

Liikenneturvan kirjallinen asiantuntijalausunto

Asia: HE 173/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi alkoholilain muuttamisesta

Liikenneturva kiittää lausuntopyynnöstä ja tarkastelee lausunnossaan lakiesitystä kansalaisten hyvinvoinnin ja erityisesti liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Hallitusohjelmassa on sitouduttu liikenteen nollavisioon eli siihen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä. Alkoholilain tehtävä on alkoholin kulutuksen ja haittojen vähentäminen. Perustuslaki velvoittaa julkisen vallan edistämään väestön terveyttä. Liikenneturva ei näe, että alkoholin myyntikanavien laajentaminen ja alkoholin kuljettaminen kotiovelle edistää kansalaisten hyvinvointia ja arjen turvallisuutta muun muassa liikenteessä. Liikenneturva ei kannata lausuttavana olevaa hallituksen esitystä.

Liikenneturva huomauttaa, että tapa, jolla alkoholilakia muutetaan nopealla tahdilla ja useilla erillisillä lakiesityksillä vaikeuttaa kokonaiskuvan muodostamista ja vaikutusten arviointia. Samalla kansalaisille välitetään toistuva viesti siitä, että alkoholia tulee olla entistä helpommin saatavilla. Lainsäätämisellä on signaali vaikutuksensa: alkoholipolitiikka voi muuttaa kulutustapojen lisäksi sitä, miten alkoholiin ja siihen liittyviin riskeihin suhtaudutaan.

Liikenneturvan tekemien väestökyselyiden mukaan suomalaiset suhtautuvat päihtyneenä ajamiseen erittäin tuomitsevasti. Toisaalta oma toiminta on paljon hyväksyvämpää: noin joka neljäs suomalainen sanoo joskus ajaneensa, vaikka on arvellut rattijuopumusrajan ylittyneen (Liikenneturvan Gallup 2020). Edellisen 30 päivän aikana noin 6 % autoilijoista ja 15 % mopoilijoista ja moottoripyöräilijöistä arveli ajaneensa rattijuopumusrajan ylittäneenä (Vias institute 2024).

Alkoholi ja liikenneturvallisuus

Tutkimustieto osoittaa kiistattomasti, että jo vähäinen alkoholimäärä heikentää ajosuoritusta. Onnettomuusriski kasvaa jyrkästi alkoholipitoisuuden noustessa. Käytännössä sellaista promillerajaa ei ole, jonka alapuolella ei syntyisi lainkaan vaikutuksia kognitiiviseen toimintakykyyn. Tutkimuksissa on myös havaittu humalajuomisen ja suuremman kertakulutuksen olevan yhteydessä rattijuopumukseen ja liikenneonnettomuuksiin (mm. Shinar 2017).

Vuosina 2018–2022 tutkituissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa 38 % aiheuttajakuljettajista oli päihtyneitä, heistä 70 % alkoholin vaikutuksen alaisena (OTI 2024). Rattijuopumukseen liittyvät kuolemat ja vakavat loukkaantumiset eivät ole vähentyneet viime vuosien aikana.

Suomessa viranomaisen tietoon tulee vajaa 10 000 alkoholirattijuopumusta vuosittain (Poliisin liikennejuopumustilasto).

Moottoriajoneuvojen lisäksi alkoholin käyttö aiheuttaa onnettomuuksia vesiliikenteessä, sekä jalankulkijoiden, pyöräilijöiden, sähköpotkulautoilijoiden ja muiden liikkujien keskuudessa. Airaksisen (2018) sairaalan tapaturma-aineistoon perustuvassa tutkimuksessa noin kolmasosa pyöräilijöistä oli tapaturmahetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena. Tällä hetkellä pyöräilylle ei ole Suomessa promillerajaa.

Lakiesityksen perusteluissa ja annetuissa lausunnoissa on esitetty runsaasti arvioita haittavaikutuksista, joita alkoholielinkeinon edistämisestä ja entistä laajemmista alkoholin myyntioikeuksista syntyy yksilöiden ja yhteiskunnan tasolla. Liikenneturva nostaa esiin kaksi ryhmää, jotka ovat sekä alkoholihaittojen että liikenneturvallisuuden suhteen erityisen haavoittuvassa asemassa: nuoret sekä päihteitä ongelmallisesti käyttävät henkilöt.

Nuoret, alkoholi ja liikenne

Nuoret kuljettajat ovat yliedustettuina tieliikenteen onnettomuuksissa, kuolemanriski liikenteessä tässä ryhmässä on kolminkertainen koko väestöön verrattuna. Alle 25-vuotiaista kuolemaan johtaneen onnettomuuden ajaneista kuljettajista noin 40 % on ollut onnettomuushetkellä alkoholin vaikutuksen alaisena (OTI 2021). Viime vuosina rattijuopumustapauksissa kuolleista noin joka viides ja loukkaantuneista yli kolmannes on 15–24-vuotias nuori (Suomen virallinen tilasto).

Veren alkoholipitoisuuden vaikutus liikenteen vakaviin loukkaantumisiin tai kuolemiin ei ole samanlainen kaikilla ikäryhmillä. Alle 21-vuotiaalla on kolmesta viiteen kertaan suurempi onnettomuuden riski jokaista kulutettua alkoholiannosta kohden verrattuna yli 30-vuotiaaseen kuljettajaan. (Shinar 2017.) Nuorten liikenneturvallisuuteen liittyy myös alkoholinkäytön ja autoilun sosiaalinen luonne. Nuorten liikennekuolemista päihtyneen kuljettajan kyydissä on tyypillisesti useita nuoria. Liikenneturvan kyselyssä 15–24-vuotiaista nuorista 39 % kertoo olleensa humalaisen kuljettajan kyydissä (Liikenneturvan gallup 2022).

Kuten lausuttavana olevan lakiesityksen perusteluissa todetaan, suomalaisten nuorten alkoholin käytön vähenemiseen keskeinen tekijä on ollut tehostunut ikärajavaivonta, joka on vaikeuttanut alkoholin saatavuutta alaikäisillä. Kansainvälisen tutkimusdatan mukaan ikärajavaivonta ei ole kotiinkuljetuksissa toimivaa. Riskejä lisää myös alkoholin pikatoimituksen mahdollisuus. (Mäkelä & Warpenius 2024). Mikäli ikärajavaivonta ei toteudu vastuullisesti ja tehokkaasti, kotiin toimitus voi lisätä alkoholin saatavuutta erityisesti nuorilla. Nuorten hyvinvoinnin, mutta myös liikennekuolemien ja loukkaantumisten, kannalta tämä ei ole oikea suunta.

Alkoholin ongelmallinen käyttö ja liikenne

Kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa päihytyneiden kuljettajien taustoista löytyy usein päihderiippuvuutta, liikennerikkomuksia ja aikaisempia rattijuopumuksia. Onnettomuustietoinstituutin päihderaportin (2024) mukaan jopa 66 prosentilla päihdeonnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista oli viitteitä päihderiippuvuudesta. Liikenneturvallisuuden kannalta tämä toistuvasti rattijuopumukseen ajautuneiden joukko on erityisen riskialtis. Alkoholin vapaampi saatavuus aiheuttaa erityistä huolta tämän ryhmän osalta.

Lakiesityksen perusteluissa todetaan, että kotiinkuljetus voi johtaa juomistilanteiden pitkittymiseen ja suurien alkoholimäärien juomiseen erityisesti niillä henkilöillä, joilla alkoholin käyttö on jo ennestään ongelmallista. Alkoholin riskikäytön tai riippuvuuden tunnistaminen ja hoitoon pääsy ovat toimia, jotka edistävät myös liikenneturvallisuutta. Hallituksen tulisi voimallisesti edistää myös alkoholukon käyttöönottoa rattijuopumukseen syyllistyneiden ja uusijoiden joukossa.

Lopuksi

Alkoholipolitiikan lähtökohta tulisi edelleen olla se tosiasia, että alkoholi ei ole tavallinen kulutushyödyke. Se on riippuvuutta ja haittoja aiheuttava aine, jonka saatavuutta, markkinointia ja hintaa on rajoitettava sääntelyllä. Jos hallitus edistää alkoholin myynnin vapauttamista, olisi sen aktiivisesti vietävä eteenpäin rattijuopumusta torjuvia lainsäädäntöuudistuksia. Tällaisia toimia ovat muun muassa alhaisempi promilleraja uusille kuljettajille, pyöräilyn promilleraja ja alkoholukon käyttöönotto.

Liikenneturva ei pidä alkoholin hankkimisen vaikeutta tai vähäistä käyttöä yhteiskuntamme ongelmina, joita on alkoholipolitiikalla aktiivisesti ratkottava. Samoin ajattelevat kansalaiset, joista 68 % prosenttia on väestökyselyiden mukaan tyytyväisiä tai toivoo tiukennuksia alkoholipolitiikkaan (THL 2024). Se mitä on aktiivisesti ratkottava, on alkoholista aiheutuvien haittojen minimointi, haittakustannusten hillitseminen ja inhimillisen kärsimyksen vähentäminen muun muassa päihdepalveluita vahvistamalla. Nämä toimet ovat myös päihhteettömän liikenteen ja liikenneturvallisuuden edistämistä.

Liikenneturva ei kannata esitettyä alkoholilain muutosta.

Marja Pakarinen
Tutkimuspäällikkö
Liikenneturva

Lähteitä

Airaksinen N. 2018. Polkupyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden tapaturmat – vammojen vakavuus ja tapaturmien tilastointi. Väitöstutkimus. Verkkojulkaisu.

THL. 2024. Alkoholipoliittiset mielipiteet. Tilastoraportti 8/2024, 14.2.2024. Suomen virallinen tilasto, Alkoholipoliittiset mielipiteet.

Liikenneturvan gallup: Nuorisotutkimus 2022. Toteuttaja Kantar. Kohderyhmä 15–24-vuotiaat suomalaiset. N=929.

Liikenneturvan gallup: säännöt 2020. Toteuttaja Kantar. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1060. Aineisto on painotettu.

Mäkelä P & Warpenius K. 2024. Alkoholijuomien kotiinkuljetus: Tietopohjaa sääntelystä ja vaikutuksista. THL.

Onnettomuustietoinstituutti (OTI). OTI-Päihderaportti 2024. Helsinki.

Onnettomuustietoinstituutti (OTI). Nuorisoraportti 2021. Helsinki.

Poliisin liikennejuopumustilasto 2022. Verkkojulkaisu.

Shinar D. 2017. Traffic Safety and Human Behavior. Emerald Group Publishing. Second edition.

Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenneonnettomuustilasto [verkkojulkaisu].

ISSN=1798-758X. Helsinki: Tilastokeskus. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/ton>

Vias institute. 2024. ESRA3 dashboard. <https://www.esranet.eu/en/dashboard/>