SOSIAALI- JA TERVEYSMINISTERIÖ

13.11.2018

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asia **Asiantuntijalausunto**

HE 197/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle vesiliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Valiokunnan käsiteltävänä on yllä mainittu hallituksen esitys. Pyydettynä asiantuntijalausuntona esitän sosiaali- ja terveysministeriön toimialan osalta seuraavan:

Yleistä

Sosiaali- ja terveysministeriön näkökulmasta uudistuksen tavoite, vesiliikenteen turvallisuuden ja vastuullisen veneilyn lisääminen, tukee hyvin väestön terveyden ja hyvinvoinnin edistämisen tavoitteita. Lakiesityksen sisältöön ei tältä osin ole lisättävää tai kommentoitavaa.

Seuraavat kommentit koskevat sitä vesiliikenteen turvallisuuteen liittyvää kokonaisuutta, jota uudistukseen ei ole sisällytetty.

Vesiliikenteen promillerajan merkityksestä

Esityksessä todetaan aivan oikein, että vesillä liikkumiseen liittyy alkoholin käyttöä koskeva ongelma. Tutkimuksessa, jossa selvitettiin vuosina 1992–1998 hukkuneita, havaittiin, että lähes 80 prosentilla 25-64-vuotiaista hukkuneista oli alkoholia veressään. Yleisin syy vesiliikenteen kuolemiin on hukkuminen veneen kaaduttua tai kallistuttua ja veneilijän jouduttua veden varaan. Huomioitavaa toisaalta on, että kuolinsyiden tilastoinnissa hukkumiset lasketaan yleensä 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.

Tältä osin esityksessä todetaan, että vesiliikenteessä liikennejuopumuksen raja on **1,0 promillea** ja ammattimaisessa vesiliikenteessä 0,5 promillea.

Uudistuksessa on yleisesti otettu lähtökohdaksi kansainvälinen sääntely. Tältä osin perusteluissa käsitellään hieman yllättävästi sitä, että Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa ja Virossa vesiliikennejuopumuksen promillerajasta on säädetty ”toisella tavalla kuin Suomessa”.

Ruotsissa ja Norjassa suurempien ja nopeiden alusten kuljettajille on säädetty **0,2 promillen** raja. Tanskassa suurempien huviveneiden ja tiettyjen nopeiden veneiden, vesiskoottereiden ja niitä vastaavien osalta vesiliikennejuopumuksen promilleraja on **0,5 promillea**. Virossa huviveneiden tai muiden vesialusten kuljettajille asetettu promilleraja on **0,5 promillea** ja vesiskootterien kuljettajille asetettu promilleraja on **0,2 promillea**.

Vesiliikenneuudistuksen yhteydessä kyseessä olevasta kysymyksestä todetaan, ettei promillerajan alentaminen saanut arviomuistion lausuntokierroksella erityistä kannatusta. Oikeusministeriön todetaan lausuneen, että turvallisuustilanteen kehitys ei viittaa tarpeeseen tarkistaa vesiliikennejuopumusta koskevaa sääntelyä eikä promillerajaan liittyviä kysymyksiä ole muutoinkaan tarkoituksenmukaista tarkastella tämän hankkeen yhteydessä. Nykyisen yhden promillen rajan ennallaan pitämisen puolesta on esitetty, että rajan laskeminen ”rajoittaisi ihmisten toimintavapautta” ja olisi lähinnä symbolista lainsäädäntöä.

Vesiliikennelain uudistuksen yhteydessä ei toisin sanoen ole tämän enempää harkittu, tulisiko Suomen seurata kansainvälistä kehitystä tässä suhteessa. Kun keskikokoinen henkilö juo vajaan pullollisen viiniä tai puoli pulloa viinaa, hänen verensä alkoholipitoisuus kohoaa korkeimmillaan juuri noin yhteen promilleen. Esimerkiksi tällaisessa humalatilassa on sallittua kuljettaa 120 km/h kulkevaa vesijettiä, jonka moottorin teho on 300 hevosvoimaa.

Vesiliikennelain uudistuksen yhteydessä on perustellusti pyritty parantamaan vesiliikenteen turvallisuutta usein eri toimin, mutta harkintaa ei ole tehty esimerkiksi sen suhteen, että kansainvälisesti erityisesti aluksen suuri koko, aluksen nopeus ja sen moottoriteho on nähty perusteina huomattavasti matalammille promillerajoille.

Sosiaali- ja terveysministeriö on jo aiemmin huomauttanut, että eri liikennemuotojen kohdalla tulisi soveltaa yhdenvertaisuusperiaatetta. Nyt viesti alkoholin vaikutuksesta suorituskykyyn on erilainen eri liikennemuodoissa. Vesiliikenteessä on omat erityishaasteensa ja vaaroja aiheutuu myös kanssamatkustajille, joista moni on lapsia. Valmistelussa ei tässä suhteessa ole kiinnitetty riittävää huomiota vesielementin vaarallisuuteen eikä siihen, miten peräti vajaan yhden promillen ”sallittu” humalatila vaikuttaa henkilön suoritus- ja reaktiokykyyn lisäten 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.

Sosiaali- ja terveysministeriön näkökulmasta on toivottavaa, että lainsäädäntövalmistelua harkittaisiin tulevaisuudessa myös huvivesiliikenteen promillerajojen suhteen.

Hallitusneuvos Ismo Tuominen