Jos halutaan vaikuttaa vallitsevaan alkoholinkäyttöä vesillä sallivaan asenteseen, tulisi promillerajaa nykyisestä laskea. Tällöin olisi luonnollista asettaa raja samaan kuin tieliikenteessä eli 0,5 promilleen ja 0,22 mg:an. Muutoinkin olisi perusteltua käyttää samaa kaavaa kuin ratti-juopumusta koskevassa rikoslain 23 luvun 3 §:ssä. Näin tulisi ottaa käyttöön huumausaineen osalta nollatoleranssi kuten muussakin liikenteessä.

Keskusteltaessa ihmisten kanssa promillerajoista käy usein ilmi, etteivät ihmiset tiedä vesiliikennejuopumuksessa olevan promillerajaa tai jos tämän tietävät, eivät tiedä rajan oikeaa määrää. Tämäkin elävän elämän havainto puoltaa sitä, että promillimäärän alaraja tulisi olla sama kaikissa liikennemuodoissa. Huumausaineiden suhteen ei ole mitään syytä asettaa vesiliikennettä toisista liikennemuodoista poikkeavaan asemaan. Tällainen sääntely olisi omiaan selventämään lain sisältöä ja edistämään sen noudattamista.

On totta, että promillerajaa laskemalla ei pelasteta suurta määrää ihmishenkiä. Näin kuitenkin vaikutetaan raitistavasti kosteaan vesiliikennekulttuuriin. Ihmiset pyrkivät noudattamaan lakia, jollei se ole vastoin yleistä oikeustajua. Vesiliikenteen rinnastaminen muihin liikennemuotoihin alkoholien sallittavuuden suhteen ei varmuudella ole vastoin yleistä oikeustajua. Se ei myöskään loukkaa kenenkään laillisia oikeuksia tai kohtuuttomasti rajoita kenenkään elämää.

Poliisitarkastaja Timo Ajaste ja ylitarkastaja Silja Hallenberg ovat jättäneet samansuuntaiset eriävät mielipiteet. Heidän esittämillään ja edellä mainituilla perusteilla käräjäoikeus esittää, että vesiliikenteen promilleraja alennettaisiin 0,5 promilleen ja huumausaineiden nollatoleranssi toteutettaisiin myös vesiliikenteessä.

HELSINGIN KÄRÄJÄOIKEUS¹

Helsingin kärjäoikeus kannattaa vesiliikennepromillerajan laskemista ammattimaisessa vesiliikenteessä, koska sille on kansainväliset syyt ja se on myös kansallisista lähtökohdista perusteltua. Helsingin kärjäoikeus pitää muutoin työryhmän mietinnöstä ilmeneviä perusteita säilyttää vesiliikennejuopumuksen yleinen promilleraja painavana. Promillerajan lasku toisi rangaistavuuden piiriin paljon tapauksia, joissa toisten turvallisuus ei ole vaarassa mutta rasittaisi niukkoja valvontaresursseja tarpeettomasti. Kärjäoikeuden mukaan vesiliikenteen vertailu tieliikenteeseen promillerajojen pohdinnassa ei ole oikea lähestymistapa. Olosuhteet poikkeavat olennaisesti etenkin vaadittavan reaktionopeuden osalta. Etäisyydet ja vauhdit ovat toisenlaiset ja vaaratilanteet hyvin erilaiset. Kärjäoikeus pitää työryhmän ehdotuksia hyvin asiallisina ja perusteltuina ja nimenomaan käytännön tarpeita myötäilevinä.

LÄNSI-UUDENMAAN KÄRÄJÄOIKEUS

Länsi-Uudenmaan kärjäoikeuden mukaan nykyinen 1 promillen raja rangaistavuudelle tuntuu lähtökohtaisesti korkealta. Työryhmän selvitys osoittaa kuitenkin, ettei promillerajan laskemiselle ole yleisellä tasolla perusteita. Tämän vuoksi kärjäoikeus yhtyy työryhmän enemmistön käsitykseen, ettei promillerajan tarkistukseen ole syytä paitsi ammattimaisessa vesiliikenteessä.

TURUN HOVIOIKEUS

Turun hovioikeuden mukaan mietinnössä on hyvin kattava selvitys vesiliikennejuopumuksen yleisyydestä ja sitä koskevasta oikeuskäytännöstä. Mietinnössä esitetyn perusteella vesiliikennejuopumuksen promillerajaa on eduskunnassa viimeksi käsitelty hallituksen esityksen HE 90/2002 vp. yhteydessä. Työryhmän vesiliikennejuopumuksesta tekemän selvityksen mukaan olosuhteet eivät ole sitten sanotun hallituksen esityksen antamisen jälkeen muuttuneet. Näin ollen voidaan perustellusti yhtyä työryhmän enemmistön käsitykseen, ettei yleisesti ole syytä alentaa vesiliikennejuopumuksen promillerajaa eikä säätää huumausaineiden käytön osalta vesiliikenteessä niin sanottua nollatoleranssia.

Kiistatonta kuitenkin on, että alkoholin ja huumeiden käyttö alentavat ihmisen tarkkaavaisuutta ja reagointinopeutta. Tästä syystä voitaisiin hovioikeuden mielestä alentaa promillerajaa 0,5 promilleen ja ottaa huumausaineiden osalta käyttöön nollatoleranssi silloin, kun vesiliikennejuopumukseen on syyllistytty tietyn koon tai konetehon ylittävien veneiden kuljettamisessa. Hovioikeuden käsityksen mukaan liikuttaessa isoilla tai

¹ Lausunnon on valmistellut Helsingin merioikeuden jäsen.

nopeilla aluksilla vaaraolosuhteet ovat suuremmat kuin ajettaessa pienikokoisia tai hitaita veneitä. Voisi myös olla niin, että suuruudeltaan tai koneteholtaan pienenkin aluksen kuljettaminen määrätyn nopeuden (esim. 15 solmua) ylittävällä vauhdilla verenalkoholin ainakin ollessa 0,5 promillea tai huumeiden vaikutuksen alaisena olisi rangaistavaa.

VALTAKUNNANSYÖTTÄJÄNVIRASTO

Valtakunnansyyttäjänvirasto pitää työryhmän ehdotusta laskea vesiliikennejuopumuksen promillerajaa ammattimaisessa vesiliikenteessä perusteltuna. Ammattiliikenteen ohjaajille voidaan asettaa tiukemmat promillerajat kuin virkistyskäytössä olevien alusten tai veneiden ohjaajille, koska ammattiliikenteessä käytetään yleensä isompia aluksia tai veneitä tai kuljetetaan ulkopuolisia henkilöitä. Ammattimaisessa veneliikenteessä myös vastuukysymykset sekä velvollisuus huolehtia ja vastata toisen turvallisuudesta korostuvat virkistyskäyttöön verrattuna.

Muiden kuin ammattimaisessa vesiliikenteessä käytettävien alusten osalta Valtakunnansyyttäjänvirasto toteaa työryhmän tehneen perusteellista työtä sekä selvittäneen ja harkinneen eri vaihtoehtoja huolellisesti. Kuolemaan johtaneissa vesiliikenneonnettomuuksissa on useimmissa tapauksissa kyse selvästi rangaistavuuden rajan ylittäneestä, yli kahden promillen humalatilasta. Näihin tapauksiin promillerajan laskemisella ei lähtökohtaisesti olisi vaikutusta. Vesiliikenteen turvallisuuteen voidaan vaikuttaa muillakin tavoin kuin vesiliikennejuopumuksen promillerajaa alentamalla. Kun promillerajan laskemista muun kuin ammattiliikenteen osalta ei näyttäisi puoltavan mikään muu peruste kuin viestin antaminen siitä, etteivät alkoholi ja vesiliikenne kuulu yhteen ja tiukennettun lainsäädännön suurempi ennalta estävä vaikutus, ei lain tiukentamisella tältä osin olisi odotettavissa todellisia käytännön vaikutuksia. Työryhmä on mietinnössään kiinnittänyt huomiota myös veneilyn ja vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseen muilla keinoilla kuin promillerajaa laskemalla ja rangaistuksia koventamalla. Tältä osin Valtakunnansyyttäjänvirasto kannattaa asian valmistelun jatkamista.

HELSINGIN SYYTÄJÄNVIRASTO

Helsingin syyttäjänvirasto pitää työryhmän mietintöä perusteltuna eikä katso aiheelliseksi esittää siitä poikkeavia kannanottoja. Vesiliikennejuopumuksen promillerajan laskemista ja huumausaineiden käyttöä koskevan nollarajan käyttöön ottamista vesiliikenteessä on pidettävä kriminaalipoliittisena päätöksenä, johon syyttäjänvirasto ei sinänsä ota kantaa. Oikeuskäytännössä esille tulleet seikat eivät kuitenkaan syyttäjänviraston käsityksen mukaan anna aiheita muuttaa vesiliikennejuopumusta koskevaa lainsäädäntöä tältä osin. Ammattimaisen vesiliikenteen promillerajan laskeminen puoleen promilleen on perusteltua siihen liittyvän korostuneen toisten turvallisuutta koskevan huolellisuusvelvollisuuden johdosta.

Vesiliikennejuopumusta koskevien rikosasioiden määrä on vähäinen ja tilastollisesti myös vesiliikenneonnettomuuksien määrä on vähentynyt suhteutettuna venekantaan huolimatta vesiliikenteen määrän kasvusta. Syyttäjän näkökulmasta katsoen käytännön työssä ei ole tullut ilmi seikkoja, jotka puoltaisivat promillerajan laskemista yhdestä promillesta puoleen promilleen. On huomattava, että mikäli kuljettajan suorituskyky on alkoholin nauttimisen johdosta laskenut niin, että kuljettaja vaarantaa toisten turvallisuutta, täyttyy nykyisinkin voimassa olevan lainsäädännön mukaan rikoksen tunnusmerkistö myös yhtä promillea alhaisemmalla promillemäärällä.

Huumausaineiden käyttäminen vesiliikenteessä on nykyisen lainsäädännön mukaan rangaistavaa vesiliikennejuopumuksena, jos kuljettajan kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Vaikka kuljettajan suorituksessa ei todeta virheitä, on huumausaineiden laitton käyttäminen rangaistavaa huumausainerikoksena. Syyttäjän näkökulmasta katsoen käytännön työssä ei ole tullut ilmi seikkoja, jotka puoltaisivat huumausaineiden nollatoleranssin käyttöönottoa vesiliikenteessä. Veneiden koko ja nopeudet sekä olosuhteet vesiliikenteessä ovat huomattavasti moninaisemmat kuin tieliikenteessä. Lainsäädännön muuttaminen tieliikennelainsäädäntöä vastaavaksi johtaisi todennäköisesti lisääntyneisiin syyttämättäjättämissiin vesiliikennejuopumustapauksissa.

KESKI-SUOMEN SYYTTÄJÄNVIRASTO

Keski-Suomen syyttäjänviraston mukaan työryhmä on todennut mietinnöstä käyvillä perusteilla, että vesiliikennejuopumuksen promillerajaa on laskettava ammattimaisessa vesiliikenteessä. Työryhmän raportin huomiot vesiliikenteen ja tieliikenteen eroista ovat huomionarvoisia ja merkillepantavia kummankin promillerajaa säädettäessä. Työryhmä on aivan oikein päätenyt juuri vesiliikenteen hyvin erilaisella liikenneympäristöllä ja muut rangaistussäännökset huomioon ottaen siihen, että vesiliikennejuopumukseen ei ole tarvetta säätää kvalifiotua (törkeän vesiliikennejuopumuksen) tunnusmerkistöä. Tällöin on jäänyt liian vähälle pohtimiselle se, mitä abstraktisen vaaran

Rattijuopumusta koskeva rikoslain 23 luvun 3 § koskee moottoriajoneuvon kuljettamista kaikkialla, siis muuallakin kuin tiellä. Törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistö täyttyy erittäin harvoissa tapauksissa muualla kuin tiellä ja silloinkin useasti tulevat sovellettavaksi muutkin rikoslain rangaistussäännökset.

Työryhmä ei ole pohtinut sellaista vaihtoehtoa, että vesiliikennejuopumuksen ja rattijuopumuksen tunnusmerkistöt olisivat muuten samat huumausaineen nollarajaa myöten, mutta vesiliikennejuopumusta koskevassa rikoslain 23 luvun 5 §:ssä olisi työryhmän esitykseenkin kuuluva abstraktista vaaraa edellyttävä lause (ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle). Tällöin rangaistusasteikko pitäisi tietysti pitää samana, jotta se antaisi lainkäyttäjälle mahdollisuuden ottaa erityisesti rikoksen teko-olosuhteet ja sen muille aiheuttaman vaaran määrä huomioon.

Keski-Suomen syyttäjänvirasto esittää seuraavan ehdotuksen vesiliikennejuopumuksen tunnusmerkistöksi:

”Joka ohjailee alusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia niin, a) 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 tuntuvasti huonontunut ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, b) vähintään 1,0 promillea tai hänellä tällöin on vähintään 0,44 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa on tuomittava vesiliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka ohjailee alusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä käytettyään huumausainetta niin, että hänen veressään on tehtävän aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.

Vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka ohjailee alusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia taikka tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.

Vesiliikennejuopumuksesta ei kuitenkaan tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut soutuvene tai siihen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo tai kun 1 momentissa tarkoitettu tehtävä on ollut tällaisessa aluksessa.”

Vesiliikennejuopumuksesta tunnusmerkistö olisi siten seuraavalla tavalla kahtiajakoinen:

a) alkoholia veressä 0,5 -0,99 promillea tai 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa ja teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle =
kuljettaa alusta ammattiliikenteessä tai
kuljettaa alusta muuten vaarallisesti esim. nopeusrajoituksen ylittämällä
kapeassa väylässä,
uimarantojen läheisyydessä,
puikkelehtien toisten alusten välissä jne. tai
alkoholin vaikutus todella näkyvää ja tuntuvaa = kyky virheettömiin suorituksiin tuntuvasti huonontunut

b) alkoholia veressä promille 1,0 taikka enemmän tai 0,44 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Edellä kerrottu jaottelu antaa syyttäjälle ja tuomioistuimelle mahdollisuuden harkita, missä olosuhteissa jo verenalkoholipitoisuuden ylittäessä 0,5 promillet taikka hengitysilmän ylittäessä 0,22 millilitran pitoisuuden, teko on pidettävä sellaisena, että se on omiaan aiheuttamaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Rangaistusasteikko olisi tällöin sama kummassakin tapauksessa ja mahdollistaisi toimintaan puuttumisen riittävän varhaisessa vaiheessa.

Toistamatta työryhmän raportissaan mainitsemia vesiliikenteen promillemäärän laskeamisesta aiheutuvia ongelmia tällä tavalla saavutettaisiin työryhmän mietinnössään tarkoittamat lainsäädännöllemme asetettavat vaatimukset. Tällainen sääntely täyttäisi lailisuusperiaatteen vaatimukset, kun rattijuopumusta ja törkeää rattijuopumustakin koskeva sääntely sen täyttää. Vesiliikennejuopumuksen rajaaminen koskemaan vain niitä tapauksia, joissa muidenkin turvallisuus on vaarassa täyttää sekä ultima ratio -periaatteen että hyöty-haitta punninnan edellytykset. Valvontaan ei työryhmän tilastojen mukaan tulisi mitään sellaisia lisiä, joka haittaisi törkeämpiin rikoksiin kohdistuvaa valvontaa. Valvontaa voitaisiin suunnata nimenomaan ammattimaisen veneliikenteen harjoittajiin ja tilanteisiin voitaisiin varapaikoissa puuttua alemman promillerajan vuoksi tehokkaammin. Mitään suurta kasvua veneliikennejuopumukseen tuskin syntyisi. Ennen kaikkea uudistus selkiyttäisi kansalaisten hahmottamista siitä, mikä on sallittua ja mikä kiellettyä ja osoittaisi lainsäätäjänkin ottavan huomioon tavoitteet Suomen tekemisestä vesiliikenteenkin osalta mahdollisimman turvallisiksi maaksi.

LÄNSI-UUDENMAAN POLIISILAITOS

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan työryhmä on käsitellyt asiaa asiantuntevasti. Vaikka työryhmän esitys on oikeansuuntainen, se ei ehkä kuitenkaan ole riittävä vesiliikenneturvallisuuden näkökulmasta. Turvallisuuden kannalta on hyvä, että promilleraja lasketaan 0,5 promilleen osassa alusryhmissä. Poliisilaitoksen mielestä sääntelyn pitäisi kuitenkin koskea myös huviveneilyä. Huviveneelle mennään ja sieltä palataan usein omalla autolla. Virkistyskäytössä olevien veneiden koot ovat kasvaneet ja niissä on usein suuri määrä ihmisiä yhtä aikaa. Se, että vesiliikennettä koskeva sääntely olisi yhdenmukainen maantie-, juna- ja ilmaliikenteen kanssa, parantaisi myös huviveneilyn turvallisuutta. Lisäksi käytännön yhdenmukaisuus osoittaisi yleisesti lainsäätäjän kannan alkoholin käyttöön liikennevälineissä.

Tutkimukset kertovat varsin kiistattomasti, miten humalatila vaikuttaa ihmisen käyttäytymiseen. Samat lainalaisuudet koskevat vesiliikennettä, vaikka se luonteeltaan hyvissä olosuhteissa poikkeaa muista liikennevälineistä. Alusta pitäisi kyetä hallitsemaan myös huonoissa ja epätavallisissa olosuhteissa. Kuten maantieliikenteessä, myös vesiliikenteessä tulisi huumausaineiden käytön suhteen ottaa käyttöön nollatoleranssi.

Edellä mainituilla linjauksilla ei olisi ainoastaan ennalta ehkäisevä vaikutus. Ennen kaikkea sillä vaikutettaisiin ihmisten asenteisiin alkoholin ja huumaavien aineiden käyttöön vesiliikenteessä.

Pelastusliivien käyttövelvollisuuksien sääntelyn jatkoselvittämisen näemme myönteisenä kehitysasiana. Muilta osin poliisilaitoksella ei ole lausuttavaa.

LIIKENTEEN TURVALLISUUSVIRASTO TRAFI

Trafi kannattaa työryhmän ehdotusta laskea vesiliikennejuopumuksen promillerajaa ammattimaisessa vesiliikenteessä. Siten Suomi voi myös sitoutua Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO:n) merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan yleissopimuksen eli ns. STCW-sopimuksen muutoksiin, jotka edellyttävät kauppamerenkulun aluksen päällikölle, päällystölle ja turvallisuustehtäviä hoitavalle henkilökunnalle aluksen ohjaus- ja turvallisuustehtäviä suorittaessaan 0,5 promillen ruorijuopumusrajaa. Ammattiliikenteen ohjaajille voidaan asettaa tiukemmat promillerajat kuin virkistyskäytössä olevien alusten ja veneiden ohjaajille, koska ammattiliikenteessä käytetään yleensä isompia aluksia tai veneitä ja kuljetaan ulkopuolisia henkilöitä tai lastia. Ammattimaiselle vesiliikenteen harjoittajalla on myös korostunut velvollisuus huolehtia ja vastata toisten turvallisuudesta.

Työryhmä on pohtinut vesiliikennejuopumuksen alemman promillerajan sitomista aluksen kokoon taikka nopeuteen. Liikenteen turvallisuusvirasto yhtyy työryhmän käsitykseen siitä, että tiukemman promillerajan sitominen aluksen pituuteen, painoon tai moottoritehoon on ongelmallista ja ei siksi kannatettavaa. Isolla aluksella ja tehokkaallakin moottorilla voidaan ajaa hiljaa ja turvallisesti eikä purjeveneiden pituus aina ole yhteydessä aluksen massaan tai moottoritehoon.

Trafi katsoo, että alempi promilleraja olisi ollut hyödyllinen asettaa myös muille aluksille, koska se antaisi sellaisen viestin, että alkoholi ja vesillä liikkuminen eivät sovi yhteen. Mietinnössä esitetyillä keinoilla tuskin kuitenkaan pystyttäisiin todellisuudessa vaikuttamaan vesilläliikkujien alkoholiasenteisiin. Kiinnijäämisen riskin todennäköisyys vaikuttaa myös ennaltaehkäisevästi, joten valvontaresurssit olisi myös taattava.

Mietinnössä esitetyistä muista keinoista parantaa vesiliikenneturvallisuutta Trafi kannattaa erityisesti puuttumista lainsäädäntöön veneilijän ja vesikulkuneuvon turvavarusteista sekä nykyistä suurempaa panostusta veneilijöiden informaatio-ohjaukseen ja veneiden tuoteturvallisuuden kehitykseen. Pelastusliivien edellyttäminen varusteiksi laajemmin kuin nykyisessä lainsäädännössä ehkäisisi Trafian näkemyksen mukaan tehokkaasti vesiliikenteen hukkumisia. Veneilijöiden informaatio-ohjauksen (veneilyvalistuksen) toimintaedellytykset ja asiantuntemus tulee varmistaa riittävässä laajuudessa. Veneiden tuoteturvallisuutta tulee myös jatkuvasti kehittää sekä parantaa ja tähän päästään vaikuttamaan myös tulevan huvivenedirektiivin muutoksen kautta. Esimerkkinä voidaan mainita tulevaan direktiiviin mahdollisesti tuleva lisävaatimus ”veteen pudonneen henkilön mahdollisuudesta nousta uudelleen veneeseen”, jota Suomen tulee voimakkaasti kannattaa.

Trafi katsoo myös, että vaikka verrattaessa vesiliikenteessä kuolleiden määrää veneiden määrään on esitettyjen tilastojen mukaan vesiliikenteen turvallisuus parantunut, ei tämä kuitenkaan välttämättä anna todellista kuvaa tilanteesta. Jotta todellinen kuva vesiliikenteen turvallisuuden kehityksestä olisi arvioitavissa luotettavasti, tulisi tilastoinnissa ottaa huomioon myös ns. ”läheltä piti” -tilanteet sekä vesiliikennesuoritteiden määrä. Huomioidavaa on myös, että kuolinsyiden tilastoinnissa hukkumiset lasketaan koti- ja vapaa-ajan tapaturmiksi eikä liikenteen tapaturmiksi. Vertailtaessa kansainvälisesti vesiliikenteen hukkumistilastoja, on Suomi länsimaiden joukossa yksi heikoimmista, mukaan lukien myös muut korkean venetiheyden maat.

Lähtökohta vesiliikenneturvallisuuden yleiseksi parantamiseksi tulisi olla selkeän tavoitteen ja aikataulun asettaminen, joiden perusteella voitaisiin arvioida ja valita tarvittavat keinot tavoitteeseen pääsemiseksi. Vesiliikenteen turvallisuus ja sen parantaminen tulisi myös tuoda selkeämmin esille seuraavassa sisäisen turvallisuuden ohjelmassa. Nykyisessä ohjelmassa on mainittu selkeät tavoitteet esimerkiksi tieliikenteen kuolemien osalta ja sama käytäntö tulisi laajentaa myös vesiliikenteen onnettomuuksiin. Tavoitteiden saavuttamiseksi tulee myös asettaa riittävät resurssit.

MERIPELASTUSSEURA RY

Meripelastusseuran ry:n vapaaehtoiset pelastusyksiköt suorittavat vuosittain yli tuhat erilaista pelastus- ja avustustehtävää. Viimeisten kahden vuoden aikana alkoholi on merkitty pääsyyksi avuntarpeeseen parissa kymmenessä tapauksessa. Valtaosa tapauksista on sattunut sisävesillä ja kulkuvälineenä on pääasiassa ollut alle 7 metrinen moottoroitu avovene, kolmessa tapauksessa soutuvene ja parissa tapauksessa n. 10 metrinen huvivene. Tilanteista viisi oli eksymisiä, viisi pohjakosketusta, kolme ajelehtivia aluksia, kolme veneen kaatumista, kaksi törmäystä muuhun kuin alukseen, yksi köyden joutuminen potkuriin sekä kolme mies meressä -tilannetta. Vaaralle alttiina tilanteissa oli yhteensä 34 henkilöä. Tilasto kertoo kuitenkin vain kaikkein räikeimmät tapaukset ja alkoholilla voidaan olettaa olevan osuutta huomattavasti useampaan avuntarpeeseenkin.

Luetelluissa tapauksissa juopumus on ollut sen verran ilmeistä, että voidaan olettaa promillemäärän olleen ainakin hyvin lähellä rangaistavuuden rajaa. Tilanteet ja asiakkaat ovat myös tyyliltään usein sellaisia, ettei mikään promilleraja heitä mahdollisesti olisi saanut jäämään rantaan.

Kuitenkin yleisen asenteen kannalta näkisimme promillerajan laskemisella olevan positiivisia vaikutuksia veneilyturvallisuuteen. Nykyinen promillen raja antaa ”kuuliaisellekin kansalaiselle” mahdollisuuden hyvällä omalla tunnolla ottaa yhden jos toisenkin saunaoluen tai viinilasillisen ennen liikenteeseen lähtemistä tai sen aikana. Puoleen laskettuna promillerajakin olisi selkeä kannanotto, että alkoholi ei kuulu veneilyyn ainaakaan janojuomana.

Kaikkia vesikulkuneuvoja kokoon ja kulkuvoimaan katsomatta tulisi käsitellä samalla rangaistusasteikolla. Sen sijaan vesiliikennejuopumuksen lisäksi myös törkeä vesiliikennejuopumus olisi tieliikenteen tavoin mielestämme mahdollinen.

Meripelastusseura esittää, että nykyistä pelastusliivejä koskevaa säännöstöä kehitettäisiin niin, että pelastusliivit tulisi olla puettuina kaikissa huvialuksissa aina ulkokansilla liikuttaessa sekä kattamattomissa veneissä aina. Nykyinen velvoite pitää pelastusliivit veneessä, mutta ei päällä, ei ehkäise hukkumiskuolemia eikä auta äkillisissä vesiliikenneonnettomuuksissa kuten yhteentörmäyksissä tai veneen kaatumistapauksissa. Suomenkin vesissä, kun suurin osa vesiliikenteen hukkumiskuolemista sattuu kuitenkin keskikesän suhteellisen lämpimillä vesillä, olisi pelastusliiveillä pelastettavissa suurin osa veteen joutuvista.

Meripelastusseura näkee, että suomalaista veneilyturvallisuutta uhkaavat ennen kaikkea pienet, usein perämoottorilla varustetut veneet, eivät niinkään isot tai nopeat matkaveeneet. Tällaisilla isoilla veneillä saa aikaan näyttäviä ja tuhoisiakin onnettomuuksia, mutta määrällisesti suuremman vaaran aiheuttavat pienveneet, joilla tehdään matkaa tutuilla vesillä, mökin edustalla tai esimerkiksi yleisestä rannasta mökille tai kalastuspaikalle.

Edelliseen viitaten Meripelastusseura ei näe ensisijaisena vaihtoehtona veneilykorttia tai muuta pakollista koulutusta veneilijöille turvallisuutta parantavana keinona.

SUOMEN UIMAOPETUS- JA HENGENPELASTUSLIITTO RY

Suomen uimaopetus- ja hengenpelastusliitto ry kannattaa vesiliikenteen promillerajan laskua 0,5 promilleen tieliikenteen tavoin. Liitto kannattaa rajan laskua koskemaan kaikkea vesiliikennettä.

SUOMEN ASIANAJAJALIITTO

Suomen Asianajajaliitto katsoo, että työryhmän enemmistön esittämä promilletason laskemista koskeva rajaus on oikein kohdennettu, eikä eriävissä mielipiteissä esitettyä yleistä 0,5 promillen tason säätämistä koskemaan kaikkea vesiliikennettä voida pitää perusteltuna. Tällainen yksipuolinen sääntely jättäisi kokonaan huomioimatta valtavan kirjon eri alustyyppien ja niiden hyvin erilaisten käyttötapojen välillä. Mikäli myöhemässä vaiheessa veneilyturvallisuuden kehitys edellyttäisi promillerajan laskua koskevaa uudelleenharkintaa myös huvivenepuolella, sen tulisi kohdistua vain kaikkein tehokkaimpiin moottoriveneisiin.

Veneilyturvallisuuteen liittyviin ongelmiin tulisi muilta osin puuttua valistuksella ja valvonnalla. Keskeisin vesiliikenteen turvallisuusongelma huviveneiden osalta on kuljettajien puutteelliset merimiestaidot. Suomen Asianajajaliitto katsoo, että veneilyturvallisuutta tulisi edistää panostamalla viranomais-toimenpiteisiin, joilla aiempaa paremmin varmistettaisiin vesilläliikkujien merimiestaitojen riittävyys erityisesti kaikkein tehokkaimpien moottorikäyttöisten alusten kohdalla.

Myöskään huumausaineiden nollatoleranssia ei vesiliikenteen kohdalla voida pitää kriminaalipoliittisesti perusteltuna. Rikosoikeudellista sääntelyä tulisi ultima ratio periaatteen mukaisesti käyttää vain tilanteissa, jossa sääntelyyn olisi olemassa todellinen tarve. Vesiliikenteen kohdalla kysymys olisi pelkästään symbolisesta lainsäädännöstä.

JULKISET OIKEUSAVUSTAJAT RY

Julkiset oikeusavustajat ry kannattaa työryhmän esitystä.

KÄRÄJÄOIKEUSTUOMARIT RY

Käräjäoikeustuomarit ry:llä ei ole huomauttamista niihin sisällöllisiin muutoksiin, jotka ilmenevät nyt puheena olevasta mietinnöstä. Erikseen Käräjäoikeustuomarit ry haluaa kuitenkin kiinnittää huomiota seuraaviin vesiliikennejuopumuksen kriminalisoinnin kannalta merkityksellisiin seikkoihin.

Työryhmän mietintö perustuu ajatukselle, ettei vesiliikennejuopumuksen promillerajaa ole tarpeen laskea yleisesti. Mietinnön mukaan vesiliikennejuopumuksen promillerajan laskemista yleisesti on perusteltu kolmella eri seikalla. Näitä ovat 1) eri liikennemuotojen yhdenvertainen kohtelu, 2) selkeän viestin antaminen siitä, että alkoholi ja vesiliikenne eivät kuulu yhteen ja 3) rangaistuksen ennalta estävä vaikutus. Mietinnöstä ilmenee kuitenkin, että alkoholia nauttineen kuljettajan muille aiheuttama riski on eri liikennemuodoissa erilainen, mistä johtuen erilaiset promillerajat eri liikennemuotojen osalta ovat perusteltuja. Lisäksi mietinnöstä ilmenee, että promillerajan alentaminen merkitsisi sitä, että rangaistavuuden piiriin tulisi paljon sellaisia tapauksia, joista ei ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle, mutta joihin niukat resurssit omaavien valvontaviranomaisten kuitenkin olisi pakko puuttua. Vielä mietinnöstä ilmenee, että yleisen kriminologisen tutkimustiedon mukaan promillerajan lasku ei oletettavasti juurikaan vaikuttaisi vakavimpiin ja törkeimpiin tekoihin. Se ainoastaan rajoittaisi perusoikeuksien kannalta kyseenalaisella tavalla ihmisten toimintavapautta tilanteissa, joissa edellä puheena ollutta vaaraa ei olisi.

Vesiliikennejuopumuksen kriminalisoinnissa suojeltava oikeushyvä on vesiliikenneturvallisuus. Työryhmän selvitykset osoittavat, että vesiliikenteen turvallisuus on viimeisen 30 vuoden aikana parantunut merkittävästi. Mietinnön mukaan vesiliikennejuopumuksen promillerajan laskemiseksi yleisesti ei ole kyetty tuomaan esiin selkeitä käytännöllisiä näkökohtia, vaan näkökohdat ovat olleet mietinnössäkin todetuin tavoin lähinnä periaatteellisia. Kerrotuissa olosuhteissa Käräjäoikeustuomarit ry yhtyy siihen mietinnöstä ilmenevään näkemykseen, ettei nykyisessä tilanteessa ole tarkoituksenmukaista laskea vesiliikennejuopumuksen promillerajaa yleisesti.

Työryhmän mietinnössä ehdotetaan, että vesiliikennejuopumuksen promillerajaa alennetaan ammattimaisen vesiliikenteen osalta nykyisestä 1,0 promilleesta 0,5 promilleen. Ehdotusta perustellaan pääasiassa sillä, että ammattiliikenteessä käytetään isompia aluk-

sia tai veneitä kuin virkistyskäytössä. Lisäksi ehdotusta perustellaan sillä, että ammattimaisessa vesiliikenteessä kuljetetaan usein ulkopuolisia henkilöitä, joiden turvallisuudesta ammattimaisella veneliikenteen harjoittajalla on korostunut huolenpitovelvollisuus.

Ehdotuksesta käy ilmi, että törmäysvahinkojen vakavuus on usein ollut yhteydessä muun muassa alusten kokoon. Käräjäoikeustuomarit ry katsoo, että tilanteita, joissa kooltaan suurehkoilla aluksilla kuljetetaan isohkoa määrää ulkopuolisia henkilöitä, on jo tämän vuoksi perusteltua arvioida eri tavalla kuin tilanteita, joissa kooltaan selvästi pienemmällä aluksilla kuljetetaan enintään muutamaa henkilöä. Tarvetta korostaa mietinnössä todettu ammattimaisen vesiliikenteen harjoittajan erityinen velvollisuus huolehtia ja vastata toisten turvallisuudesta. Tältä kannalta tarkasteltuna Käräjäoikeustuomarit ry pitää perusteltuna sitä, että korostuneen huolenpitovelvollisuuden omaaville ammattiliikenteen ohjaajille asetetaan tiukemmat promilleraajat kuin virkistyskäytössä olevien alusten ja veneiden ohjaajille. Tällaista näkemystä tukee Käräjäoikeustuomarit ry:n käsityksen mukaan se mietinnöstä ilmi käyvä seikka, että samankaltaisiin lainsäädännöllisiin ratkaisuihin yleisellä tasolla tarkasteltuna on päädytty myös muissa Pohjoismaissa. Lisäksi tällaista näkemystä tukee Käräjäoikeustuomarit ry:n käsityksen mukaan se mietinnöstä ilmi käyvä seikka, että kyseinen lainsäädännöllinen ratkaisu on linjassa kaupamerenkulkua koskevien kansainvälisten velvoitteiden kanssa.

Työryhmän mietinnössä ehdotetaan, että vesiliikennejuopumus ammattimaista vesiliikennettä harjoittavien osalta säädetään rangaistavaksi paitsi silloin, kun veren alkoholi-pitoisuus on 0,5 promillea, myös silloin, kun alkoholin määrä litrassa uloshengitysilmaa on 0,22 milligrammaa. Ammattimaista vesiliikennettä harjoittavien osalta ei siis edellytetä, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Käräjäoikeustuomarit ry toteaa, että kriminalisoinnin sitominen presumoituun vaaraan vastaa ratti-juopumusrikoksissa omaksuttua sääntelyä. Käräjäoikeustuomarit ry pitää kriminalisoinnin sitomista presumoituun vaaraan ammattimaista vesiliikennettä harjoittavien osalta sääntelyn yhdenmukaisuus huomioon ottaen kannatettavana.

Työryhmän mietinnössä ehdotetaan, että vesiliikennejuopumuksesta ei tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut soutuvene tai siihen kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettava vesikulkuneuvo tai kun aluksen ohjailuun tai muuhun sellaiseen liittyvä tehtävä on ollut tällaisessa aluksessa. Ehdotus poikkeaa tällä hetkellä voimassa olevasta sääntelystä siten, että soutuveneitä lukuun ottamatta rangaistavuuden piiriin kuuluvien vesikulkuneuvojen määritelmä sidotaan kulkuneuvojen kokoon, nopeuteen tai muuhun sellaiseen ominaisuuteen. Ehdotus merkitsee sitä, että uuden määrittelyn myötä aiemminkin rangaistavuuden ulkopuolelle jääneet optimistijollat pysyvät edelleen rangaistavuuden ulkopuolella. Rangaistavuuden piiriin sen sijaan saatetaan muun muassa aiemmin rangaistavuuden ulkopuolella olleet purjejollat. Käräjäoikeustuomarit ry yhtyy työryhmän näkemykseen siitä, että purjejollat voivat olla kooltaan hyvinkin erikokoisia ja poiketa nopeudeltaan toisistaan. Mitä suuremmasta ja nopeammasta purjejollasta on kysymys, sitä suuremmiksi törmäyksen johdosta aiheutuvat vahingot todennäköisesti muodostuvat. Tämän vuoksi ja jotta sääntelyn ulkopuolelle ei jää potentiaalista vaaraa aiheuttavia vesikulkuneuvoja, Käräjäoikeustuomarit ry kannattaa soutuveneisiin rinnastettavien ja siten rangaistusvastuun ulkopuolelle jäävien vesikulkuneuvojen määrittelyn teknistä uudelleen muotoilua.

Huumausaineiden nollatoleranssia on viimeksi pohdittu muutettaessa rikoslain 23 lukua vuonna 2002. Työryhmän mietinnöstä ilmenee, että huumausaineiden nollatoleranssin tueksi ei ole asiaa nyt käsiteltäessä kyetty esittämään ainoatakaan uutta näkökohtaa. Käräjäoikeustuomarit ry:n käsityksen mukaan oikeuskäytännössä ei ole tullut ilmi sellaisia ongelmia, jotka antaisivat aihetta harkita asiaa aiemmasta poiketen. Kerrotuissa olosuhteissa Käräjäoikeustuomarit ry ei pidä tarpeellisena jatkaa asian valmistelua tältä osin enemmälti.

OIKEUSPOLIITTINEN YHDISTYS DEMLA RY

Oikeuspoliittinen yhdistys Demla ry pitää työryhmän tekemiä ehdotuksia kannatettavina. Työryhmä on tehnyt varsin perusteellista työtä. Mietinnössä esitetään monipuolista empiiristä selvitystä mm. vesiliikenteen volyymista, veneilytapaturmista ja hukkumistapauksista. Erityisen mielenkiintoinen oli myös mietintöön sisältyvä esitys Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tekemästä selvityksestä rangaistuskäytännöstä ruorijuopumuk-
sissa.

Demla ry kiinnittää huomiota siihen, että työryhmä on esittänyt erittäin hyvät perustelut sille, miksi promillerajaa ei ole tarpeellista laskea muussa kuin ammattimaisessa vesiliikenteessä. Demla ry:n mukaan työryhmän perustelut ovat vakuuttavat myös siltä osin, miksi huumeiden nollarajan käyttöönotto olisi täysin tarpeetonta vesiliikenteessä. Demla ry ei ryhdy tässä lausunnossa toistamaan mietinnössä esitettyjä punnittuja näkemyksiä. Jos asian jatkovalmistelussa tultaisiin kuitenkin toiseen tulokseen, ehdotamme mallin ottamista muista Pohjoismaista, joissa rangaistusvastuu on sidottu aluksen koon.

OIKEUSPOLIITTISEN TUTKIMUSLAITOS

Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen mukaan mietintö sisältää poikkeuksellisen perusteellisen erittelyn seikoista, jotka on otettava huomioon pohdittaessa promillerajojen mahdollisia muutoksia. Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos pitää tehtyä erittelyä sekä työryhmän loppupäätelmää hyvin perusteltuna. Promillerajan laskemista työryhmän tarjoittamissa tilanteissa voi siten hyvin puoltaa työryhmän esittämin perustein. Myös ratkaisu, jolla lainmuutos on rajattu näihin nimenomaisiin tilanteisiin, on hyvin perusteltu.

Useassa edellä mainitussa lausunnossa tuodaan esille, että työryhmä on käsitellyt kriminalisointien muutostarpeita perusteellisesti sekä analysoinut lainsäädännön nykytilaa kattavasti.

PROFESSORI MATTI TOLVANEN

Professori Matti Tolvanen mukaan perusmuotoinen vesiliikennejuopumus säilyisi nykyisessä muodossaan. Promillerajan ylitys ei sellaisenaan riitä tunnusmerkistön täyttymiseen, lisäksi olosuhteiden täytyy olla sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Kyseessä on niin kutsuttu ”on omiaan” -rikos tai abstraktinen vaarantamisrikos. Työryhmä esittää alemmaa promillerajaa ammattimaiseen vesiliikenteeseen. Tässä tekemuodossa ei olisi edellä mainittua edellytystä siitä, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Työryhmä ei lainkaan perustele, miksi ammattimaisessa liikenteessä ei olisi tätä lisäkriteriä. Vesiliikennejuopumus ammattimaisessa liikenteessä olisi puhdas tekorikos, vaikka ammattimainen vesiliikenne aiheuttaa vähiten onnettomuuksia (itse asiassa murto-osan kaikista vesiliikenteen onnettomuuksista).

Käytännössä suurimmat vaikeudet nykyisen tunnusmerkistön soveltamisessa ovat liittyneet olosuhteiden näyttämiseen. Promillerajan ylitystä tekijä ei voi kiistää, mutta varsin tavanomaista on, että teon vaarallisuus kiistetään. Syyttäjän pitää esittää näyttöä tekopaikasta ja siitä, että tekopaikalla oli tapahtuma-aikana muuta liikennettä (tai ainakin olisi yleisen elämäkokemuksen mukaan voinut olla). Liikennejuopumuksen torjunnassa vaikuttaa eniten koettu kiinnijäämisen riski. Vaaraedellytys heikentää kiistatta valvonnan tehoa. Se, ettei tapauskuvauksissa ole mainittu olosuhteita, herättää kysymyksen siitä, onko lakia sovellettu väärin. Jos tästä on kysymys, vaaraedellytys pitää poistaa tunnusmerkistöstä mitä pikimmin, ellei sitten haluta ottaa vaaraedellytyksen näyttämistä todesta (niin kuin pitäisi).

Tolvasen ehdotus olisi se, että vaaraedellytyksestä luovutaan kokonaan. Vesiliikennejuopumukseen syyllistyisi kuljettaja tai muu säännöksessä tarkoitettussa tehtävässä toimiva, jos hänen verensä alkoholipitoisuus tai uloshengitysilman alkoholipitoisuus ylittää laissa määritellyn rajan.

Työryhmän esitys määritelmäsäännöksen (mikä ei ole säännöksessä tarkoitettu kulku-neuvo) tarkistamisesta on perusteltu.

Kahta eri promillerajaa on vaikea perustella. Ensinnäkin voi tulla eteen määrittelyongelma: mikä on ammattimaista liikennettä. Toiseksi ammattimainen liikenne ei ole sen vaarallisempaa kuin huviveneily. Päinvastoin: onnettomuuksia aiheuttavat pienten huviveneiden käyttäjät. Vesiliikenteen kuolemat ovat lähes poikkeuksetta sattuneet huviveneilyssä. Ammattimainen merimies osaa liikenteen säännöt ja tuntee aluksensa ominaisuudet. Huviveneilijöiden tietämys vesiliikenteen säännöistä on tutkimusten mukaan paljon huterammalla pohjalla. Hyvin perustein voidaan väittää, että kaikkein vaarallisin yhdistelmä on pieni mutta nopea vene, alkoholi ja huono sääntöjen tuntemus. Tästä näkökulmasta ei ole perusteltua säätää huviveneilyyn korkeampaa promillerajaa kuin ammattimaiseen liikenteeseen.

Kaikissa muissa liikennemuodoissa on omaksuttu 0,5 promillen (0,22 milligramman) raja. Kaikissa muissa liikennemuodoissa on myös huumeiden nollaraja. Tolvaselle ei ole valjennut, miksi vesiliikenteessä pitäisi olla erilaiset rajat kuin muissa liikennemuodoissa. Nyt tilanne on sellainen, että vesiliikenteessä on käytännössä rangaistavaa vasta

menettely, joka toteuttaa tieliikenteessä törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistön. Vesiliikennejuopumuksen ja törkeän rattijuopumuksen promillerajassa ei ole olennaista eroa ja kummassakin tekemuodossa on lisäkriteerinä se, että teko on omiaan vaarantamaan toisen turvallisuutta.

Tavallinen kansalainen ymmärtää asian helposti niin, että veneily pienessä humalassa on sallittua. Vastaselitykseksi ei Tolvasen mukaan kelpaa se, että alemmikin promillimäärä riittää tuomioon, jos veneilijän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Pitkään syyttäjänä toimineena Tolvanen toteaa, että tämän kriteerin näyttäminen on todistelun keinoin liki mahdotonta. Tolvanen ei ole vuotta kestäneen syyttäjänuransa ajalta muista yhtään tapausta, jossa tämän kriteerin toteutumista olisi esitutkinnassa edes pohdittu. Tunnusmerkki voi tulla sovellettavaksi lähinnä tapauksissa, joissa veneilijä on nauttinut sekä alkoholia että muuta huumaavaa ainetta tai on muusta syystä (väsynyt) liikennekelvottomassa kunnossa.

Tolvanen pitää järkevänä lainsäädäntöratkaisuna sitä, että vesiliikenteeseen säädetään alkoholille 0,5 (0,22) raja ja huumeille nollaraja. Tolvanen voi tässä suhteessa yhtyä työryhmän jäsenten Ajasteen ja Hallenbergin näkemyksiin.

Työryhmän enemmistö on tukeutunut varsin vahvasti tilastotietoihin. Riidatonta on, että vesiliikenteen määrään suhteutettu turvallisuus on parantunut. Onnettomuuksien absoluuttinen määrä on sangen suuri. Tolvasen mukaan 64 kuollutta vesiliikenteessä vuoden aikana on liikaa.

Vesiliikennejuopumuksen rangaistavuudella pyritään suojaamaan ihmisten henkeä ja terveyttä. Kun suojeltavat oikeushyvät ovat oikeushyvien arvoasteikon yläpäästä, on perusteltua säätää rangaistavaksi puhdas tekorikos muiden liikennemuotojen tapaan. Vesiliikenneonnettomuudet poikkeavat tieliikenteen onnettomuuksista (pahempaan suuntaan) sikälikin, että avun saanti on vesillä yleensä paljon hankalampaa kuin tieliikenteessä. Onnettomuuden seuraukset ovat siksi jopa tuhoisampia kuin tieliikenteessä.

Selvää on, ettei promillerajan alentaminen ole ainoa eikä edes keskeisin keino parantaa vesiliikenteen turvallisuutta. Työryhmä on listannut muita keinoja mietinnön kohtaan 2.3.3. Työryhmän esittämiin näkökohtiin on helppo yhtyä. Rangaistusteoreettisesti kysymys on ennen kaikkea luottamuksesta: säätämällä teko rangaistavaksi ja rankaisemalla konkreettisessa tapauksessa osoitetaan, ettei sääntöjä voi seuraamuksitta rikkoa. Tämän vaikutuksen synnyttämisessä on keskeistä kiinnijäämisen riski. Kiinnijääminen on sitä todennäköisempää, mitä paremmin säännökset mahdollistavat intensiivisen valvonnan. Valvonnan kannalta parhaat tunnusmerkistöt ovat selkeitä ja yksinkertaisia, kuten kiinteä promilleraja ilman mitään lisäkriteereitä ja huumeiden nollaraja.

Tolvanen on työryhmän kanssa samaa mieltä siitä, että symbolista rikosoikeutta pitää välttää. Hän on omissa kirjoituksissaan toistuvasti varoittanut symbolisen rikosoikeuden vaaroista. Promillerajan alentaminen tai huumeiden nollatoleranssi vesiliikenteessä ei olisi symbolista rikoslainsäädäntöä. Tarkoituksena ei olisi pelkästään osoittaa, etteivät veneily ja alkoholi sovi yhteen, vaan tavoitteena olisi myös lisätä kiinnijäämisen riskiä todistelua helpottamalla.

Eri liikennemuotoja käyttäviä tulisi kohdella yhdenvertaisesti. Nyt yhdenvertaisuus ei toteudu. Jos joku ajaa järven jäällä moottorikelkalla, rangaistavuuden rajan on 0,5 promillea, eikä mitään muuta kriteeriä ole. Ajo metsälammen jäällä 0,5 promillen humalassa on rangaistavaa, vaikka olisi aivan varmaa, ettei jäällä ole koko talvena ollut muita kelkkailijoita. Jos promilleja on vähintään 1,2, kelkkailija voi syyllistyä törkeään rattijuopumukseen, jos on olemassa varteenotettava mahdollisuus siitä, että tekopaikalla olisi voinut olla tekoaikaan muita ihmisiä. Sulan veden aikana voi huoletta ajella veneellä samalla paikalla vielä lähes promillen humalassa, vaikka paikalla olisi lukuisasti muita veneilijöitä tai ihmisiä uimassa.



OIKEUSMINISTERIÖ
JUSTITIEMINISTERIET

ISSN-L 1798-7105
ISBN 978-952-259-155-5 (PDF)

Oikeusministeriö
PL 25
00023 VALTIONEUVOSTO
www.om.fi

Justitieministeriet
PB 25
00023 STATSRÅDET
www.jm.fi