

Käräjäoikeustuomarit ry

OIKEUSMINISTERIÖLLE

Asia: Lausunto vesiliikennejuopumuksen promillerajaa koskevasta työryhmän mietinnöstä 16/2001

Viite: Oikeusministeriön lausuntopyyntö 20.4.2011 nro OM 9/41/2010

Pyydettyinä lausuntona Käräjäoikeustuomarit ry esittää kunnioittavasti seuraavaa.

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.

Vesiliikennejuopumuksen promillerajan laskeminen yleisesti

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 mietinnössäkkin todetuin tavoin lähinnä periaatteellisia. Kerrotuissa olosuhteissa Käräjäoikeustuomarit ry yhtyy siihen mietinnöstä ilmenevään näkemykseen, ettei nykyisessä tilanteessa ole tarkoituksenmukaista laskea vesiliikennejuopumuksen promillerajaa yleisesti.

Vesiliikennejuopumuksen promillerajan laskeminen ammattimaista vesiliikennettä harjoittavien osalta

Työryhmän mietinnössä ehdotetaan, että vesiliikennejuopumuksen promillerajaa alennetaan ammattimaisen vesiliikenteen osalta nykyisestä 1,0 promillesta 0,5 promilleen. Ehdotusta perustellaan pääasiassa sillä, että ammattiliikenteessä käytetään isompia aluksia 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 pienemmillä 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 promillerajat 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 kauppamerenkulkua koskevien kansainvälisten velvoitteiden kanssa.

Kriminalisoinnin sitominen presumoituun vaaraan

Työryhmän mietinnössä ehdotetaan, että vesiliikennejuopumus ammattimaista vesiliikennettä harjoittavien osalta säädetään rangaistavaksi paitsi silloin, kun veren alkoholipitoisuus 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 rattijuopumusrikoksissa omaksuttua sääntelyä. Käräjäoikeustuomarit ry pitää kriminalisoinnin sitomista presumoituun vaaraan ammattimaista vesiliikennettä harjoittavien osalta sääntelyn yhdenmukaisuus huomioon ottaen kannatettavana.

Soutuveneisiin rinnastettavien vesikulkuneuvojen määrittely

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 erikoisia 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 määritelmän teknistä uudelleen muotoilua.

Huumausaineiden nollatoleranssi vesiliikenteessä

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 tarpeellisenä jatkaa asian valmistelua tältä osin enemmälti.

Lausunnon valmistelusta on vastannut kärjätuomari Satu Saarensola. Lausunto on käsitelty Kärjäoikeustuomarit r.y:n hallituksessa.

Helsingissä 31.5.2011

Minna Hällström
Kärjäoikeustuomarit ry:n puheenjohtaja

Satu Saarensola
Kärjäoikeustuomarit ry:n varapuheenjohtaja