

Selvitys veneilyn promillerajasta ja pelastusliivien käytöstä

Laura Väisänen

Kimmo Patrakka

Max Wilhelmson

Julkaisun nimi Selvitys veneilyn promillerajasta ja pelastusliivien käytöstä				
Tekijät Laura Väisänen, Kimmo Patrakka, Max Wilhelmson				
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä				
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 17/2025		ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-978-9		
Asiasanat Veneily, promilleraja, vesiliikenneturvallisuus, liikenneturvallisuus, pelastusliivit, alkoholi				
Tiivistelmä Tässä selvityksessä tarkastellaan veneilyn promillerajan laskemista 0,5 promilleen ja pelastusliivien käyttöpakon laajentamista vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Selvitys liittyy Liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 toimenpiteeseen 98. Aiemmat selvitykset ja tutkimukset, kuten oikeusministeriön työryhmän mietintö (2010–2011), Poliisihallituksen arviomuistio (2021) sekä OTKESin hukkumiskuolematutkimukset (2010–2011 ja 2020–2021), osoittavat alkoholin olevan merkittävä tekijä vesiliikenneonnettomuuksissa, erityisesti alkoholi on yksi osatekijä pienillä veneillä tapahtuvissa onnettomuuksissa. Pelastusliivien käyttämättömyys on myös keskeinen riskitekijä. Mikäli vesiliikenteen onnettomuuksia halutaan vähentää ja saavuttaa nollavision tavoitteet, on myös alkoholin käyttöön vesillä liikuttaessa puututtava. Promillerajan laskulla on paitsi turvallisuuden eteen työskentelevien viranomaisten, myös kansalaisten tuki, mikä käy ilmi Traficomin Veneilytutkimuksessa 2024. Selvityksessä esitetään toimenpiteinä: • Promillerajan laskua 0,5 promilleen kaikille vesikulkuneuvoille, myös soutuveneille. Seuraamuksena promillerajan ylittämisestä 0,5–1 promillen välillä olisi hallinnollinen liikennevirhemaksu, jollaista on esitetty myös mikroliikkumiseen. • Pelastusliivien käyttöpakkoa, erityisesti avoveneissä ja ulkotiloissa, sekä käyttöpakon laajentamista koskemaan soutuveneitä. Vaikka suurin osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtuu yli yhden promillen humalassa, promillerajan alentamisen arvioidaan vähentävän myös näitä tapauksia vaikuttamalla veneilykäyttäytymiseen sekä täsmäjuopotteluna tunnistettuun ilmiöön. Pelastusliivien käytön lisäämisellä voitaisiin OTKESin tutkimusten mukaan estää merkittävä osa hukkumiskuolemista.				
Yhteyshenkilö Kimmo Patrakka		Raportin kieli Julkinen	Luottamuksellisuus Suomi	Kokonaissivumäärä 36
Jakaja Traficom		Kustantaja Traficom		

Publikation Studie om alkoholgränsen för båtliv och användning av flytvästar			
Författare Laura Väisänen, Kimmo Patrakka, Max Wilhelmson			
Tillsatt av och datum			
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 17/2025		ISSN (elektronisk publikation) 2669-8781 ISBN (elektronisk publikation) 978-952-311-978-9	
Ämnesord Båtliv, promillegräns, vattensäkerhet, trafiksäkerhet, flytvästar, alkohol			
Sammandrag Studien utreder en sänkning av promillegränsen för båtförare till 0,5 promille samt en utvidgning av skyldigheten att använda flytväst i syfte att förbättra säkerheten inom vattenburen trafik. Utredningen hänför sig till åtgärd 98 i Trafiksäkerhetsstrategin 2022–2026. Tidigare utredningar och analyser, såsom justitieministeriets arbetsgrupps betänkande (2010–2011), Polisstyrelsens bedömningspromemoria (2021) samt Olycksutredningscentralens (OTKES) temautredningar om drunkningsolyckor (2010–2011 och 2020–2021), visar att alkohol utgör en betydande riskfaktor vid olyckor inom vattentrafik, särskilt i olyckor som sker med små båtar. Även bristfällig användning av flytväst identifieras som en central risk. Om målet är att minska olyckor och uppnå nollvisionsmålsättningarna för trafiksäkerheten måste även alkoholanvändning i samband med båtfärder beaktas. Ett sänkt promillegränsvärde har stöd både bland myndigheter med ansvar för säkerhet och bland medborgare, vilket framgår av Traficoms Båtundersökning 2024. Utredningen föreslår följande åtgärder: • Sänkning av promillegränsen till 0,5 promille för alla vattenfarkoster, inklusive roddbåtar. Överskridande av gränsen (0,5–1,0 promille) skulle medföra en administrativ trafikavgift, motsvarande det som föreslagits för mikromobilitet. • Obligatorisk användning av flytväst, särskilt i öppna båtar och utomhusutrymmen (däcksutrymmen? TAI exteriör), samt utvidgning av skyldigheten att omfatta även roddbåtar. Även om majoriteten av dödsolyckor inom vattenburen trafik sker vid alkoholhalter över en promille, bedöms en sänkt promillegräns minska även dessa fall genom att påverka båt beteende och förebygga det så kallade precisionsdrickandet. Enligt OTKES forskning skulle en ökad användning av korrekt anpassade flytvästar kunna förebygga en betydande andel av drunkningsolyckorna.			
Kontaktperson Kimmo Patrakka	Språk Finska	Sekretessgrad Offentlig	Sidoantal 36
Distribution Traficom	Förlag Traficom		

Title of publication Study of the legal alcohol concentration for boating and the use of life jackets			
Author(s) Laura Väisänen, Kimmo Patrakka, Max Wilhelmson			
Commissioned by, date			
Publication series and number Traficom Research Reports 17/2025		ISSN (e-publication) 2669-8781 ISBN (e-publication) 978-952-311-978-9	
Keywords Boating, alcohol limit, water safety, traffic safety, life jackets, alcohol			
Abstract This study examines the proposal to lower the legal blood alcohol concentration (BAC) limit for boating to 0.5‰ and to expand the mandatory use of lifejackets in order to enhance water traffic safety. The study relates to Measure 98. of the National Traffic Safety Strategy 2022–2026. Previous reports and studies, such as the Ministry of Justice working group's report (2010–2011), the Finnish Police Board's assessment memorandum (2021), and the Safety Investigation Authority's (OTKES) thematic studies on drowning deaths (2010–2011 and 2020–2021), identify alcohol as a significant contributing factor in water traffic accidents, especially in incidents involving small boats. Failure to use lifejackets is also recognized as a key risk factor. If the aim is to reduce accidents and achieve the vision zero target for traffic safety, alcohol consumption while operating watercraft must also be addressed. The lowering of the BAC limit has the support not only of safety authorities but also of citizens, as demonstrated in Traficom's Boating Survey 2024. The memorandum proposes the following measures: • Lowering the BAC limit to 0.5‰ for all types of watercraft, including rowing boats. Exceeding the limit within the 0.5–1.0‰ range would result in an administrative fine, similar to what is proposed for micromobility. • Introducing a mandatory requirement to wear lifejackets, particularly in open boats and outdoor areas on vessels, and extending the obligation to include rowing boats. Although the majority of fatal water traffic accidents involve BAC levels above one per mille, lowering the limit is expected to reduce even these cases by influencing boating behaviour and addressing the phenomenon known as "precision drinking". According to research by OTKES, increasing the use of properly fitted and worn lifejackets could prevent a significant share of drowning fatalities.			
Contact person Kimmo Patrakka	Language Finnish	Confidence status Public	Pages, total 36
Distributed by Traficom		Published by Traficom	

ALKUSANAT

Tämä selvitys on laadittu Liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa tukemaan liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 toimenpiteen 98. toteuttamista. Selvityksessä tarkastellaan veneilyn promillerajaa liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Lisäksi selvityksessä tarkastellaan pelastusliivien käyttöpakon laajentamista liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteenä 98. on selvittää vesiliikenteen promillerajan laskemista 0,5 promilleen. Perusteluina selvitystarpeelle mainitaan mm. vesiliikenteen turvallisuuskehitys, alkoholin käyttöön vesillä liittyvät ilmiöt ja vesiliikenteen lisääntyminen. Vesiliikenteen promillerajan laskua on selvitetty aikaisemminkin. Oikeusministeriön vetämä työryhmä pohti asiaa vuosina 2010–2011. Työryhmän työn jälkeen promilleraja asetettiin 0,5 promilleen ammattimaiselle vesiliikenteelle, mutta huviveneilyn promilleraja pysyi 1,0 promillessa. Tämän jälkeen myös Poliisihallitus on laatinut arviomuistion veneilyn promillerajan laskuun ja tiettyihin muihin veneilyturvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin liittyen vuonna 2021. Sekä 2010–2011 kokoontuneen työryhmän mietintöä, että Poliisihallituksen vuoden 2021 arviomuistiota on käytetty tämän muistion taustamateriaalina. Lisäksi tätä muistiota laadittaessa on tutustuttu muuhun aihepiiriin liittyvään aineistoon, käyty keskusteluja Rajavartiolaitoksen kanssa sekä Pohjois- maisessa yhteistyöryhmässä.

Muistion laatimiseen Liikenne- ja viestintävirastossa ovat osallistuneet erityisasiantuntija Laura Väisänen, erityisasiantuntija Riikka Rajamäki, Yksikönpäällikkö Max Wilhelmson, johtava asiantuntija Kimmo Patrakka ja johtava asiantuntija Inkeri Parkkari.

Helsinki, 5.6.2025

Kimmo Patrakka
Johtava asiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Sisällysluettelo

1	Tausta ja tavoite.....	6
1.1	Työn taustaa	6
1.2	Aikaisemmat mietinnöt ja selvitykset	6
1.2.1	Työryhmämuistio veneilijän Turvallisuuskortista.....	6
1.2.2	Oikeusministeriön vetämän työryhmän mietintö vuodelta 2011.....	7
1.2.3	Onnettomuustutkintakeskuksen teematutkimukset hukkumiskuolemista	7
1.2.4	Poliisihallituksen arviomuistio toimenpiteiksi vesiliikenneturvallisuuden parantamiseksi	8
1.3	Mikroliikkumisen promilleraja	9
1.4	Työn sisältö	10
2	Nykyinen lainsäädäntö	11
3	Veneilyn ja veneilyturvallisuuden kehitys Suomessa	12
3.1	Veneiden määrä Suomessa	12
3.2	Osaaminen vesillä liikkumiseen.....	13
3.3	Veneilyturvallisuuden tilanne.....	13
3.4	Veneilyn pelastus- ja valvontatoiminnasta ja resursseista	15
4	Päihteet veneilyssä.....	16
4.1	Alkoholin käyttö vesillä	16
4.2	Alkoholin vaikutus riskiin joutua onnettomuuteen	16
4.3	Tyypillinen kuolemaan johtanut vesiliikenneonnettomuus	18
4.4	Näkemyksiä alkoholin käytöstä vesillä ja promillerajan laskusta.....	19
4.4.1	Promillerajan laskeminen	19
4.4.2	Promillerajan pitäminen ennallaan.....	20
4.4.3	Promillerajan laajentaminen koskemaan soutuveneitä	21
5	Pelastusliivien käyttö	21
6	Huviveneilyyn liittyvä lainsäädäntö ja turvallisuustilanne Pohjoismaissa ja Virossa	22
6.1	Ruotsi	22
6.2	Norja.....	23
6.3	Tanska	23
6.4	Islanti	23
6.5	Viro.....	23
6.6	Vertailua Pohjoismaiden ja Viron välillä.....	24
7	Promillerajaan ja pelastusliivien käyttöön liittyvät toimenpide-ehdotukset	24
8	Vaikutusten arviointi	27
8.1	Promillerajan alentaminen	27
8.2	Promillerajan laajentaminen soutuveneisiin	28
8.3	Pelastusliivien käyttöpakko ja käytön laajentaminen soutuveneisiin	29
9	Muut keinot vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseen	30
9.1	Huviveneilyn pätevyysvaatimusten asettaminen	30
9.2	Ylitehoisten moottoreiden rekisteröinnin lopettaminen	30
10	Yhteenveto	31

1 Tausta ja tavoite

1.1 Työn taustaa

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaiseman Liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 toimenpideohjelmassa yhtenä toimenpiteenä (toimenpide 98.) on selvittää vesiliikenteen promillerajan laskemista 0,5 promilleen.¹ Tutkimustulosten perusteella tälle on kannatusta myös veneilijöiden keskuudessa²⁵. Poliisin ja rajavartiolaitoksen näkemys on jo pitkään ollut, että veneilyn promillerajaa tulisi laskea^{25, 3}. Vesiliikenne on myös muuttunut vuosien saatossa ja veneiden tehot ja nopeudet kasvaneet ja vesiskootterit yleistyneet.¹

Liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 toimenpideohjelman mukaisesti vesiliikenteeseen liittyvässä lainsäädäntö- ja turvallisuustyössä tulee ottaa huomioon trendi, jossa nopeampia veneitä on hitaamman liikenteen joukossa yhä enemmän. Suuri nopeus vähentää mahdollisuuksia tehdä havaintoja, vähentää aikaa reagoida, kasvattaa todennäköisyyttä hallinnanmenetykseen ja pahentaa vahinkoja törmäystilanteessa.¹ Lisäksi vesikulkuneuvoihin asennetaan jopa tehokkaampia moottoreita, kuin valmistaja on turvalliseksi määrittänyt. Veneiden nopeuden ja koon kasvu lisäävät onnettomuusriskiä. Onnettomuusriski kasvaa moninkertaiseksi etenkin silloin, jos tällaisella nopeakulkuisella vesikulkuneuvolla liikutaan alkoholin vaikutuksen alaisena.

Promillerajan laskemista ja pelastusliivien käyttöpakkoa on selvitetty aikaisemminkin. Luvussa 1.2 on käyty läpi olennaisimpia selvityksiä ja mietintöjä tältä vuosituhannelta.

1.2 Aikaisemmat mietinnöt ja selvitykset

1.2.1 Työryhmämuistio veneilijän Turvallisuuskortista

Merenkululaitos on jo vuonna 2005 julkaisemassaan työryhmämuistiossaan nostanut esiin, että alkoholilla on osuutta huomattavassa määrässä kuolemaan johtaneita vesiliikenneonnettomuuksia. Nämä onnettomuudet tapahtuvat pääsääntöisesti pienillä veneillä ja sellaisilla vesialueilla, joilla ei juurikaan ole säännöllistä valvontaa. Mietinnössä nostetaan esille myös, ettei rikoslain vesiliikennejuopumuslainsäädännöstä sovelleta soutuveneisiin, jolliin tai niihin rinnastettaviin vesikulkuneuvoihin. Kansanterveyslaitoksen lausunnon (alkoholin vaikutus ihmisen suorituskykyyn: alkoholi ja vesiliikenne) mukaan: ”Noin yhden promillen veren alkoholipitoisuus huonontaa merkittävästi näkökykyä, reaktioaikaa ja selviytymistä navigointitehtävissä. Alkoholilla on täten pidettävä vakavana riskitekijänä merenkulun navigointitehtävissä”. Työryhmämuistion johtopäätöksenä on esitetty, että Promillerajan alentaminen voisi vaikuttaa erityisesti niiden henkilöiden käyttäytymiseen, jotka veneilisivät 0,5–1 promillen humalatilassa. Työryhmä esitti, että käynnistettäisiin laajempi selvitys ja keskustelu promillerajan alentamisesta yhdestä promillesta 0,5 promilleen. Lisäksi työryhmä esitti, että selvitetään vesiliikennejuopumusta koskevan määräyksen soveltamista myös soutuveneisiin, jolliin tai niihin rinnastettaviin vesikulkuneuvoihin, koska suuri osa hukkumiskuolemista tapahtuu pienissä veneissä yli yhden promillen humalassa.²

Vuoden 2005 työryhmämuistiossa nostetaan myös esille, että pelastusliivien käyttämättömyys on ongelma. Pelastusliivit ovat pakollinen varuste moottorilla tai yli viiden metrin pituisessa purjeella varustetussa vesikulkuneuvossa. Näin ollen liivit ovat yleensä mukana aluksessa, mutta niitä ei aina pidetä päällä. Työryhmän näkemyksen mukaan ainakin avoveneissä tulisi käyttää liikenteessä oltaessa pelastusliivejä, eikä niiden pelkkä mukana olo pakollisena varusteena riitä. Muistiossa todetaan, että tilastollisesti on osoitettavissa, että kuolemaan johtaneita veneilyonnettomuuksia tapahtuu huomattavasti enemmän sellaisille henkilöille, joilla ei ole pelastusliivejä yllään. Työryhmä esittikin, että käynnistetään laajempi selvitys ja keskustelu myös pelastusliivien käytöstä. Selvityksen yhteydessä tulisi ottaa kantaa myös pelastusliivien käytön laajentamisesta soutuveneisiin ja jolliin.²

1.2.2 Oikeusministeriön vetämän työryhmän mietintö vuodelta 2011

Vuosina 2010–2011 toiminnassa ollut oikeusministeriön vetämä työryhmä laati mietinnön promillerajan laskusta. Mietinnössä päädyttiin esittämään 0,5 promillen rajaa (tai vähintään 0,22 mg alkoholia litrassa uloshengitysilmaa) henkilölle, joka ohjailee ammattimaisessa vesiliikenteessä alusta tai toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä.³ Tämä muutos vietiin lainsäädäntöön vuonna 2012.

Vuoden 2011 mietinnössä huviveneilylle ei esitetty muutoksia promillerajaan. Perusteluna tälle oli, että monet veneonnettomuuksista ja hukkumisista tapahtuvat soutuveneellä ja valtaosa niistäkin yli yhden promillen humalatilassa. Promillerajan alentamisella ei siis katsottu olevan tämän tyyppisten tekojen kannalta merkitystä. Lisäksi mietinnössä nostetaan esille, että vesiliikennejuopumuksessa yleisenä suojattava kriteerinä on vesiliikenneturvallisuus, eikä pelkästään vesiliikenneturvallisuuden parantamiseen vetoamalla kriminalisoinnin alan laajentaminen ole perusteltua. Kun otetaan huomioon se, että alle yhden promillen humalatila ei ole johtanut kuin muutamaan kuolemaan ja nämäkin tapaukset ovat olleet yksittäisonnettomuuksia laajenee problematiikka mietinnön mukaan myös kysymykseksi siitä, missä määrin rikoslailta on syytä puuttua toimintaan silloin, kun kyse on itsensä vaarantamisesta.³

Vuoden 2011 mietinnössä promillerajan laskun pohdinnan ulkopuolelle oli jo tehtävänannossa rajattu soutuveneet ja niihin kooltaan, nopeudeltaan tai muuten rinnastettavat vesikulkuneuvot, kuten optimistijollat ja muut pienet jollat. Näitä ei silloin koskenut eikä koske edelleenkaan myöskään yhden promillen rangaistusvuusraja. Sen sijaan työryhmän tavoitteena oli suurten ja nopeiden purjeajoneuvojen tuominen promillerajasäätelyn piiriin ja ulottaa yhden promillen rangaistavuusraja koskemaan näitä, mutta tällaista muutosta ei mietinnössä lopulta esitetty. Valtaosa vesiliikenteen kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtuu kuitenkin pienillä avoveneillä, joihin kuuluvat myös soutuveneet ja vastaavat. Näistä onnettomuuksista myös suuressa osassa, 50–60 % on ollut alkoholin käyttö mukana vähintään osasyynä.³

1.2.3 Onnettomuustutkintakeskuksen teematutkimukset hukkumiskuolemista

Onnettomuustutkintakeskuksen (OTKES) laajat teematutkimukset "S1/2010Y Hukkumiskuolemat Suomessa 1.4.2010–31.3.2011" ja "Y2021-S1 Tapaturmaiset hukkumiset 2021" raporteissa esitetään veneilyn promillerajan tiukentamista ja valvonnan lisäämistä pienillä järvillä sekä pelastuspukineiden käytön

normiohjausta. Suurin osa veneisiin liittyvistä hukkumisista tapahtuu soutuveneillä, joten promillerajan tulisi koskea myös niitä. Lisäksi soutuveneilijät pitäisi saada käyttämään pelastusliivejä tai muita kelluttavia pukineita.⁴

OTKESin tutkimuksen mukaan vesiliikenteen hukkumiskuolemista alkoholin vaikutus oli merkittävä taustatekijä, vuoden 2011 tutkimuksen perusteella 59 % ja vuoden 2021 tutkimuksen perusteella 53 % tapahtuneista hukkumiskuolemista. Vuoden 2011 tutkimuksessa selvisi myös, että jopa 75% vesiliikenteen hukkumistapauksista hukkuneella oli alkoholia veressään. Parhaat edellytykset veden äärellä selviytymiseen lähes aina antaa hyvä henkilökohtainen toimintakyky, oikeanlainen varustus ja turvallinen ympäristö. Jos nämä edellytykset eivät ole kunnossa, veden äärelle menoa kannattaa välttää.⁴ Alkoholin käyttö heikentää toimintakykyä tutkitusti. Veneilytapauksissa oli tyypillistä, että veneestä oli pudottu. Alkoholin heikentämä motorinen koordinaatio ja tasapaino lisäävät riskiä horjattaa veneessä. Riski putoamiselle korostuu kiikkerässä pienessä veneessä. Alkoholin vaikutuksen alaisena myös pelastusliivin pukeminen saattaa jäädä. Alkoholi heikentää lisäksi kykyä pelastautua veden varaan jouduttaessa ja päihtyneenä tehdyt ratkaisut eivät välttämättä ole parhaita mahdollisia.⁴

1.2.4 Poliisihallituksen arviomuistio toimenpiteiksi vesiliikenneturvallisuuden parantamiseksi

Poliisihallitus laati vuonna 2021 sisäministeri Maria Ohisalon toimeksiannosta arviomuistion vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseen tähtäävistä toimenpideehdotuksista. Muistiossa ehdotetaan promillerajan laskemista yhdestä promilleesta 0,5 promilleen. Sekä Poliisihallituksen että Rajavartiolaitoksen edustajat esittivät jo vuoden 2011 oikeusministeriön työryhmän mietintöön eriävät mielipiteet koskien mietinnön ehdotusta jättää huviveneilyn promilleraja yhteen promilleen. Eriävien mielipiteiden perusteluina olivat huviveneilyn heikentynyt turvallisuustilanne sekä alkoholin vaikutus vesikulkuneuvon päällikön ja kuljettajan suoritus- ja reaktiokykyyn. Lisäksi eriävissä mielipiteissä pidettiin tärkeänä viestiä, jonka promillerajan alentaminen antaisi. Promillerajan alentamisella osoitettaisiin, etteivät päihteet ja veneily kuulu yhteen.⁵

Poliisihallitus toteaa arviomuistiossaan, että tarve uudelleen arvioida promillerajan laskua ja muita muistiossa käsiteltyjä turvallisuutta parantavia toimenpiteitä johdetaan muun muassa veneilyn määrän lisääntymisestä vuonna 2020 voimaantulleeseen vesiliikennelain (782/2019) kokonaisuudistuksen jälkeen.⁵

Promillerajan laskemista yhdestä promilleesta 0,5 promilleen pohdittiin myös vesiliikennelain kokonaisuudistuksen (HE 197/2018 vp) yhteydessä. Lainvalmistelun aikana laadittiin arviomuistio, jossa yhtenä asiana tarkasteltiin, tulisiko vesiliikennejuopumuksen yleistä promillerajaa laskea. Promillerajan alentaminen ei saanut tuolloin kannatusta ja oikeusministeriö katsoi lausunnossaan, että turvallisuustilanteen kehitys ei viittaa tarpeeseen tarkistaa vesiliikennejuopumusta koskevaa sääntelyä. Oikeusministeriö myös muistutti, että suurimmassa osassa kuolemantapauksia on kyse selvästi rangaistavuuden rajan ylittäneestä vahvasta humalatilasta. Kansalaisten tuki promillerajan laskulle kuitenkin on LähiTapiolan vuonna 2020 tekemän Arjen katsaus -kyselyn perusteella. Myös Onnettomuustutkintakeskus suosittelee promillerajan laskua.⁵

Poliisihallitus toteaa arviomuistiossaan, että alkoholin merkitys vesiliikennekuolemissa on huomattava. Vuonna 2019 alkoholi on merkitty vesiliikennekuoleman

syyksi 17 tapauksessa, kun kuolleita oli yhteensä 46. Promillerajan laskeminen parantaisi arviomuistion mukaan vesiliikenneturvallisuutta ja vähentäisi alkoholi-perusteisten vesiliikenneonnettomuuksien sekä ennen kaikkea hukkumisten lukumäärää. Lisäksi Poliisihallitus nostaa muistiossa esille, että promillerajan muutoksella olisi tärkeä moraalista vahvistava ja tapaa luova vaikutus vesillä liikkujien keskuudessa. Promillerajan laskemisella yhteiskunta lähettäisi selkeämmän viestin siitä, ettei vesiliikenne ja alkoholi sovi yhteen, aivan kuten tehdään myös tieliikenteeseen säädetyllä promillerajalla.⁵

1.3 Mikroliikkumisen promilleraja

Vastaavaa keskustelua siitä, miten alkoholin alaisena kulkuneuvon kuljettamiseen tulee suhtautua rangaistavuuden näkökulmasta, on käyty viime vuosina koskien mikroliikkumisen promillerajaa. Eduskunta hyväksyi 27.5.2025 toisessa käsittelyssä lakiesityksen mikroliikkumista koskevaiksi lainsäädännön, jossa yhtenä toimenpiteenä on asettaa sähköpotkulautailijoita koskeva 0,5 promillen promilleraja. Promilleraja säädetään lakiesityksessä tieliikennelakiin koskien kevyen sähköajoneuvon ja sähkömoottorilla varustetun pyörän, jossa avustus toimii polkematta, kuljettamista. Lakia koskevassa hallituksen esityksessä esitetään säädettäväksi myös promillerajan noudattamisen valvontaa ja seuraamuksia koskevia säännöksiä. Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä päihtyneenä ajamista ja päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia liikenneonnettomuuksia. Nykyinen sääntely, jossa päihtyneenä ajosta pyörällä tai sähköpotkulaudalla voidaan kyllä rangaista, mutta se edellyttää konkreettisen vaaran aiheuttamista muille tienkäyttäjille, on todettu erittäin vaikeaksi.⁶ Vaikka veneilylle on säädetty promilleraja, koskee vastaava hankaluus siinä tulkintaa vaaran aiheuttamisesta pienemmän kuin yhden promillen päihtymystilassa. Mikroliikkumista koskeva laki on hyväksytty yksimielisesti eduskunnassa 27.5.2025 ja sen on tarkoitus tulla voimaan lähiaikoina.

Promillerajan asettamista mikroliikkumiselle ja polkupyöräilylle on selvitetty laajasti ja perusteluna sen asettamiselle on esitetty, että promilleraja edistää tieliikenteen kokonaisturvallisuutta, vähentää onnettomuuskustannuksia ja yhdenmukaistaa kaiken ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Promillerajan asettamisella voidaan vähentää päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Samalla vähennetään niitä kustannuksia, jotka syntyvät esimerkiksi terveydenhuollolle ja yritystoiminnalle. Promillerajan asettaminen antaa tienkäyttäjälle myös selkeän rajan ja viestin siitä, etteivät päihteet ja liikenne kuulu yhteen.⁶ Oikeusministeriö arvioi rikosoikeudellisen promillerajan käyttöä oikeushyvien suojelun, hyöty-haitta -punninnan ja ultima ratio -periaatteiden kannalta⁶ kuten se teki myös koskien veneilyn promillerajan laskua vuoden 2011 mietinnön yhteydessä³. Liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla koskevassa rikoslain 23 luvun 9 §:ssä niin sanottu tankoituus on oikeusministeriön lausunnon mukaan jo nykyisin säädetty rangaistavaksi silloin, kun kuljettaja aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Oikeusministeriön näkemyksen mukaan rikosoikeudellisen promillerajan asettaminen pyöräilylle ja mikroliikkumiselle käytännössä laajentaisi nykyistä rikosoikeudellista sääntelyä lähinnä vain koskemaan tilanteita, joissa päihtynyt kuljettaja asettaa itsensä vaaraan tai aiheuttaa itselleen vahinkoa.⁶ Vastaava perustelu esitettiin myös vuoden 2011 veneilyn promillerajaa koskeneessa mietinnössä, kun perusteltiin, ettei veneilyn promillerajaa ole tarpeen laskea.³ Käsittelyssä olevassa mikroliikkumisen sääntelyä koskevassa hallituksen (12/2025) onkin päädytty esittämään, että promillerajan ylityksestä (0,5‰) voitaisiin jatkossa määrätä kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun

polkupyörän kuljettajalle hallinnollinen seuraamus eli liikennevirhemaksu eikä rikosoikeudellista seuraamusta. Lisäksi laissa säädettäisiin huumausaineiden käyttöä koskevasta rajasta. Jatkossa kiellettyä olisi kuljettaa moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa siten, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on 0,5 promillea tai enemmän, tai että kuljettajalla tällöin on 0,22 milligrammaa tai enemmän alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Kiellettyä olisi myös moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaminen siten, että kuljettajan veressä on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Säännösten noudattamisen rikkomisesta voitaisiin määrätä kuljettajalle liikennevirhemaksu.⁶

1.4 Työn sisältö

Vertailtaessa kansainvälisesti vesiliikenteen hukkumistilastoja, on Suomi länsimaiden joukossa yksi heikoimmista, mukaan lukien myös muut korkean venetiheyden maat. Suomessa tulisikin löytää keinoja vesillä liikkumisen turvallisuuden parantamiseksi. Veneilyn promillerajan laskeminen yhdestä promillesta 0,5 promilleen on yksi osa veneilyn turvallisuuden parantamista. Se linkittyy turvallisuusriskiin, jota veneiden koon, nopeuksien ja tehojen kasvu ja näiden myötä nopeus- ja koerot vesikulkuneuvojen välillä aiheuttavat, kun liikenteessä on edelleen paljon myös pieniä soutu- ja moottoriveneitä. Veneilyn lisääntyminen on lisännyt myös liikennettä vesistöillä ja näin mahdollista kanssakäymistä liikkujien välillä. Sekä isommat veneet että suurempi liikennemäärä ja isommat nopeuserot vesillä liikkujien välillä lisäävät tarvetta tarkkaavuudelle ja vesikulkuneuvon hallinnalle. Molempia näitä jo pieni määrä alkoholia heikentää.

OTKESin tekemien tutkimusten⁴ mukaan pelastusliivien käyttämättömyys tai niiden väärä koko tai väärin pukeminen ovat olleet merkittävä tekijä hukkumiskuolemissa. Pelastusliivien käytön lisääminen ja tietoisuus niiden merkityksestä voisi estää merkittävän osan huviveneilyn hukkumiskuolemista

Vuoden 2011 oikeusministeriön työryhmän mietinnön laatimisen jälkeen veneiden määrä on lisääntynyt merkittävästi. Kasvua huviveneiden määrässä on vajaassa 10 vuodessa, vuodesta 2016 vuoteen 2024, ollut noin 48 % koskien kaikkia venetyyppejä ja noin 58 % koskien moottoroituja veneitä.¹⁰ Lisäksi vesillä liikkuu vuoden 2020 vesiliikennelain uudistuksen myötä yhä enemmän kokemattomampia veneilijöitä, joilla ei välttämättä ole tarvittavaa kokemusta turvallisesta vesiliikenteestä⁵. Vesiliikennelain uudistuksessa vapautettiin vuokraveneilyn sääntelyä, mikä poliisin havaintojen mukaan on lisännyt vuokraveneilyn määrää⁵.

Myös muiden aikaisemmin promillerajasääntelyn ulkopuolella olleiden liikkumistapojen, kuten mikroliikkumisen osalta ollaan eduskunnan hyväksymän lakiesityksen perusteella asettamassa promillerajan kesällä 2025⁶. Vastaavat seikat, jotka puoltavat mikroliikkumisen promillerajaa, ovat päteviä myös vesiliikenteen osalta ja erityisesti kokonaan promillerajasääntelyn ulkopuolelle nykyään jäävien venetyyppien, kuten soutuveneiden, osalta.

Tämän muistion luvussa 2 käydään läpi nykyistä lainsäädäntöä, luvussa 3 veneilyn ja veneilyturvallisuuden tilannetta ja kehitystä, luvussa 4 päihteiden käyttöä veneilyssä, luvussa 5 pelastusliivien käyttöä ja luvussa 6 huviveneilyyn liittyvää sääntelyä muissa Pohjoismaissa ja Virossa. Luvussa 7 on esitetty muistion

toimenpide-ehdotukset ja luvussa 8 arvioitu toimenpide-ehdotusten vaikutuksia. Luvussa 9 käydään läpi muita turvallisuutta parantavia ehdotuksia.

2 Nykyinen lainsäädäntö

Rikoslain (19.12.1889/39) 5 §:n Vesiliikennejuopumus mukaan vesiliikennejuopumuksesta voidaan tuomita, kun alusta ohjaava on vähintään yhden promillen humalatilassa, tai kun kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, ja kun lisäksi olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Soutuveneellä tai siihen rinnastettavalla vesikulkuneuvolla liikkuva ei kuitenkaan tuomita vesiliikennejuopumuksesta. Ammattimaisessa vesiliikenteessä promilleraja on 0,5 promillea. Promillerajasäätely ei koske soutuveineitä.

Vesiliikenteen promilleraja tuli Suomessa käyttöön vuonna 1977. Tuolloin raja oli 1,5 promillea. Jo sitä ennen vuodesta 1967 merilaissa oli yleinen kirjaus vesiliikennejuopumuksesta ja siitä, että aluksen päällikön tulee olla ohjauskunnossa. Vuonna 1994 promilleraja alennettiin 1,5 promilleesta 1,0 promilleen⁷. Vuonna 2012 oikeusministeriön vetämän työryhmän mietinnön seurauksena promilleraja laskettiin 0,5 promilleen ammattimaisessa vesiliikenteessä. Työryhmä käsitteli promillerajan laskua koskien kaikkea veneilyä, mutta päätyi erimielisenä säilyttämään huviveneilyn promillerajan 1,0 promillessa ja soutuveneet kokonaan sääntelyn ulkopuolella³. Tätä on kuvattu tarkemmin edellä luvussa 1.2.2.

Pelastusliivien käytöstä on säädetty todennäköisesti ensimmäisen kerran Veneliikenneasetuksessa vuonna 1969, jolloin määrättiin pelastusliivit pidettäväksi mukana rekisteröitävissä moottoriveneissä. Sittenmin asiasta on säädetty Vesiliikennelaissa (782/2019), jonka mukaan liikkeellä olevassa moottoriveneessä ja yli viiden metrin pituisessa purjeveneessä tulee olla mukana oikean kokoinen pelastusliivi tai kelluntapukine jokaiselle veneessä olijalle. Soutuveneeseen ei ole säädetty pakolliseksi pelastusliivien käyttöä tai edes niiden mukana pitämistä, mutta niiden käyttöä suositellaan.

Sekä promillerajan että pelastusliivien mukanaolopakon puuttuminen soutuveineiltä on siinä mielessä ristiriitaista, että suurin osa vesiliikenteessä hukkuneista liikkui soutuveneillä tutuissa ja pienissä vesistöissä.⁴ Pelastusliivit nimetään myös yleensä tärkeimmäksi turvavarusteeksi veneilyssä.

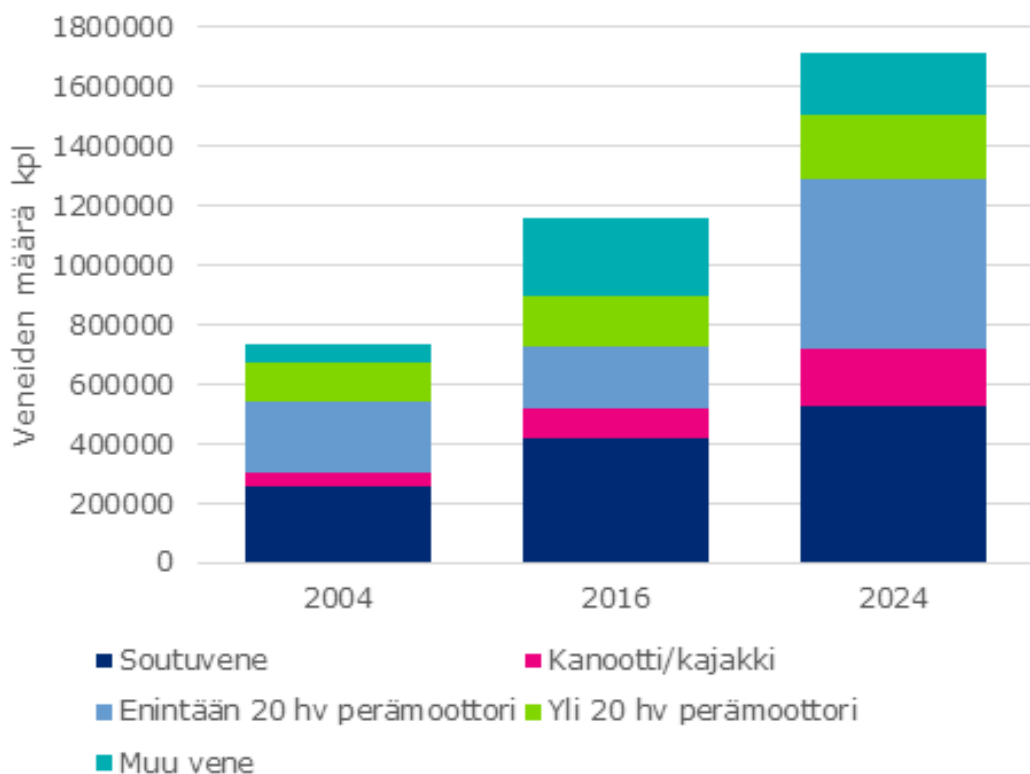
Vuoden 2020 vesiliikennelaki määrää, että veneessä on oltava päällikkö. Päällikkö vastaa muun muassa vesikulkuneuvon kulusta, turvallisuudesta sekä varusteista ja niiden käytöstä. Päällikkö vastaa myös siitä, ettei vesikulkuneuvon käytöstä aiheudu vaaraa, haittaa tai häiriötä kenellekään, mukaan lukien ympäristölle. Ennen kuin lähdetään vesille, on aina tiedettävä, kuka on veneen päällikkö. Veneessä vastuu toiminnasta on yhdellä henkilöllä kerrallaan eli päälliköllä. Päällikkö pitää olla kaikissa vesikulkuneuvoissa, myös soutuveneissä. Veneen päällikkö voi olla kuka tahansa, jolla on riittävä ikä, kyky ja taito veneilyyn sekä vastuullisen veneilijän asenne. Epäselvissä tapauksissa veneen päälliköksi oletetaan veneen rekisteriin merkitty omistaja tai haltija, jos tällä on ollut mahdollisuus vaikuttaa veneen kulkuun.⁸

3 Veneilyn ja veneilyturvallisuuden kehitys Suomessa

3.1 Veneiden määrä Suomessa

Suomi on tuhansien järvien ja mökkien maa ja sisävesillä on paljon pieniä alle 20 hv perämoottoriveneitä ja soutuveneitä. Suomalaisista vesillä liikkujista noin 50 % on pääsääntöisesti liikkeellä moottoriveneellä ja 40 % soutuveneellä. Purjeveneellä liikkuu yleensä noin 5 % vesillä liikkujista.⁹

Traficomin vuonna 2024 julkaiseman veneilytutkimuksen mukaan veneiden määrä Suomessa on jatkanut lisääntymistä viimeisen kahdeksan vuoden aikana, joka on kulunut vuonna 2016 tehdystä edellisestä veneilytutkimuksesta. Vuonna 2024 Suomessa oli kyselytutkimuksen perusteella noin 1,7 miljoona (1 713 000) venettä, joista moottoroituja veneitä oli 875 500 ja moottoroimattomia 837 900. Yleisimpiä veneitä olivat enintään 20 hv:n moottorilla varustetut perämoottoriveneet, joita on noin 66 % (580 000 kpl) ja soutuveneet, joita on kyselyn mukaan noin 530 000 kpl. Edelliseen, vuonna 2016 tehtyyn, veneilytutkimukseen verrattuna veneiden määrä on kasvanut noin 50 % ja moottoroitujen veneiden noin 60 %.¹⁰



Kuva 1. Veneiden määrä Suomessa, venerekisteriin ja kyselytutkimuksiin perustuva arvio.

Vesiliikenteeseen tulee myös uusia liikkumisvälineitä. Esimerkiksi vesiskoottereiden määrän arvioidaan nelinkertaistuneen 20 vuodessa.¹⁰ Veneen koolla ja tyyppillä on myös suuri merkitys veneen käyttötarkoitukseen. Pienempiä veneitä käytetään tyypillisesti kalastukseen, kun taas suurempia veneitä käytetään pidempiin matkoihin. Venetyyppien jakaumasta nähdäänkin, että pääosa vesillä liikkumisesta ei ole matkantekoa, vaan ennemmin ajanvietettä veneen säilytyspaikan lähistöllä, tyypillisesti mökkirantojen vesistöissä.

3.2 Osaaminen vesillä liikkumiseen

Huviveneilyssä vähäinen osaaminen vesillä liikkumisesta on hyvin yleistä. Veneillä liikkuu paljon henkilöitä, joille veneily on satunnaista. Traficomin vuonna 2020 Taloustutkimukselta tilaaman tutkimuksen mukaan Kaikista vesillä liikkuvista vain 17 % on suorittanut jonkin veneilykurssin/-tutkinnon. Vain reilu puolet vesillä liikkuvista katsoo tuntevansa esimerkiksi väistämissäännöt vähintään melko hyvin ja noin 40 % katsoo tuntevansa ne melko tai jopa erittäin huonosti.⁹ Erityisesti sisävesillä liikutaan paljon ilman minkäänlaista veneilyyn liittyvää tutkintoa, mutta myös merialueilla vain hiukan yli puolet vesilläliikkujista oli vuonna 2023 suorittanut jonkun veneilyyn liittyvän tutkinnon. Mitä isompi vene on, sitä todennäköisemmin sen kuljettajalla on jokin veneilyyn liittyvä tutkinto. Veneilijöitä koulutetaan esimerkiksi kansalaisopistoissa ja muissa oppilaitoksissa.¹⁰

Veneilijöiden keski-ikä on melko korkea, 62,7 vuotta (laskettu niistä talouksista, joissa on käytettävissä moottoroitu vene, eli moottorittomat soutuveneet ovat laskennan ulkopuolella). Yli 20 hv moottoriveneilijöiden keski-ikä on hieman matampampi ja perämoottorillisten soutuveneiden korkeampi.¹⁰

3.3 Veneilyturvallisuuden tilanne

Traficom ylläpitää tilastoa vesiliikenteen onnettomuuksista poliisin, rajavartiolaitoksen ja Suomen Meripelastusseuran tuottamasta aineistosta. Vuosittain julkaitavassa tilastossa onnettomuudet jaetaan onnettomuuksiin ja kuoleman johtaneisiin onnettomuuksiin. Tilastoinnissa on myös eroteltu muun muassa vesialueet, onnettomuudessa olleen veneilijän ikä, venetyyppi, onnettomuustyyppi ja onnettomuuden syy.¹⁰ Veneilyonnettomuuksia tilastoidaan ainoastaan silloin, kun ne tullevat viranomaisten tietoon, eli suoritetaan pelastus- tai etsintätehtäviä. Tilastoissa näkyvien onnettomuuksien lisäksi tapahtuu paljon erilaisia karilleajoja ja muita veneilyonnettomuuksia, joista osa tilastoituu vain vakuutusyhtiöiden vahinkotilastoihin, mutta osa jää kaiken tilastoinnin ulkopuolelle.¹⁰ Tilastojen ulkopuolelle jäävät onnettomuudet ovat kuitenkin myös potentiaalisia riskitilanteita, joiden seuraukset olisivat voineet olla pahemmat. Näiden tilanteiden määrä ja niihin liittyvät riskitekijät eivät ole tiedossa.

Veneilyn turvallisuuden tilan katsotaan olevan nykyisin kohtalainen, vaikka veneilyonnettomuuksissa on menehtynyt keskimäärin 44 henkilöä vuodessa vuosina 2010–2020. Jos lukua verrataan tieliikenneonnettomuuksissa kuolleisiin ja siihen, että veneilykausi on parhaimmillaankin korkeintaan noin puolet vuodesta, on kuoleiden määrä itseasiassa melko suuri. Monella veneellä liikutaan todellisuudessa vain muutaman kerran kesässä ja silti lähes 50 ihmistä kuolee veneilyonnettomuuksien seurauksena vuosittain. Traficomin teettämän Veneilytutkimuksen (2024) mukaan veneilyturvallisuus on parantunut viime vuosina ja kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet ovat vähentyneet. Alkoholin käyttö vesillä puhalluskokeiden perusteella on pysynyt kutakuinkin samalla tasolla kuin aikaisemmin. Alkoholin käyttöä vesiliikenteessä käsitellään tarkemmin luvussa 4.

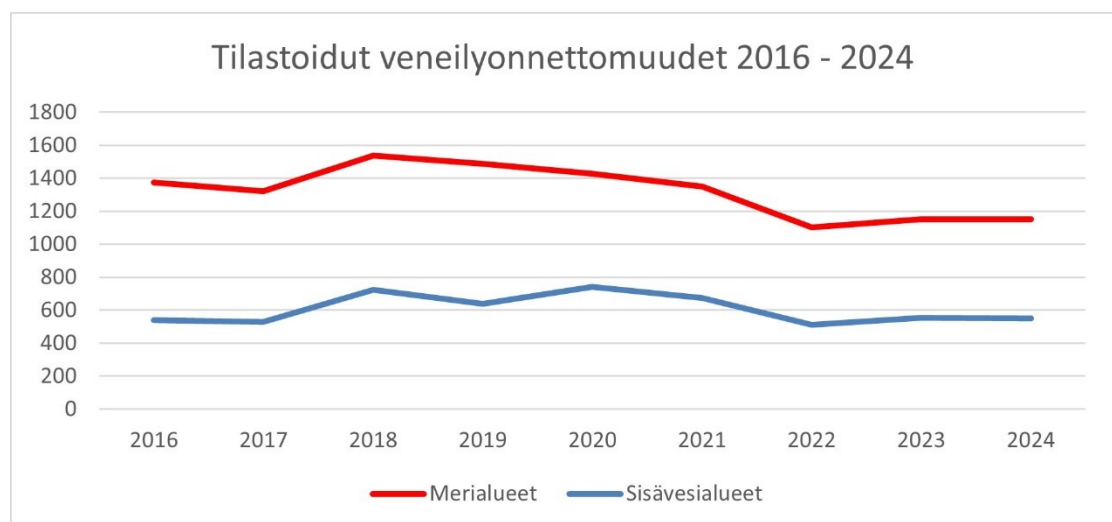
Vuonna 2023 tapahtui Traficomin tilaston perusteella 34 kuolemaan johtanutta huviveneonnettomuutta. Näistä 19 tapauksessa (56 %:ssa) alkoholi oli onnettomuudessa ainakin osasyynä. Kuoleman johtaneiden onnettomuuksien määrä on ollut keskimääräisesti laskussa pitkällä aikavälillä, joskin väheneminen on hidastunut selvästi 2000-luvulla ja alkoholin suhteellinen osuus onnettomuuksien

taustatekijänä on pikemminkin kasvusuunnassa. Vuonna 2022 tapahtui historiallisen vähän, 27 kappaletta, kuolemaan johtaneita huviveneonnettomuuksia.

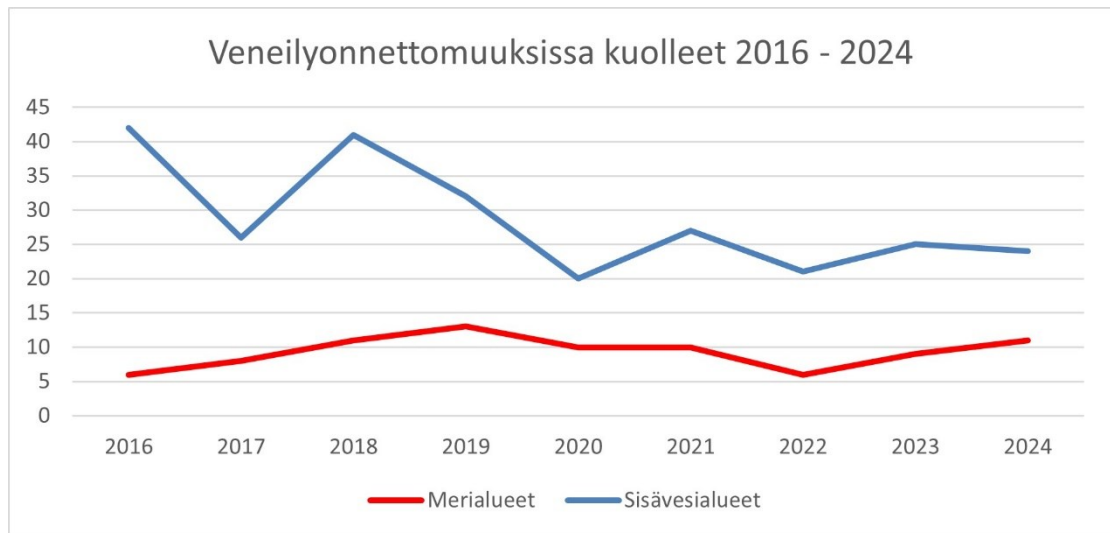
Pelastustehtäviä vaatineita veneilyonnettomuuksia tapahtui Suomessa Traficomin tilaston mukaan vuonna 2023 yhteensä 1720 kappaletta. Onnettomuuksien kokonaismäärä väheni 13 % vuodesta 2015, jolloin onnettomuuksia tapahtui 1972 kappaletta. Terveystieteiden ja hyvinvointilaitoksen (THL) tilastojen mukaan vuodeosastoilla on vuonna 2022 hoidettu 22 hukkumistapaturmaa¹¹, osa näistä on muita kuin veneilyyn liittyviä tapaturmia ja suhteessa hyvin pieni osa hukkumistapaturmista päätyy hoidettavaksi vuodeosastoille verrattuna hukkuneiden vuosittaiseen määrään. Toisin kuin yleisesti vuodeosastolla hoidettavista tapaturmista, hukkumistapaturmista suurempi osa (n. 60 %) on miesten tapaturmia. Osa veneilyn tapaturmista, joita hoidetaan vuodeosastoilla, tilastoituu kuljetustapaturmiksi, myös näissä miesten osuus on selvästi naisten osuutta suurempi¹¹. Tilastosta ei kuitenkaan voida erottaa vesiliikenteen kuljetustapaturmia muiden liikennemuotojen tapaturmista.

Tilastoiduista vesiliikenneonnettomuuksista suurin osa, noin 70 %, tapahtuu merialueilla. Silti pääosa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtuu sisävesillä. Myös pääosa veneilystä tapahtuu sisävesillä mökkirantojen vesistöissä.¹⁰ Todennäköistä on, että sisävesillä tapahtuu paljon myös pieniä havereita, jotka eivät tilastoidu, kun onnettomuuteen joutuneet onnistuvat pelastautumaan itsenäisesti tai muiden vesilläliikkujien avulla ilman viranomaisien apua.

Veneilyturvallisuus koostuu eri osatekijöistä. Yhtenä merkittävänä tekijänä on veneen tekninen turvallisuus ja toisena, ehkä jopa merkittävämpänä tekijänä on veneen kuljettajan ja muiden veneessä olijoiden toiminta. Inhimilliset tekijät vaikuttavat suuresti veneilyn kokonaisturvallisuuteen. Kaikkien veneessä olevien henkilöiden, etenkin vesikulkuneuvon päällikön, joka kaikissa veneissä tulee olla, tulisi huomioida turvallisuuskohdat omissa tiedoissaan ja taidoissaan. Näillä on suuri vaikutus myös veneen tekniseen turvallisuuteen.¹⁰



Kuva 2. veneilyonnettomuudet 2016–2024



Kuva 3. veneilyonnettomuuksissa kuolleet 2016–2024

Selvästi eniten kuolemantapauksia aiheutuu veneen kaatumisesta tai kallistumisesta. Toiseksi eniten kuolemantapauksia aiheutuu sairaskohtauksista. Sekä veneen kaatuessa että sairaskohtauksissa kuollut henkilö on lähes aina menehtynyt hukkumiseen. Hukkumisriskiä kasvattaa muun muassa heikko toimintakyky ja uimataidon puute, perussairaudet, kelluntapukineiden käyttämättömyys, päihteet sekä sääolosuhteet. Vesiliikenteen hukkumisista suurin osa tapahtuu sisävesillä soutuveneillä ja muilla pienimmillä veneillä sellaisille toimijoille, jotka eivät välttämättä edes miellä itseään veneilijöiksi.¹ Suomen veneilyturvallisuuden tilanne on myös selvästi verrokkimaita heikompi.

Onnettomuuksia voidaan välttää kiinnittämällä veneilijöiden huomio turvallisuusasenteisiin ja inhimillisten tekijöiden huomioimiseen. Myös lainsäädännöllisiä keinoja, kuten promillerajan laskulla ja pelastusliivien käyttöpakolla kaikissa veneissä, voitaisiin todennäköisesti vähentää vesiliikenteen kuolemia.

3.4 Veneilyn pelastus- ja valvontatoiminnasta ja resursseista

Vesillä liikuttaessa on voimassa vesiliikennelaki. Tätä lakia sovelletaan vesikulkuneuvoihin ja niiden käyttämiseen Suomen vesialueella. Poliisi suorittaa vesiliikenteen valvontaa sisävesillä sekä merialueilla satamien läheisyydessä. Rajavartiolaitoksen merivartiostot hoitavat vesiliikenteenvalvonnan merialueilla. Venepoliisin peruskurssilta valmistuu vuodessa noin 10 poliisimiestä. Kurssin suorittamisen jälkeen poliisimiehellä on oikeus kuljettaa poliisivenettä ja vesijettiä.¹²

Venepoliisitoiminnassa valvontatehtävissä on usein kolme venepoliisia kerrallaan sijoittuneena yhteen veneeseen ja yhteen vesijettiin. Lisäksi mukana on yleensä ainakin ideaalitalanteessa, yksi sairaanhoitaja verinäytteen ottamista varten mahdollisissa ruorijuopumustapauksissa¹². Jos mukana ei ole verikokeen ottajaa tai tarkkuusalkometria, on mahdollinen ruorijuopumuksesta epäilty kuljetettava erikseen verikokeeseen, mikä sitoo poliisin resursseja pitkäksi aikaa.⁵

Pelastuslaitoksella on käytössään 783 venettä ja 68 muuta vesikulkuneuvoa. Pelastuslaitos on vuonna 2023 osallistunut 82 vesiliikenteen pelastustehtävään, aikaisempina vuosina määrä on vaihdellut noin 130–150. Vuonna 2023 ihmisten vedestä pelastamiseen liittyviä tehtäviä oli 370, joissa pintapelastustehtäviä 276 ja sukellustehtäviä 98 tapauksessa.¹³

Rajavartiolaitos on johtava meripelastusviranomainen Suomessa. Meripelastustoimen operatiivisesta toiminnasta kentällä vastaavat Länsi-Suomen ja Suomenlahden merivartiostot, joiden johtokeskukset sijaitsevat Turussa ja Helsingissä. Kenttätoimintaa johtaa meripelastuksen johtokeskus sekä joukko merellä liikkuvia meripelastusyksiköjä. Meripelastustoimintaan kuuluu joukko erityyppisiä aluksia, joita käytetään tarpeen mukaan.^{14, 15}

4 Päihteet veneilyssä

4.1 Alkoholin käyttö vesillä

Alkoholi on mukana suuressa osassa kuolemaan johtaneissa vesiliikenneonnettomuuksista, erityisesti hukkumisonnettomuuksissa ja erityisesti sisävesillä. Vuonna 2023 tapahtuneista huviveneilyn kuolemaan johtaneista onnettomuuksista alkoholia oli käytetty noin 55 prosentissa. Suomessa ongelmaryhmänä hukkumistapauksissa näyttäytyvät etenkin päihtyneinä liikkuvat yli 60-vuotiaat miehet sisävesillä. Myös niin sanottu ”täsmäjuopottelu” on lisääntynyt vesiliikenteessä. Tässä ilmiössä alkoholia käytetään tietoisesti juuri sen verran, että käyttö jää alle rangaistavuusrajan.¹

Merialueilla alkoholin osuus onnettomuuksien aiheuttajana on Rajavartiolaitoksen havaintojen mukaan marginaalinen ja alkoholin ollessa onnettomuuden syynä tai osasyynä, on kysymyksessä pääsääntöisesti ollut rangaistavan promillerajan huomattava ylitys. Tutkinnassa olleet epäillyt vesiliikennejuopumukset ajoittuvat yleensä ja odotetustikin avovesikaudelle (huhti–lokakuu) ja huippu ajoittuu kesä-heinäkuulle.¹⁶

Rajavartiolaitoksen merialueilla tekemissä puhallutuksissa hieman yli prosentti puhallutetuista ylitti vuonna 2024 ruorijuopumuksen rajan. Tulos on samaa suuruusluokkaa kuin vuonna 2016. Vuonna 2024 Rajavartiolaitos puhallutti noin 7300 henkilöä merialueilla ja näistä 108 ylitti yhden promillen rajan. Tilastointia ei tehdä siltä osin, kuinka monella oli puhallutettaessa promilleja, jotka jäivät alle rangaistavuusrajan.¹⁶

Rajavartiolaitoksen havaintojen mukaan alkoholin vaikutuksen alaisena vesillä liikkuminen on huomattavasti yleisempää kaupunkien satama-alueiden ja vierasvenesatamien läheisyydessä, jossa on muutenkin enemmän veneliikennettä. Tällöin vesillä liikkumisen motiivi on usein paikasta toiseen siirtyminen, ei niinkään itse veneily. Ulompana saaristossa liikutaan tarkastustoiminnassa tehtyjen havaintojen perusteella harvoin alkoholin vaikutuksen alaisena, ainakaan rangaistavuuden rajan ylittäen.¹⁶

4.2 Alkoholin vaikutus riskiin joutua onnettomuuteen

Humaltuminen lisää vaaraa joutua tapaturmiin alkoholipitoisuuden kasvaessa. Promillearvo ei ole sama kuin humala, mutta sen mittaaminen on toimiva keino tarkastella aivojen toiminnan häiriintymistä. Uloshengitysilman alkoholipitoisuus kuvaa suurin piirtein veren alkoholipitoisuutta, mutta myös poliisin puhallutuksissa käytetyt mittarit arvioivat yleensä alkoholin pitoisuutta hieman todellista pienemmäksi ja erityisen paljon heittoa on halvoissa kansalaisille helposti saatavilla olevissa alkometreissä.²¹

Terveiden ja hyvinvointilaitoksen (THL) tekemän Juomatapatutkimuksen 2024 tulosten perusteella humalatilaan liittyville riskeille altistui 12 kuukauden aikana 54 prosenttia 20–79-vuotiaista, mikä vastaa noin 2 180 000 henkilöä. Vaikka lievän humalatilan aiheuttama riski ei yksilötasolla ole erityisen suuri, sen yleisyyden vuoksi näistä tilanteista silti kertyy väestötasolla paljon haittoja.¹⁷ Humalatilan aiheuttaman riskille altistutaan, kun kerta-annos yhdellä juomiskerralla on vähintään viisi alkoholiannosta¹⁷, mikä tulee useimmilla aikuisilla täyteen muutaman tunnin juomisella jo selvästi alle yhden promillen humalatilassa¹⁸.

Alkoholi heikentää suoriutumista monipuolista tarkkaavuutta vaativissa tehtävissä, kuten kulkuneuvon ohjaamista. Jo puolta promillea pienemmät pitoisuudet voivat heikentää suorituskkyä liikenteessä, vaikkei edes tieliikenteelle asetettua rattijuoppouden rajaa ylitetä. Esimerkiksi Norjassa tieliikenteessä rattijuoppouden raja on tämän vuoksi asetettu 0,2 promilleen, jotta ollaan ns. turvallisella puolella. Sama raja koskee myös yli 15 metrisiä vesiliikennealuksia. Tieliikenneonnettomuuden vaara on kolminkertainen, kun promillet ovat välillä 0,5–1,0. Yhden promillen humalatilassa vaara joutua onnettomuuteen on jo yhdeksänkertainen. Kuolemaan johtavan liikenneonnettomuuden riski kasvaa vielä jyrkemmin: 0,4 promillessa riski on kymmenkertainen ja yhden promillen riski satakertainen. Väsymys lisää riskiä. Henkilön voi olla myös vaikea arvioida omaa humalatilaansa, koska humalan tunne häviää nopeasti, vaikka alkoholin palaminen on hidasta.¹⁹

Yksilön herkkyys humalan vaikutuksille vaihtelee. Suomalaisista noin 50 %:ssa näkyy humalan oireita, kun veren alkoholipitoisuus on promillen. Tällöin sekä fyysinen että henkinen toiminnan säätely häiriintyy, itsekritiikki vähenee, käytös on estottomampaa, koordinoitukyky heikkenee, ja tasapaino, tarkkaavaisuus ja reaktiokyky heikkenevät huomattavasti.¹⁹ Liikenteen kannalta nämä lisäävät riskiä joutua onnettomuuteen. Vesillä liikuttaessa tasapainon ja reaktiokyvyn heikkeneminen lisäävät riskiä joutua veden varaan, vaikka paikalla ei olisi muuta liikennettä. Hukkumisonnettomuus on usein monen tekijän summa ja lieväkin humalatila lisää onnettomuusriskiä, koska arviointikyky, reaktionopeus ja liikkeiden hallinta heikkenevät.²⁰ Tämän vuoksi myös matkustajien humalatila voi johtaa onnettomuuteen etenekin avomallisissa veneissä.

Taulukko 1. alkoholin vaikutuksista eri promilleilla ihmisen toimintakykyyn ²¹

Veren promille-määrä	Vaikutus ihmisen toimintaan
0,25	Estot vähenevät, itseluottamus kasvaa, lämmön ja hyvinvoinnin tunne, tarkkaavuus heikentyy .
0,25–0,5	Mielihyvän tunne, kömpelyyttä , arvostelukyky heikkenee.
0,5–1,0	Reaktioaika, ajokyky ja liikkeiden hallinta heikkenevät , tunteet ailahtelevat.
1,0–2,5	Edellisten toimintojen heikkeneminen voimistuu, pahoinvointia, oksennuksia, sekavuutta.

Myös veneiden ja vesikulkuneuvojen muutos yhdessä alkoholin kanssa lisää onnettomuuksien riskejä ja seurauksia. Veneet ovat lisäksi entistä tehokkaampia ja kulkevat suuremmilla nopeuksilla, jolloin niiden hallintaan ja kuljettajan reagoitukykyyn sekä tarkkavaisuuteen kohdistuu korkeampia vaatimuksia. Vesiliikenne on paikoitellen ruuhkautunut ja liikkeellä on enenevissä määrin henkilöitä, joilla ei ole pitkää kokemusta veneen kuljettajana.¹ Myös nopeasti lisääntyneet uudet

vesikulkuneuvot kuten vesiskootterit, kanootit ja kajakit sekä SUP-laumat muuttavat vesiliikennettä. Jo nämä uudet liikkumisvälineet ovat keskenään hyvin erilaisia ja niiden väliset nopeuserot suuria ja esim. kanoottien ja kajakkien havaittavuus muiden vesilläliikkujien toimesta heikko. Suomessa vesillä liikkuminen on usein ajanvietettä eikä niinkään paikasta toiseen siirtymistä, jolloin moni ei ehkä edes miellä sen olevan liikennettä.

Kaikkein yleisin venetyyppi on edelleen soutuvene¹⁰. Soutuveneisiin tyypillisesti liittyvä ominaisuus on kiikkeryys, joka edellyttää veneessä olevilta nopeita reaktioita ja vakautta veneessä liikkumisessa. Erityisesti kiikkeryyteen liittyviä ongelmia on Suomessa suositussa ns. savolaismallisen veneen edullisissa nykymuodoissa, joissa aikaisemmin puusta tehty malli valmistetaan kevyestä muovista²². Sekä reaktiokyky että liikkumisen vakaus heikkenevät jo alle yhden promillen humalatilassa (Taulukko 1.), mikä entisestään lisää yleisen venetyypin turvallisuusriskejä. Soutuveneistä putoaa helposti, mutta niihin takaisin nouseminen on yleensä hyvin vaikeaa ja vaatii voimia ja harkintaa²², jotka myös heikkenevät promillemäärän noustessa.

4.3 Tyypillinen kuolemaan johtanut vesiliikenneonnettomuus

Tyypillinen kuolemaan johtanut vesiliikenneonnettomuus on yksittäisonnettomuus, jossa ei ole muita liikkujia osallisina kuin onnettomuusveneessä olijat. Onnettomuustutkintakeskus on tehnyt teematutkimuksen, jossa on käyty läpi kaikki vuonna 2021 tapahtuneet tapaturmaiset hukkumiskuolemat. Tutkimuksen vesiliikennettä koskevista hukkumistarinoista käy ilmi, että kaikkein tyypillisimpään hukkumistapaukseen vesillä liittyy mies tai miehet, soutuvene tai perämoottorilla varustettu soutuvene ja päihtymystila sekä pelastusliivien käyttämättömyys. Tyypillisesti lähdetään humalassa mökkirannasta kalastelemaan tai kokemaan verkkoja pienellä avomallisella veneellä yksin tai kaverin kanssa juopuneena tai edelleen alkoholin käyttöä jatkaen ilman pelastusliivejä. Korkeintaan pelastusliivit ovat mukana, mutta niitä ei pueta päälle. Noin puolet vuoden 2021 veneilyyn liittyneistä hukkumistapauksista oli tämän kaltaisia.²³

Kun henkilön epäillään joutuneen onnettomuuteen vesillä, kutsutaan paikalle venepoliisi tai merialueella mahdollisesti Rajavartiolaitoksen yksikkö. Poliisi pyytää yleensä vedenalaiseen pelastamiseen virka-apua muilta viranomaisilta, pääosin pelastuslaitokselta, josta saadaan mm. sukeltaja. Myös vapaaehtoista pelastuspalvelua voidaan pyytää avuksi. Aluksi kyse on pelastustoiminnasta, mutta jos uhria ei löydy veneestä tai veneen välittömästä läheisyydestä, muuttuu pelastustoiminta etsinnäksi ja aloitetaan hätäetsintä. Hätäetsinnän tavoitteena on löytää uhri hengissä, jonka vuoksi tilanteessa joudutaan käyttämään paljon resursseja. Vesistöetsinnässä käytettävät keskeisimpiä työkaluja ovat vesikulkuneuvot (vene tai vesijetti), UAS (viranomaisten miehittämätön ilma-alus eli käytännössä drone), viistokaikuluotain, naara ja ruumiskoira. Jos uhria ei löydetä, muuttuu etsintä poliisitutkinnaksi. Uhrin etsintä on omaisille tietenkin raskasta ja lisäksi se on yhteiskunnalle kallista. Vesistöetsintä poikkeaa maastoetsinnästä mm. suuremman kalustotarpeensa vuoksi. Vesistöetsinnässä ollaan myös enemmän olosuhteiden armoilla ja joskus vesistöetsintä vaarantaa myös etsijät ja tämän vuoksi etsintä joudutaan keskeyttämään tai sitä ei voida edes aloittaa. Vesiliikenteessä uhrin etsiminen voi viedä merkittävästi resursseja ja joskus uhri löytyy vasta pitkän ajan päästä, jolloin jälleen on kutsuttava viranomaiset paikalle ja saatava uhri nostettua vedestä ja aktivoitava poliisitutkinta.²⁴

4.4 Näkemyksiä alkoholin käytöstä vesillä ja promillerajan laskusta

4.4.1 Promillerajan laskeminen

Traficomin veneilytutkimus osoittaa, että yleinen asenneilmasto etenkin alkoholin käyttöön vesillä on tiukentunut. Yli puolet tutkimukseen vastanneista laskisi veneilyn promillerajaa, kolmannes 0,5 promilleen, jolloin se olisi sama kuin tieliikenteessä ja ammattimaisessa vesiliikenteessä ja 13 % laskisi rajan nolnaan. Vain 39 % pitäisi sen ennallaan ja 3 % nostaisi rajaa.¹⁰

LähiTapiola teetti vuonna 2020 Arjen katsaus -kyselyn, jossa selvitettiin mm. asenteita alkoholin käyttöön vesiliikenteessä. Kyselyn vastaajista 54 % oli sitä mieltä, että huviveneilyn promillerajaa pitäisi laskea nykyisestä 1,0 promillestä. Laskua kannattavista puolet alentaisi sen 0,5 promilleen ja joka neljäs suoraan nolnaan. Vesi on ympäristönä jopa tienpintaa haastavampi, sillä aallot heiluttavat venettä ja keli voi muuttua yllättäen. Yhden promillen humaltila heikentää jo huomattavasti veneilijän tasapainoa, tarkkaavaisuutta ja reaktiokykyä. Vesi on usein myös kylmää, mikä heikentää selviytymismahdollisuuksia vedenvaraan joututtaessa.²⁵

2000-luvun alkupuolella veneilyn promillerajan laskusta 0,5 promilleen on tehty myös useita (n. 10) lakialoitteita eduskunnassa usean puolueen toimesta. Aloitteissa korostetaan, että alkoholia nauttinut vaarantaa itsensä lisäksi erityisesti moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla myös muiden vesilläliikkujien turvallisuutta, vesikulkuneuvojen massa- ja nopeuserot lisäävät onnettomuuksien seurausten vakavuutta ja vesillä liikkuvien osaamistaso on usein puutteellista, koska vesillä liikkuu paljon melko kokemattomia henkilöitä.²⁶

Oikeusministeriön vuonna 2010 asettaman työryhmän mietinnöstä ja siihen saaduista lausunnoista käy ilmi, että promillerajan laskua kannattavat näkevät alemman rajan tai jopa nollatoleranssin myös viestinnällisenä ja symbolisena tekona, jolla annetaan viesti, ettei alkoholi ja vesillä liikkuminen sovi yhteen. Toisaalta ihan konkreettisena asiana nostetaan esille, että vähäisilläkin suorituskykyä heikentävillä tekijöillä voi olla ratkaiseva merkitys vesiliikenteen turvallisuudelle. Vesiliikenteen nykyinen yhden promillen raja taas nähdään myös viestinä siitä, että humalassa veneily on täysin sallittua ja sosiaalisesti hyväksyttyä. Vaikka promilleraja itsessään antaa tietyn viestin, on sillä myös ihan konkreettinen kiinnijäämiseen liittyvä vaikutus. Vesiliikenneonnettomuuksien pelastustilanteet ovat usein vaativampia ja avun saanti hankalampaa kuin esim. tieliikenteessä ja tämän vuoksi vesiliikenneonnettomuuden seuraukset tuhoisampia, mikä myös osaltaan tukee sitä, että kannattaa panostaa onnettomuuksia ehkäiseviin toimiin.²⁷

Vesiliikennejuopumuksen rangaistavuudella pyritään suojaamaan ihmisten henkeä ja terveyttä. Koska nämä suojeltavat oikeushyvät ovat oikeushyvien arvoasteikon yläpäästä, on perusteltua säätää rangaistavaksi puhdas tekorikos muiden liikennemutojen tapaan.²⁷

Vesiliikennekulttuuri koetaan jopa alkoholin käyttöön vesillä liikuttaessa rohkaisevaksi, eikä lainsäädäntö ohjaa kulttuuria turvallisempaan suuntaan. Se, että vesiliikennettä koskeva sääntely olisi yhdenmukainen maantie-, raide- ja ilmaliikenteen kanssa osoittaisi yleisesti lainsäätäjän kannan alkoholin käyttöön liikennevälineissä. Vesikulkuneuvo on myös silloin tällöin osa matkaketjua, jolloin sitä tulisi koskea samanlaiset säännöt kuin muitakin liikennevälineitä. Ihmiset pyrkivät

noudattamaan lakia, jollei se ole vastoin yleistä oikeustajua. Vesiliikenteen rinnastaminen muihin liikennemuotoihin alkoholin sallittavuuden suhteen ei olisi vastoin yleistä oikeustajua. Se ei myöskään loukkaisi kenenkään laillisia oikeuksia tai kohtuuttomasti rajoittaisi kenenkään elämää.²⁷

Vuoden 2010 oikeusministeriön asettaman työryhmän mietinnön seurauksena ammattiliikenteen promilleraja laskettiin 0,5 promilleen. Tämä nähtiin mietinnön lausuntopalautteen perusteella ongelmallisena (muun muassa sisäasiainministeriön palautteessa), koska aina ei voida määritellä, mikä on ammattimaista liikennettä ja mikä huviveneilyä. Lisäksi tämän ei katsottu esimerkiksi sosiaali- ja terveysministeriön lausunnossa vastaavan vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseen, koska lähes kaikki vesiliikenteen kuolemaan johtaneet onnettomuudet tapahtuvat huviveneilyssä ja yleensä vielä pienillä veneillä.²⁷

4.4.2 Promillerajan pitäminen ennallaan

Oikeusministeriön vuonna 2010 asettaman työryhmän mietinnön ja siihen tulleen lausuntopalautteen perusteella nykyisen yhden promillen ruorijuopumusrajan puolustajat perustelevat näkemystään mm. sillä, 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. Tekijä kuitenkin tavanomaisesti kiistää teon vaarallisuuden ja tällöin syyttäjän pitää esittää näyttöä tekopaikasta ja siitä, että tekopaikalla oli tapahtuma-aikana muuta liikennettä (tai ainakin olisi yleisen elämäkokemuksen mukaan voinut olla). Tällainen todistelu on työlästä ja jää usein riittämättömäksi ja näin teko tuomitsematta. Promillerajan ylitystä tekijä ei voi kiistää.²⁷

Nykyistä promillerajaa pidetään riittävänä myös siksi, että usein humalassa veneilevä vaarantaa vain itsensä, eikä tällöin ole riittäviä perusteita tiukentaa promillerajaa. Vesiliikenteen katsotaan eroavan esimerkiksi tieliikenteestä siten, että vesillä liikkuja ei usein kohtaa liikkuessaan, vaikka humalassa, muita liikkuja.³ Toisaalta tällöin ei toteudu eri liikennevälineillä liikkuvien yhdenvertaisuus. Järvenjäällä moottorikelkalla ajettaessa rangaistavuuden raja on 0,5 promillea, vaikka olisi varmaa, ettei jäällä ole koko talvena ollut muita kelkkailijoita. Sulan veden aikana voi veneillä samalla paikalla promillen humalassa, vaikka paikalla olisi lukuisasti muita veneilijöitä tai ihmisiä uimassa.²⁷

Vuosien 2010–2012 työryhmän yksi perustelu ruorijuopumusrajan säilyttämiselle yhdessä promillessa oli, että vesiliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä on viime vuosikymmenten aikana laskenut samanaikaisesti kuin vesikulkuneuvojen ja vesiliikennesuoritteiden määrä on kasvanut. Toisaalta onnettomuuksien, joissa alkoholi on yksi osatekijöistä, määrä on pysynyt jokseenkin samana. Liikenne- ja viestintäministeriö nostikin omassa lausuntopalautteessaan tuolloin esille, että mikäli liikennekuolemia halutaan vähentää, on tärkeää huomioida ja ottaa käyttöön kaikki keinot, myös promillerajan lasku.²⁷ Vuoden 2010–2012 kokoontuneen työryhmän jälkeen on vuonna 2022 laadittu LVM:n vetämänä Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026, jossa pitkän ajan tavoite kaikille liikennemuodoille on nolla liikennekuolemaa.¹

4.4.3 *Promillerajan laajentaminen koskemaan soutuveneitä*

Suomen Meripelastusseura toi esille vuoden 2010–2012 työskennelleen oikeusministeriön asettaman työryhmän laatimaan muistioon antamassaan lausunnossa, että suomalaista veneilyturvallisuutta heikentävät pääosin pienet, usein perämoottorilla varustetut veneet, eivät niinkään isot tai nopeat veneet. Isoilla veneillä saadaan aikaan tuhoisiakin onnettomuuksia, mutta määrällisesti suuremman vaaran aiheuttavat pienveneet, joilla tehdään matkaa tutuilla vesillä, mökin edustalla tai esimerkiksi yleisestä rannasta mökille tai kalastuspaikalle.²⁷

Soutuveneet ovat kokonaan promillerajasääntelyn ulkopuolella, mutta niillä tapahtuu useita kuolemaan johtaneita onnettomuuksia vuodessa, joten myös ne tulisi ottaa promillerajasääntelyn piiriin siitäkin huolimatta, että niiden valvonta on vaikeasti toteutettavissa. Tähänkin kuitenkin pätee, että laki ohjaa ihmisiä toimimaan toivotulla tavalla.²⁷

5 Pelastusliivien käyttö

Turvavarusteiden käyttö veneilyssä vaihtelee suuresti, todennäköisesti veneilytapahtumasta riippuen. Traficomin teettämien kyselytutkimusten mukaan pelastusliivejä käyttää vesillä liikkuvista 58–62 % aina vesillä ollessaan. Vain 2–10 % ei käytä liivejä koskaan. Tutkimuksen tuloksista on päätelty, että pelastusliivejä jätetään käyttämättä useimmin sisävesillä ja etenkin pienillä järvillä ja lammilla.^{10 ja}

⁹ Tuloksia tarkasteltaessa on huomioitava, että ne saattavat antaa liian positiivisen kuvan kelluntapukineiden käytöstä, koska vastaajat suurella todennäköisyydellä pyrkivät vastaamaan viranomaisten teettämään tutkimukseen todellisuutta turvallisuus myönteisemmin. Yleinen käsitys kelluntapukineiden käytöstä on, että niiden käyttö on tutkimustulosten antamaa kuvaa alhaisempaa ja tätä käsitystä tukevat myös onnettomuustilastot.

Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tutkittaessa on havaittu, että vain harvalla on ollut hukkuessaan päällä pelastusliivit tai muu kellunta-asu. Joillakin hukku-neilla liivit on olleet mukana veneessä, mutta eivät puettuna päälle. Lisäksi muutamalla on ollut liivit päällä, mutta joko väärin puettuna tai päällä olleet liivit ovat olleet vialliset.²³

Traficomin teettämän kyselyn perusteella yleisin syy pelastusliivien käyttämättömyydelle on, ettei niitä omisteta lainkaan. Toiseksi yleisin syy on liivien koettu epämukavuus. Monella ne ovat myös mukana veneessä mutta eivät päällä, koska niitä ei koeta tilanteessa tarpeellisiksi. Myös se, ettei niitä koeta tarpeellisiksi ko. veneilytapahtumassa esim. pienellä järvellä, nousee esiin käyttämättömyyden syissä.⁹

Pohjoismaisten vesiliikenteen viranomaisten välisessä kokouksessa lokakuussa 2024 nousi esille, että Tanskassa tehdyn tutkimuksen mukaan pelastusliivejä ei käytetä, koska niitä ei mielletä tarpeelliseksi, ne haittaavat liikkumista ja ovat tiellä. Tutkimuksessa selvisi myös, että pelastusliivien käyttö mielletään merkkinä kokemattomuudesta ja osaamattomuudesta, jonka vuoksi kokeneeksi ja osavaksi itsensä mieltävä veneilijä ei niitä käytä. Vaikka Tanskassa veneily on luonteeltaan erilaista kuin Suomessa, asenneilmapiiri vastannee ainakin osin suomalaista asenneilmapiiriä ja tutkimuksen tulos voi näin heijastella myös suomalaisten veneilijöiden asenteita pelastusliivien käyttöön.

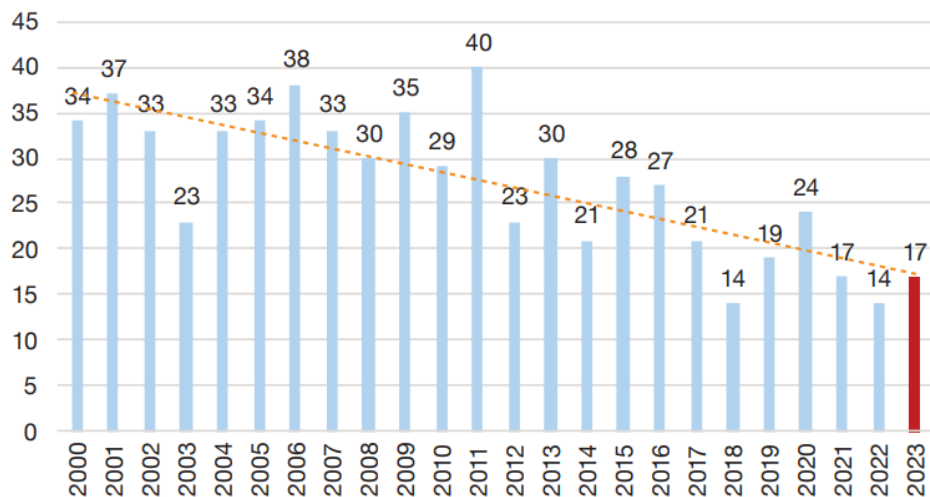
Vuonna 2019 tanskalaisten tekemässä veneilytutkimuksessa 86 % veneilijöistä vastasi käyttävänsä pelastusliivejä aina tai melkein aina. Havaintoihin perustuvassa tutkimuksessa vuonna 2022 ilmeni kuitenkin, että todellisuudessa vain 57 % veneilijöistä käyttivät liivejä.²⁸ Tämä havainto tukee myös Traficomin veneilytutkimuksen perusteella tehtyjä johtopäätöksiä. Tanskalaisten havaintojen mukaan mielenkiintoinen on myös havainto, että jos veneessä käytettiin liivejä niin kaikki käyttivät - ja jos ei, niin kukaan ei käyttänyt²⁸.

6 Huviveneilyyn liittyvä lainsäädäntö ja turvallisuustilanne Pohjoismaissa ja Virossa

6.1 Ruotsi

Ruotsin "merilain" (Sjölag 1994:1009) mukaan ruorijuopumuksen alaraja on 0,2 promillea koskien yli 10 metrisiä aluksia tai aluksia, joiden nopeus on yli 15 solmua. Törkeän ruorijuopumuksen promilleraja on 1,0 promillea. Tätä pienempiä tai hitaampia veneitä kuljetettaessa voidaan tuomita ruorijuopumuksesta vain, jos osoitetaan turvallisuuden vaarantuvan. Ruorijuopumuksesta voidaan tuomita sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Törkeästä ruorijuopumuksesta voidaan kuljettaja tuomita vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Vuodesta 2010 alkaen Poliisilla, Merivartiolaitoksella ja Tullilla on ollut oikeus suorittaa alkoholin puhalluskokeita vesillä ilman erityistä perusteltua syytäkin, kun aikaisemmin siihen tarvittiin epäily vesikulkuneuvon kuljettamiskyvyn heikkene- misestä. Ruotsissa 0,2 promillen raja ruorijuopumukseen on herättänyt myös kri- tiikkiä sitä vastaan ²⁹ aika lailla samoin perustein kuin Suomessa perustellaan yh- den promillen rajan riittävyttä. Pelastusliivien tai minkäänlaisten kelluntapukinei- den käyttö ei ole Ruotsissa pakollista, eikä lainsäädäntö määrää edes niiden mu- kanapitopakkoa. Ruotsissa, kuten Suomessakin, on kuitenkin keskusteltu pelas- tusliivien käytön pakollisuudesta ja erityisesti siitä, että se säästäisi ihmishenkiä tyypillisissä kuolemaan johtavissa veneilyonnettomuuksissa, jotka tapahtuvat pie- nillä veneillä tyynellä kelillä, lähivesistöissä kalastellessa³⁰.



Kuva 4. Ruotsin huviveneilyonnettomuudet vuosina 2000–2023. Vuonna 2010 Ruotsi otti käyttöön veneilyyn liittyvän promillerajan 0,2 ‰ koskien yli 10 metrisiä tai yli 15 solmua kulkevia aluksia. (kuvan lähde: <https://svenskalivraddningssallskapet.se/slscontent/uploads/2024/03/Arsrapport-sammanstallning-2023.pdf>)

Ruotsissa on noin miljoona vapaa-ajan venettä, joista yli 800 000 on merikelpoisia.

6.2 Norja

Norjassa ruorijuopumuksen alaraja on 0,8 promillea alle 15 metrisillä aluksilla ja 0,2 promillea 15 metrisillä tai sitä pidemmällä aluksilla. Lisäksi Norjassa on Pohjoismaiden tiukin sääntely koskien pelastusliivien käyttöä. Niitä on lain mukaan käytettävä aina veneen ulkotiloissa alle 8-metrisissä aluksissa. Toisaalta edes niiden mukana ei ole säädelty 8–24-metrisissä veneissä, mutta yli 24-metrisissä aluksissa kaikille aluksella olijoille täytyy löytyä pelastusliivi. Norjassa on arvioiden mukaan noin 1 067 000 venettä ja niiden määrä on ollut viimeiset 10 vuotta voimakkaassa kasvussa. Eniten ovat lisääntyneet pienet veneet, kuten kanoottit ja pienet moottoriveneet, mikä kertoo myös veneilytapojen muutoksista. Toisaalta esimerkiksi soutuveneiden määrä on laskenut.³¹

6.3 Tanska

Tanskassa on 0,5 promillen raja ruorijuopumukselle ja samoin kuin Suomessa. Jokaiselle huviveneessä olijalle on oltava mukana pelastusliivit, mutta niiden käyttöpakkoa ei ole asetettu.

6.4 Islanti

Islannissa ruorijuoppouden promilleraja on 0,5 promillea. Pelastusliivien osalta ei ole sääntelyä.

6.5 Viro

Virossa on säädetty 0,5 promillen raja ruorijuopumukselle, mutta vesiskoottereita koskien raja on 0,2 promillea.

6.6 Vertailua Pohjoismaiden ja Viron välillä

Taulukko 3. promilleraja ja pelastusliivien käyttö maittain.

	Suomi	Norja	Ruotsi	Islanti	Tanska	Viro (x)
Promilleraja	huviveneet (pl. soutuveneet ja niihin rinnastettavat moottorittomat veneet): 1 ‰ Ammattiliikenne: 0,5 ‰	<15 m alus: 0,8 ‰ ≥15 m 0,2 ‰	≥10 m alus: 0,2 ‰ ≥ 15 solmua kulkeva alus: 0,2 ‰	0,5 ‰	0,5 ‰	0,5 ‰ Vesiskootterit: 0,2 ‰ voimaan 1.1.2015
Pelastusliivien käyttö	moottoriveneessä ja >5 m purjevereessä: mukana pitopakko jokaiselle veneessä olijalle	< 8m vene: käyttöpakko ulkotiloissa ≥ 24m alus: tulee löytyä kaikille	Ei pakollisia	-	mukana pitopakko jokaiselle veneessä olivalle	

Ruotsissa kuolemaan johtaneita huviveneilyonnettomuuksia tapahtuu selvästi vähemmän kuin Suomessa ja Norjassa, joissa huviveneilyonnettomuuksien määrä on suurin piirtein samansuuruinen. Vuonna 2023 (suluissa vuonna 2022 tapahtuneet kuolemaan johtaneet onnettomuudet) Suomessa kuolemaan johtaneita huviveneilyonnettomuuksia tapahtui 34 (27)³², Norjassa 23 (34)³³ ja Ruotsissa 17 (14) kappaletta³⁴. Jos tarkastellaan onnettomuusmääriä asukaslukuun suhteutettuna, näyttäytyy Suomen ja Norjan vesiliikenteen turvallisuustilanne vieläkin surullisempana Ruotsiin verrattaessa. Ruotsissa tapahtuu noin 1,9 vesiliikenteen kuolemaa/milj. asukasta ja Suomessa vastaava luku on 7,1 vesiliikenteen kuolemaa/milj. asukasta. Veneiden määrää mitataan kussakin maassa vähän eri kriteereillä ja on todennäköistä, että Ruotsissa veneiden määrä ei sisällä pieniä soutuvenetyyppejä veneitä, kun taas Suomen tilastoissa ne ovat mukana. Tämän vuoksi ei voida vertailla, kuinka monta kuolemaan johtanutta onnettomuutta veneettä kohden kussakin maassa tapahtuu.

Syyt onnettomuuksille Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa ovat pitkälti samoja: alkoholi, pelastusliivittömyys ja laidan yli putoaminen aiheuttavat valtaosan vesiliikenteen kuolemista. Myös asenneilmapiiri koskien turvavälineiden käyttöä ja veneilyn turvallisuutta yleisemmin vaikuttaa aika lailla samankaltaiselta Pohjoismaissa.

7 Promillerajaan ja pelastusliivien käyttöön liittyvät toimenpide-ehdotukset

Vaikka vesiliikenteen turvallisuus on viime vuosina parantunut ja huviveneilyssä tapahtuu aikaisempaa vähemmän kuolemaan johtavia onnettomuuksia, on tilanne Suomessa veneilyn turvallisuuden osalta edelleen heikko, jos verrataan sitä

muiden suuren venetiheyden maihin. Erityisesti Ruotsiin verrattuna vesiliikenteen turvallisuus on Suomessa selvästi heikompaa. Vesiliikenteen turvallisuuden parantamiselle ei ole asetettu samanlaista selkeää omaa tavoitetta kuin tieliikenteelle, mutta Liikenneturvallisuusstrategiaan on kirjattu yhteinen kaikki liikennemuotoja koskeva tavoite nollavisiosta, jonka mukaan missään liikennemuodossa kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti vuonna 2050. Mikäli tavoitteena on vähentää vesiliikenteen kuolemia ja parantaa vesiliikenteen turvallisuutta ja kehittää turvallisuuskulttuuria, ovat promillerajan laskeminen ja muutenkin nykyistä tiukempi suhtautuminen päihteisiin vesillä sekä pelastusliivien käytön edistäminen ilmiselviä edistettäviä asioita. Tähän saakka alkoholinkäyttöön vesillä ja turvalliseen veneilykulttuuriin on pyritty vaikuttamaan vuosikymmeniä erilaisilla viestintäkampanjoilla, mutta näiden avulla ei ole saavutettu toivottavaa lopputulosta, vaan tarvitaan voimakkaampia keinoja, jos tilanteeseen halutaan muutosta,

Toimenpide-ehdotus, promillerajan laskeminen ja laajentaminen koskemaan kaikkia vesikulkuneuvoja

- Lasketaan vesiliikenteen rangaistavuuden promilleraja 0,5 promilleen
 - Vaihtoehtoisesti lasketaan promilleraja koskemaan vähintään veneitä, joissa on enemmän kuin yksi henkilö kyydissä.
- Laajennetaan promilleraja 0,5 promillea koskemaan kaikkia vesikulkuneuvoja mukaan lukien nykyään yhden promillen rangaistavuuden ulkopuolelle jääviin vesikulkuneuvoihin.
 - Vaihtoehtoisesti asetetaan promilleraja koskemaan vähintään kaikkia niitä vesikulkuneuvoja, joissa on enemmän kuin yksi henkilö kyydissä.
- 0,5 promillen rangaistavuusraja voitaisiin viedä vesiliikennelakiin ja rangaistuksena sen rikkomisesta on hallinnollinen seuraamusmaksu, vesiliikennevirhemaksu sen sijaan, että muutos vietäisiin rikoslakiin.
- 1,0 promillen rajan ylitys säilytetään rikoslaissa kuten tähänkin saakka

Promillerajan laskeminen samalle tasolle tieliikenteen kanssa antaisi viestin, että alkoholi ja vesillä liikkuminen eivät sovi yhteen ja että vesiliikenne on liikennemuoto siinä missä tieliikennekin erilaisine kulkuvälineineen.

Eduskunnan 27.5.2025 hyväksymä lakiesitys koskien hallituksen esitystä 12/2025 mikroliikkumisen sääntelystä on tuomassa promillerajan 0,5 promillea rangaistavuusrajaksi kevyille sähköajoneuvoille ja moottorilla varustetuille polkematta kulkeville polkupyörille kesällä 2025. Perusteluna promillerajan asettamiselle on, että promilleraja edistää tieliikenteen kokonaisturvallisuutta, vähentää onnettomuuskustannuksia ja yhdenmukaistaa ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Promillerajan asettamisella voidaan vähentää päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Samalla vähennetään niitä kustannuksia, jotka syntyvät esimerkiksi terveydenhuollolle ja yritystoiminnalle. Promillerajan asettaminen antaa tienkäyttäjälle myös selkeän rajan ja viestin siitä, etteivät päihteet ja liikenne kuulu yhteen. Rikoslain sijaan promilleraja aiotaan asettaa tieliikennelakiin ja seurauksena promillerajan ylityksestä on 200 euron liikennevirhemaksu.⁶ Kuten veneilyn promillerajaa pohdittaessa vuosina 2010–2012 kokoontuneessa oikeusministeriön työryhmässä, mikroliikkumisen osaltakaan oikeusministeriö ei

ole asettunut kannattamaan promillerajan asettamista sähköpotkulautailulle samoin perustein kuin se ei kannattanut veneilyn promillerajan laskua.

Oikeusministeriön näkökulmasta vesiliikenteessä ja mikroliikenteessä, kuten sähköpotkulautailussa, henkilö vahingoittaa lähinnä itseään onnettomuuteen joutuaan ja tämän vuoksi asiaa ei ole tarpeen säädellä yksilönvapautta rajoittaen ja kriminalisoida sitä. Lisäksi veneilyn osalta nähdään, ettei promillerajan alentamisella (1,0 ‰ -> 0,5 ‰) ole todennäköisesti vaikutusta vesiliikenteen kuolemiin. Vaikka alkoholi on usein syynä tai osasyynä vesiliikennekuolemissa, mitataan uhreilla lähes aina onnettomuuksissa, joissa alkoholi osasyynä, selvästi yli rangaistavuuksien olevia alkoholipitoisuuksia.³

Onnettomuustutkintakeskus OTKES suosittaa vuoden 2021 tapaturmaisten hukkumisten tutkimustyönsä lopputuloksena, että oikeusministeriö valmistelisi lakiehdotusta, jolla veneillä liikkujille osoitettaisiin, että vesillä liikkuminen päihtyneenä ei ole hyväksyttävää ja vesillä liikkumisen promillerajoja tiukennettaisiin ja promillerajat koskisivat myös soutuveneitä. Lisäksi OTKES ehdottaa, että sisäministeriön tulisi kohdentaa vesillä liikkumisen ja erityisesti alkoholinkäytön valvontaa entistä laajemmin sisävesille ja pienille järville siten, että yhä useampi suomalainen vesialue tulisi vähintään ajoittaisen valvonnan piiriin. Jo pienillä valvontaiskuilla alueille, joilla valvontaa ei ole aiemmin ollut, viestittäisiin, että kiinnijäämisriski on olemassa ja että turhaa riskinottoa vesillä ei hyväksytä.³⁵

Lievempänä vaihtoehtona soutuveneiden promillerajalle voisi olla, että promilleraja koskisi soutuveneitä tilanteissa, joissa veneessä on päällikön lisäksi mukana myös muita henkilöitä. Tämä estäisi alkoholista aiheutuvia onnettomuuksia ns. sivullisille.

Toimenpide-ehdotus, pelastusliivien käyttöpakko

- Muutetaan pelastusliivien mukanaolopakko käyttöpakoksi veneiden ulkotiloissa ja avoveneissä.
 - Vaihtoehtoisesti asetetaan käyttöpakko koskemaan kaikkia pieniä venetyyppejä ja näiden ulkotiloja, kuten esimerkiksi Norjassa on tehty koskien alle 8 metrisiä veneitä.
- Laajennetaan pelastusliivien mukanaolopakko koskemaan kaikkia vesikulkuneuvoja ml. soutuveneitä, joissa olisi aina käyttöpakko
- Käyttöpakon rikkomisesta seuraukseksi asetettaisiin hallinnollinen seuraamusmaksu, liikennevirhemaksu

Pääosa vesiliikenteessä kuolleista kuolee sisävesillä liikkeessään pienillä avoveneillä. Nykyisen lain mukaan yli viiden metrin purjeveneissä ja kaikissa moottorilla varustetuissa veneissä on oltava kaikille veneessä oleville mukana pelastusliivi tai kelluntapukine. Pelastusliivi ei kuitenkaan pelasta, jos se ei ole puettuna päälle veden varaan jouduttaessa. Vedenvaraan joutuminen on todennäköisintä avoveneissä ja veneen ulkotiloissa oleskeltaessa, minkä vuoksi käyttöpakko olisi tehokkainta säätää näihin tilanteisiin ja koskemaan myös soutuveneitä ja muita niiden tyyppisiä vesikulkuneuvoja. OTKESin tekemien tutkimusten mukaan suuri osa vesiliikenteessä kuolleista olisi voinut selvitä hengissä, jos uhrilla olisi ollut oikein puettu ja toimiva kelluntapukine/pelastusliivi päällään.

Onnettomuustutkintakeskus OTKES suosittelee sekä vuoden 2021 että vuoden 2011 tapaturmaisten hukkumisten tutkimustyönsä lopputuloksena, että liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin kanssa kehittää keinoja, joilla pelastusliivien ja kelluntapukineiden käyttö saataisiin oleellisesti lisääntymään erityisesti pienillä veneillä liikuttaessa. Tutkintalautakunnan näkemyksen mukaan asian tehokas edistäminen edellyttää normiohjausta.⁴ Myös Traficom on jo lausunnossaan oikeusministeriön työryhmän mietintöön nostanut esille, että pelastusliivien käyttöpakolla voitaisiin vaikuttaa vesiliikenteessä kuolten määrään.³

8 Vaikutusten arviointi

8.1 Promillerajan alentaminen

Merkittävässä osassa, noin puolessa, vesiliikenteen kuolemaan johtaneista onnettomuuksista alkoholi on ollut syy tai vähintään osasyynä onnettomuudelle. Onnettomuustilanteissa suurin osa alkoholin vaikutuksen alaisena olleista uhreista on ollut selvästi kovemmassa humalassa kuin nykyinen rangaistavuuden raja yksi promillea on. Onkin esitetty, ettei promillerajan alentaminen vähentäisi kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tämän tosiasian takia. On kuitenkin todennäköistä, että promillerajan laskeminen vähentää alkoholin käyttöä vesillä osassa niistäkin tapauksista, joissa alkoholipitoisuus ylittää nykyisen rangaistavuuden ajan. Tilanetta voidaan verrata nopeusrajoituksen alentamiseen tieliikenteessä: jos nopeusrajoitus alenee arvosta 80 km/h arvoon 70 km/h, suuri osa aiemmin 90 km/h ajaneista alentaa ajonopeuttaan 80 km/h tuntumaan, vaikka ajaakin edelleen ylinopeutta uuteen nopeusrajoitukseen nähden. Eli asettamalla nykyistä alhaisempi promilleraja vähennetään paitsi 0,5–1 promillen vaikutuksen alaisena olevien veneilijöiden määrää, myös yli yhden promillen vaikutuksen alaisena olevien määrää. Näin vähennetään myös onnettomuuksia, joissa alkoholi on syynä tai osasyynä.

Promillerajan alentaminen puuttuisi myös ns. täsmäjuopottelu-ilmiöön. Kun rangaistavuusraja on nykyisin yhdessä promillessa, voi veneilijä nauttia useita alkoholiannoksia, suuri osa kansalaisista selvästi yli 5 annosta muutamassa tunnissa, kun taas 0,5 promillen rangaistavuusraja tarkoittaa sitä, että alkoholia voi nauttia vain 1–2 annosta ennen liikkeelle lähtöä ja näin humalahakuinen juominen ei ole mahdollista yhdistettynä veneilyyn. Promillerajan alentaminen vähentäisi selvästi alkoholin nauttimisen mahdollisuutta ja näin parantaisi veneen kuljettajan kykyä hallita kulkuvälinettä ja toimia turvallisesti. THL:n Juomatapatutkimuksen perusteella humalatilaa liittyville riskeille altistui ainakin kerran vuodessa 54 % 20–79-vuotiaasta väestöstä, mikä vastaa noin 2 180 000 henkilöä¹⁷. Vähintään kuukausittain näille riskeille altistui 23 % 20–79-vuotiaista suomalaisista eli 940 000 henkilöä¹⁷. Tämä tarkoittaa, että alkoholiriskeille altistuminen on merkittävä haitta ja aiheuttaa myös merkittäviä kustannuksia yhteiskunnalle. Näitä haittoja ja kustannuksia voidaan vähentää, jos alkoholin käyttöön erityisen riskialttiissa tilanteissa, kuten kaikessa liikenteessä, asetetaan selvät rajat, jotka ovat turvallisella tasolla.

Poliisihallitus nostaa omassa muistiossaan esille, että vaikka rikosoikeuden käyttämistä ihmisen oman turvallisuuden vaarantavan toiminnan rajoittamiseen

voidaan aina kritisoida, on kyse myös siitä, mitä yhteiskunnassa ollaan valmiita hyväksymään. Ne arvovalinnat, jotka vaikuttavat rattijuopumuskriminalisoinnin taustalla, ovat varsin olennaisia myös vesiliikenteessä.⁵

Poliisihallitus on myös omassa muistiossaan esittänyt promillerajan alentamista rikoslaissa ja samalla käytännön muuttamista siten, että tuomioistuimien käsittelyn sijaan asia käsiteltäisiin sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) mukaisessa sakkomenettelyssä. Prosessilajin vaihto tuomioistuimen ulkopuoliseen sakkomenettelyyn nopeuttaisi rikosasioiden käsittelyä ja tehostaisi viranomaistoimintaa sekä parantaisi rikoksesta epäillyn oikeusturvaa nopeuttamalla asian käsittelyä. Poliisihallitus on myös esittänyt, että poliisin sekä Rajavartiolaitoksen tulisi pystyä toteamaan vesikulkuneuvon päällikön, kuljettajan tai muussa aluksen turvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimivan veren tai hengitysilman alkoholi paikan päällä. Tämä olisi mahdollista, jos lisättäisiin poliisin ja Rajavartiolaitoksen käytössä olevia tarkkuusalkometrejä. Mukana tarkastustoiminnassa olevalla tarkkuusalkometrillä tehostettaisiin tarkastustoimintaa, kun todistusvoimainen näyttö voitaisiin hankkia heti paikan päällä, eikä poliisipartion tarvitsisi olla sidottuna tehtävään epäillyn kuljettamiseksi terveydenhuollon toimintayksikköön tai poliisiasemalle tarkempaa tarkastusta varten, jos verikoetta ei voida sairaanhoitajan puuttuessa ottaa paikan päällä.⁵

Promillerajan tiukentaminen voisi vähentää myös huviveneilystä ja erityisesti selalaisista vesikulkuneuvoja, joilla ajetaan vain ajelun ja ajanvietteen vuoksi, aiheuttavia meluhäiriöitä ja muuta turvatonta käytöstä, joita raportoidaan joka kesä.³⁶ On mahdollista, että osa häiritsevistä huvikseen ajelusta vesikulkuneuvoilla jäisi ajamatta, jos alkoholin nauttiminen samalla olisi kiellettyä ja kiinni jäädessä olisi muitakin seuraamuksia kuin kehoitus olla aiheuttamatta häiriötä.

Promillerajan alentamisen vaikutuksesta ei ole löytynyt sellaista tieteellistä tutkimusta, jonka pohjalta voitaisiin antaa numeerinen arvio siitä, montako prosenttia onnettomuudet vähenevät.

Vesiliikenteen onnettomuuksien pelastustyöt vievät usein paljon viranomaisten resursseja. Voidaan arvioida, että onnettomuuksien väheneminen promillerajan avulla ja pelastustöiden helpottaminen pelastusliivien käytön avulla säästää viranomaisten resursseja ja näin aikaa ja rahaa säästyy muuhun toimintaan.

8.2 Promillerajan laajentaminen soutuveneisiin

Tällä hetkellä promilleraja ei koske lainkaan soutuveneitä. Soutuveneellä saa lähteä soutamaan ja ottaa kyytiin muita henkilöitä, vaikka olisi hyvinkin juovuksissa. Suurin osa vesiliikenteen kuolemista tapahtuukin soutuveneillä ja erittäin suuri osa kuolleista on humalassa. Ilman soutuveneilyn turvallisuuden parantamista on lähes mahdotonta vähentää merkittävästi veneilykuolemia.

Soutuvene on venetyypeistä siinä mielessä vaarallisin, että siinä ollaan usein melko kiikkerässä, esim. savolaismallisessa, veneessä avotilassa, vaikka nopeudet jäävätkin pieniksi. Vuonna 2022 julkaisussa huviveneiden markkina-avontatutkimuksessa (JAHARP) todettiin, että 16 tarkastetusta avovenetyypistä 13 oli ongelmia veneen vakavuus-, varalaita ja kelluvuusvaatimusten täyttämisessä. Lisäksi 14 pienveneessä 30 tarkastetusta oli puutteita laidan yli putoamisen ja veneeseen uudelleen nousun osalta³⁷. Eli vaikka pienille veneille on asetettu rakennevaatimuksia, ne eivät läheskään aina täyty, mikä lisää erityisesti tarvetta kiinnittää

huomiota myös veneen kuljettajan mahdollisuuteen toimia turvallisesti veneillessään³⁷. Jo pieni horjahdus soutuveneessä voi hyvälläkin kelillä johtaa joutumiseen veden varaan. Humalassa ihmisen tasapaino heikkenee, yhden promillen humalassa jo selvästi, ja riskin otto lisääntyy ja vaaran tajuaminen heikkenee. Soutuveneessä joudutaan myös tekemään fyysistä työtä liikkumisen eteen, jolloin myös alkoholi yhdistettynä perussairauksiin lisää sairaskohtausten riskiä. Veden varaan joutuneen on erittäin hankala nousta takaisin veneeseen, vaikka vene pysyisi pysyissä ja humalatila vielä heikentää mahdollisuuksia päästä takaisin veneeseen.

Promillerajan asettaminen koskemaan myös soutuveneitä antaisi viestin, että myös soutuveneessä on oltava toimintakuntoisena. Vaikka valvontaa pienillä vesistöalueilla on vähän, vaikuttaa laki silti usein kansalaisten toimintaan ohjaavasti. Lisäksi asettamalla promilleraja viestitään selvästi, ettei alkoholin käyttö kuulu vesillä liikkumiseen ja veneily on verrattavissa muihin kulkumuotoihin. Voidaan arvioida, että promillerajan asettaminen vähentää alkoholin vaikutuksen alaisena veneilyä ja näin myös humalassa tapahtuvien onnettomuuksien määrää.

Promillerajan laskemisen ja laajentamisen koskemaan myös soutuveneitä voisi toteuttaa hallinnollisella seuraamuksella (promillejen ollessa 0,5–1,0 ‰ ja soutuveneilyssä), jolloin ei syntyisi tilannetta, jossa joissain tilanteissa vain itselle vaarallista toimintaa kriminalisoitaisiin. Vastaavasti ollaan toteuttamassa promille-ajasääntelyä myös sähköpotkulautailuun.

Vaikutus pidemmällä aikavälillä on todennäköisesti suurempi, kun uudet veneily-sukupolvet kasvavat siihen, ettei alkoholia käytetä liikenteessä millään kulkuvälineellä liikuttaessa.

Myös tähän pätee luvun 8.1 lopussa esitetty arvio viranomaisresurssien tarpeen vähenemisestä, jos voidaan vähentää vesiliikenneonnettomuuksia.

8.3 Pelastusliivien käyttöpakko ja käytön laajentaminen soutuveneisiin

Vain hyvin harvalla vesiliikenteen uhrilla on ollut päällään pelastusliivi tai muu kellunta-asu ja niistäkin, joilla sellainen on ollut, se on suurimmalla osalla kuolleista ollut väärin puettu tai väärän kokoinen. OTKESin tutkimusten mukaan suurin osa vesiliikenteessä kuolleista olisikin selvinnyt, jos veden varaan joutuneilla olisi ollut päällään oikein puettu ja sopivan kokoinen pelastusliivi tai kellunta-asu. Ruotsin Transportstyrelsen ja Ruotsin hengenpelastusyhdistys (Svenska Livräddningssällskapet) ovat analysoineet kuolemaan johtaneita huviveneonnettomuuksia ja arvioineet, että Ruotsissa huviveneilyssä hukkuneista kuusi kymmenestä olisi selvinnyt, jos he olisivat käyttäneet pelastusliiviä tai muuta kellunta-asua onnettomuuden tapahtuessa³⁸. Poliisin arvion mukaan pelastusliivien käyttö voisi pelastaa jopa 90 % vesiliikenteessä kuolevista³⁹.

Pelastusliivin käyttö on aivan olennainen turvallisuustekijä veden varaan jouduttaessa. Jos vesiliikenteen kuolemia halutaan vähentää, on pelastusliivien käytön lisääminen ensisijainen toimenpide, jolla tähän voidaan vaikuttaa.

Pelastusliivien ja kellunta-asujen käyttö vähentää viranomaisten uhrien etsintään käyttämiä resursseja, kun uhrin löytyvät, usein elossa, veden pinnalta tai pääsevät jopa omin avuin siirtymään pois vedestä. Tällöin jää pois työläs naaraus ja vedenalainen etsintä.

9 Muut keinot vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseen

9.1 Huviveneilyn pätevyysvaatimusten asettaminen

Yksi mahdollisuus parantaa veneilyn turvallisuutta voisi olla ajokorttivaatimus nopeiden veneiden kuljettajille, kuten esimerkiksi Norjassa on. Tämän haittapuoli on vaadittavan pätevyuden määrittäminen ja pätevyyskoulutuksen toteuttaminen. Norjassa on kesästä 2023 alkaen vaadittu "high speed certificate" kaikilta, jotka kuljettavat huvikäytössä olevaa alle 24-metristä vesikulkuneuvoa, jonka nopeus ylittää 50 solmua. Kyseinen pikavenetodistus on lisävaatimus olemassa oleviin vaatimuksiin. Pätevyyteen vaaditaan Sjøfartsdirektoratetin hyväksymän koulutussenttarjoajan kurssi, joka koostuu vähintään kuuden tunnin mittaisesta teoriakurssista, noin kahdesta neljään tuntia kestävästä käytännön kurssista, sekä teoriakokeesta. Käytännön kurssi on erillinen vesikulkuneuvolle ja vesikootterille. Kesän 2023 aikana Norjassa jo 10 000 henkilöä oli suorittanut teoriaosuuden ja 8 000 käytännönosuuden. Kaikkiaan vuoden 2023 aikana myönnettiin 6 000 lupakirjaa. Mikäli tällainen veneilyajokortti otettaisiin Suomessa käyttöön, olisi nopeusrajoitus hyvä asettaa. esim. 30 solmuun, kuten Merenkululaitoksen työryhmämuistiossa vuodelta 2005 on esitetty².

Poliisihallitus on omassa arviomuistiossaan vuodelta 2021 esittänyt, että niin sanottu veneilyajokortti voitaisiin toteuttaa vastaavalla tavalla kuin nykyään on toteutettu tieliikenteen T-luokan ajokorttikoulutus. T-luokan ajokortti edellyttää nykyisin sekä ajokorttilupaa että pakollisen teoriakokeen suorittamista. Jos teoriakokeen suorittaa läpi hyväksytysti, myöntää Liikenne- ja viestintävirasto kokeen suorittajalle T-luokan ajo-oikeuden. Veneilyajokortti voitaisiin toteuttaa pelkällä teoriakokeella, jolla varmistettaisiin, että veneilyajokortin suorittaja hallitsee sisävesien ja meriteiden säännöt sekä hyvän merimiestaidon. Tällä voitaisiin parantaa huomattavasti varsinkin niiden henkilöiden tietotaitoa, jotka eivät ole kokeneita vesillä liikkujia. Poliisin havaintojen mukaan erityisesti vuokraveneiden sääntelyn purkaminen on lisännyt kokemattomien veneilijöiden määrää.⁵

Veneilyajokortin tarpeellisuus jakaa kansalaisten mielipiteet lähes puoliksi. 46 % pitää sitä erittäin tai melko tarpeellisena, 42 % ei kovin tai lainkaan tarpeellisena. Tutkimuksessa selvitettiin myös veneilijöiden mielipidettä nopeiden veneiden kuljettajan alaikärajaan ja veneiden nopeusrajaa. Valtaosa puoltaa nopeille veneille alaikärajaa (90 %). Vesiskootterin käyttäjät ja alle 25-vuotiaat ovat eniten vastaan alaikärajaa.¹⁰

9.2 Ylitehoisten moottoreiden rekisteröinnin lopettaminen

Traficomin ylläpitämään liikenneasioiden rekisteriin merkitään vuosittain noin 900 vesikulkuneuvoa tehokkaammilla moottoreilla, kuin valmistaja on vesikulkuneuvoa valmistaessaan tarkoittanut. Tehonylitykset ovat jopa yli kaksinkertaisia alkuperäiseen, valmistajan määrittämään maksimitehoon verrattuna. Lisäksi kyseessä on aina ennen huvivenedirektiivin voimaantulusta vuonna 1998 valmistettu vesikulkuneuvo. Vesikulkuneuvojen tulee vesiliikennelain 107 §:n mukaan olla turvallisia. Vesikulkuneuvon moottoriteho on yksi turvallisuuteen suuresti vaikuttavista tekijöistä. Jo pienikin ylitys saattaa tehdä vesikulkuneuvosta vaarallisen.

Vesikulkuneuvojen varustaminen valmistajan ilmoittamaa maksimikonetehoa suuremmalla moottorilla tulisi lainsäädännössä eksplisiittisesti kieltää. Vaihtoehtoisesti Traficomille olisi annettava määräyksenantovaltuus toimenpiteille sen

todentamiseksi, että valmistajan ilmoittaman maksimimoottoritehon ylittäminen ei laske veneen turvallisuustasoa.

10 Yhteenveto

Liikenne- ja viestintäministeriön laatimassa Liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026 toimenpideohjelmassa esitetään vesiliikenteen promillerajan laskemisen tarkastelua nykyisestä yhdestä promillesta 0,5 promilleen. Poliisin ja Rajavartiolaitoksen kanta on jo pitkään ollut, että promillerajaa tulisi alentaa. Tutkimusten mukaan myös veneilijöiden keskuudessa on kannatusta promillerajan kiristämiseksi.

Promillerajan laskua on käsitelty aiemminkin useaan otteeseen tällä vuosituhanella. Esimerkiksi Merenkululaitos otti kantaa promillerajan alentamisen puolesta vuonna 2005 julkaistussa mietinnössään². Vuonna 2011–2012 toiminut Oikeusministeriön työryhmä puolestaan päätyi esittämään huviveneilyn promillerajan säilyttämistä ennallaan ja vain ammattimaisen vesiliikenteen promillerajan alentamista 0,5 promilleen³. Mietintö ei ollut yksimielinen. OTKES puolestaan suosittaa sekä vuoden 2011 että vuoden 2021 hukkumiskuolemiin liittyvien tutkimustensa myötä promillerajan laskemista ja pelastusliivien käytön lisäämistä⁴. Poliisihallitus suosittaa niin ikään promillerajan laskua 0,5 promilleen myös huviveneilyssä vuonna 2021 laatimassaan arviomuistiossa⁵.

Vaikka vesiliikenteen turvallisuus on pitkällä aikavälillä parantunut, kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrän lasku on hiipunut ja erityisesti alkoholin osuus onnettomuuksista on pysynyt korkeana. Alkoholi onkin merkittävä riskitekijä vesiliikenteessä. Traficomin tilaston mukaan vuonna 2023 tapahtuneista kuolemaan johtaneista veneilyonnettomuuksista alkoholi oli tekijänä 56 prosentissa. Alkoholi liittyy huomattavaan osaan kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, erityisesti pienillä veneillä sisävesillä tapahtuneisiin hukkumisiin. Tyypillisesti näihin sisävesillä tapahtuneisiin kuolemaan johtaneisiin vesiliikenneonnettomuuksiin liittyy soutuvene tai pieni moottorivene, päihtymistila ja pelastusliivien käyttämättömyys.

Myös pelastusliivien käyttämättömyys on osatekijänä suuressa osassa onnettomuuksia, vaikka niitä vaaditaan mukana pidettäväksi. Suuri osa hukkuneista ei kuitenkaan ole käyttänyt pelastusliivejä onnettomuushetkellä eikä niiden mukana-pitopakko koske soutuveneitä.

Promillerajan laskeminen nykyisestä 1 promillesta 0,5 promilleen vahvistaisi vesiliikenteen turvallisuuskulttuuria ja toimisis viestinä, että alkoholin käyttö vesillä liikuttaessa ei ole hyväksyttävää. Promillerajan laskun arvioidaan vähentävän päihtyneenä veneilyä ja näin myös alkoholin vaikutuksen alaisena tapahtuvia onnettomuuksia ja vaaran aiheuttamista sekä veneessä matkustaville että muille vesillä liikkuville. Se toisi myös vesiliikenteen sääntelyn samalle viivalle muiden liikennemuotojen kanssa.

Pelastusliivien käytön edistäminen on toinen keskeinen toimenpide vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Vaikka liivit ovat usein mukana veneissä, niitä ei käytetä tarpeeksi. Yhtenä keinona lisätä pelastusliivien käyttöä, olisi määrätä niille käyttöpakkoa erityisesti avoveneissä, joissa onnettomuusriski on suurin ja pienempien venetyyppien ulkotiloissa. Vesiliikenteen turvallisuuden parantaminen kohti Liikenneturvallisuusstrategiassa tavoitteeksi asetettua nollaa kuolemaa

vuonna 2050, edellyttää toimenpiteitä. Tapahtuneita onnettomuuksia tarkastele-
malla nähdään, että sekä pelastusliivien käytön lisääminen että päihtyneenä ve-
neilyn vähentäminen, ovat keskeisiä toimenpiteitä ja ilman näihin puuttumista, ei
vesiliikenteen kuolemien osalta päästä tavoitteeseen. Tämän vuoksi tämän muis-
tion toimenpiteinä esitetään sekä promillerajan laskua 0,5 promilleen että pelas-
tusliivien käyttöpakon lisäämistä lainsäädäntöön. Molempien osalta esitetään, että
muutokset toteutetaan vesiliikennelakiin rikoslain sijaan ja molempien osalta seu-
rauksena olisi liikennevirhemaksu, Yli yhden promillen rangaistavuusraja säilyisi
rikoslaissa. Poliisihallitus on esittänyt tiettyjä hallinnollista taakkaa keventäviä ja
menettelyn kohteena olevan oikeusturvaa parantavia muutoksia myös rikoslakiin.
Muistion toimenpiteenä esitetään myös sekä promillerajan että pelastusliivien
käyttöpakon ulottamista koskemaan kaikkia vesikulkuneuvoja.

LÄHDELUETTELO

- ¹ Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:3 Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2023 https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM_2022_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- ² Merenkululaitoksen julkaisuja 6/2005 " Työryhmämuistio veneilijän Turvallisuuskortista"
- ³ Oikeusministeriö, Mietintöjä ja lausuntoja 16/2011 Vesiliikennejuopumuksen promilleraja, https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/76298/omml_16_2011_mietinto_56_s.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- ⁴ OTKES tutkintaselostus S1/2010Y Hukkumiskuolemat Suomessa 1.4.2010–31.3.2011 https://turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/fi/muutonetto-muudet/2010/IIZfmLhi3/S1-2010Y_Tutkintaselostus.pdf ja OTKES Y2021-S1 Tapaturmaiset hukkumiset 2021 https://turvallisuustutkinta.fi/material/collections/20220621100810/HkLM-qndHT/Y2021-S1_Hukkumiset.pdf
- ⁵ Poliisihallituksen arviomuistio ehdotuksista toimenpiteiksi vesiliikenneturvallisuuden parantamiseksi 16.07.2021, POL-2021-83628
- ⁶ Hallituksen esitys 12/2025 eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi <https://finlex.fi/fi/hallituksen-esitykset/2025/12> (28.5.2025) ja Tiedote 27.5.2025 "Eduskunta hyväksyi mikroliikkumisen lakimuutokset: sähköpotkulautailuun promilleraja, kypäräsuositus ja 15 vuoden ikäraja" [Eduskunta hyväksyi mikroliikkumisen lakimuutokset: sähköpotkulautailuun promilleraja, kypäräsuositus ja 15 vuoden ikäraja](https://eduskunta.fi/250525/eduskunta-hyvakseyi-mikroliikkumisen-lakimuutokset-sahkopotkulautailuun-promilleraja-kypara-suositus-ja-15-vuoden-ikaraja) (28.5.2025)
- ⁷ 1992 vp - HE 18: Hallituksen esitys Eduskunnalle rikoslain 23 luvun muuttamisesta
- ⁸ <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/veneily/vesiliikennelaki2020-vesikulkuneuvon-paallikon-vastuu> (18.11.2024)
- ⁹ Traficom: Tutkimusraportti veneilyturvallisuus 29.1.2020 Taloustutkimus Oy <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kysely%20veneilyturvallisuudesta%202020.pdf>
- ¹⁰ Traficom: Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa Veneilytutkimus 2024 https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Veneilyn%20m%C3%A4%C3%A4r%C3%A4%20sek%C3%A4%20sen%20taloudelliset%20ja%20ymp%C3%A4rist%C3%B6vaikutukset%20Suomessa%202024_FINAL.pdf
- ¹¹ https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/147451/tapaturmat%20tr%2057_2023.pdf?sequence=1&isAllowed=y (4.12.2024)
- ¹² Matias Sivén ja Markus Survonon, VENEPOLIISIN TULEVAISUUS Venepoliisikouluttajan ja virassa olevien venepoliisien näkemyksiä ja kehitysehdotuksia venepoliisityöhön 12/2020 (https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/355053/ON_Siv%C3%A9n_Survonon.pdf?sequence=2&isAllowed=y)
- ¹³ Loponen Timo, Liukkonen Heidi, Pelastusopisto, Pelastustoimen taskutilasto 2019–2023 (http://info.smedu.fi/kirjasto/Sarja_D/D3_2024.pdf)
- ¹⁴ <https://raja.fi/meripelastus> (4.12.2024)
- ¹⁵ <https://raja.fi/merella> (4.12.2024)
- ¹⁶ Keskustelu Rajavartiolaitoksen esikunnan Meriturvallisuusyksikön yksikön päällikkö Komentajakapteeni Sami Järvenpään kanssa 18.11.2024
- ¹⁷ THL:n raportti 6/2024 Pia Mäkelä & Katariina Warpenius (toim.) Suomalaisten alkoholin käyttö, juomatavat ja alkoholihaitat, Juomatapatutkimuksen tuloksia (https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/149940/RAP2024_006_Suomalaisten%20alkoholink%C3%A4ytt%C3%B6%20juomatavat%20ja%20alkoholihaitat_s.pdf?sequence=4&isAllowed=y)
- ¹⁸ Päihdelinkki, Promillelaskuri <https://paihdelinkki.fi/testit-ja-laskurit/laskurit/promillelaskuri/> (4.12.2024)
- ¹⁹ <https://www.duodecimlehti.fi/duo60398> (4.11.2024)
- ²⁰ LA 45/2006 vp — Pertti Hemmilä /kok
- ²¹ <https://www.terveyskirjasto.fi/dlk01084> (4.11.2024)

-
- ²² <https://venelehti.fi/wp-content/uploads/2017/04/2716399-1.pdf> (4.12.2024)
- ²³ Onnettomuustutkintakeskus Y2021-S1 Hukkumistarinat 2021 (https://turvallisuustutkinta.fi/material/collections/20220621085813/HkLIGorsF/Y2021-S1_Hukkumistarinat.pdf)
- ²⁴ Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö: Otso Peltola, 03/2023 Kadonneen henkilön vesistöetsintä, Poliisin toimintamallit vesistöetsinnässä (https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/792218/ON_Peltola.pdf?sequence=2)
- ²⁵ <https://www.lahitapiola.fi/tietoa-lahitapiolasta/uutishuone/ajankohtaista/1509564890617/> (4.11.2024)
- ²⁶ Laki-aloite: LA 4/2011 vp — Saara Karhu /sd, LA 45/2006 vp — Pertti Hemmilä /kok ja LA 106/2000 vp- Tero Mölsä /kesk ym.
- ²⁷ Vesiliikennejuopumuksen promilleraja, oikeusministeriön mietintöjä ja lausuntoja 48/2011, Lausuntokooste (https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/76331/omml_48_2011_lausuntokooste_36_s.pdf?sequence=1)
- ²⁸ <https://www.soesport.dk/redning-og-sikkerhed/redningsveste>
- ²⁹ <https://batfolket.se/> (4.11.2024)
- ³⁰ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/motion/obligatorisk-flytvast-i-fritidsbat_h2021836/ (4.11.2024)
- ³¹ <https://www.knbf.no/2023/07/12/batparkens-utvikling-siste-10-ar/> (13.11.2024)
- ³² <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/vesiliikenneonnettomuustilasto> (13.11.2024)
- ³³ <https://www.sdir.no/ulykker-risiko-og-sikkerhet/ulykkesstatistikk/ulykkesstatistikk-for-fritidsfartoy/> (13.11.2024)
- ³⁴ Svenska livräddningssällskapet, Omkomna vid drunkningsolyckor 2023, <https://svenskalivradningssallskapet.se/slscontent/uploads/2024/03/Arsrapport-sammanställning-2023.pdf>
- ³⁵ <https://turvallisuustutkinta.fi/fi/index/tutkintaselostukset/muutonnettomuudet/tutkintaselostuksetvuosittain/2022/y2021-s1tapaturmaisethukkumiset2021.html> (13.11.2024)
- ³⁶ <https://yle.fi/a/3-11411712> (18.11.2024)
- ³⁷ <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/jaharp18-markkinavalvontaprojektissa-testatut-veneet-ja-niissa-havaitut-puutteet> (27.11.2024)
- ³⁸ https://www.mynewsdesk.com/se/svenska_livradningssallskapet/pressreleases/sex-av-tio-skulle-kunna-ha-oeverlevt-1410436 (18.11.2024)
- ³⁹ <https://poliisi.fi/-/kuivana-vesilla-tavoitteena-ettei-yksikaan-huku> (18.11.2024)

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 000-000-000-000-0

ISSN 0000-0000 (verkkajulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto