

Asia: VN/23782/2023

Sosiaali- ja terveysministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi alkoholilain 17 ja 26 §:n muutoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenneturvan lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi alkoholilain 17 ja 26 §:n muuttamisesta

”Vahva ja välittävä Suomi” -hallitusohjelmassa hallitus sitoutuu liikenteen nollavisioon siitä, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Nollavision saavuttaminen on mahdollista vain eri hallinnonalojen yhteistyöllä. Edistämällä kansalaisten hyvinvointia ja terveyttä ja vähentämällä eriarvoisuutta vahvistetaan myös liikenneturvallisuutta.

Päihdepoliittiset ratkaisut ovat mitä suurimmassa määrin ihmisten hyvinvointiin, terveyteen ja turvallisuuteen vaikuttavia asioita, eikä niitä tule käsitellä yksittäisinä tai pelkästään elinkeinopoliittisina toimenpiteinä. Alkoholipolitiikka vaikuttaa koko yhteiskuntaan, myös liikenteen turvallisuuteen.

Alkoholilain tarkoitus on vähentää alkoholipitoisten aineiden kulutusta rajoittamalla ja valvomalla niihin liittyvää elinkeinotoimintaa alkoholin käyttäjilleen, muille ihmisille ja koko yhteiskunnalle aiheuttamien haittojen ehkäisemiseksi. Tutkimuskirjallisuuden mukaan alkoholin yksinoikeusjärjestelmä kuuluu alkoholihaittojen vähentämisen parhaisiin käytäntöihin, ja alkoholin saatavuuden lisääntyminen lisää sekä alkoholin kulutusta että haittoja.

Lausuttavana oleva hallituksen esitys ei edistä alkoholilain ydintehtävää haittojen ehkäisemisestä. Lakimuutoksen tavoitteeksi sen sijaan on asetettu ”reilun ja avoimen kilpailun edistäminen”. Hallituksen esittämässä muutoksessa kaupoissa myytävien käymisteitse valmistettujen alkoholijuomien prosenttiraja nousisi 5,5 prosentista 8 prosenttiin.

Alkoholin kokonaiskulutuksella ja liikennepäihtymyksillä on kiinteä suhde. Keskimäärin joka kolmas kuolemaan johtanut liikenneonnettomuus on päihtyneen kuljettajan aiheuttama. Vuosina 2017–2021 tieliikenteessä menehtyi 308 henkilöä onnettomuuksissa, jonka oli aiheuttanut päihtynyt moottoriajoneuvon kuljettaja. Suomessa poliisin tietoon tulee vajaa 20 000 liikennejuopumustapausta vuosittain. Kuljettajien käyttämistä päihteistä alkoholi on edelleen yleisin, vaikka muiden päihteiden osuus on kasvanut.

Alkoholin saatavuuden laajentamiseen liittyvät riskit koskevat erityisesti nuoria kuljettajia, joilla on muita suurempi liikennevahingon riski jo alhaisilla veren alkoholipitoisuuksilla. Nuoret kuljettajat ovat yliedustettuina tieliikenteen onnettomuustilastoissa, ja nuorten onnettomuuksiin liittyy usein alkoholi ja muiden päihteiden käyttö. Nuorilla kuljettajilla on usein myös kyydissä muita nuoria. Tieliikenteen alkoholijuopumustapauksissa kuolleista joka viides ja loukkaantuneista joka kolmas on 15–24-vuotiaita. Ehdotetun lakimuutoksen vaikutuksia erityisesti nuorten alkoholinkäyttöön tulee arvioida perusteellisesti.

Alkoholin haitat eivät kosketa vain tieliikennettä tai moottoriajoneuvojen kuljettajia. Alkoholin käyttö aiheuttaa vaaratilanteita ja onnettomuuksia vesiliikenteessä, sekä jalankulkijoiden, pyöräilijöiden, sähköpotkulautailijoiden ja muiden liikkujien keskuudessa. Sähköpotkulautailijoiden onnettomuuksista merkittävä osa johtuu päihtyneenä ajamisesta. Pyöräilyonnettomuuksissa on arvioitu, että joka kolmanteen liittyy alkoholi. Tällä hetkellä pyöräilyllä tai sähköpotkulautailulla ei ole promillerajaa.

Lakimuutoksen vaikutuksia arvioitaessa erityisen haavoittuvassa asemassa ovat alkoholiriippuvuutta sairastavat henkilöt. Liikenteessä alkoholiriippuvuus näkyy rattijuopumusrikosten uusijoiden määrässä. Päihtyneiden kuljettajien taustoista löytyy usein päihderiippuvuutta, liikenne rikkomuksia ja rattijuopumuksia. Vuosina 2017–2021 tapahtuneissa kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa 38 % päihtyneistä kuljettajista oli jäänyt kiinni rattijuopumuksesta onnettomuutta edeltävän viiden vuoden aikana. Jopa 65 prosentilla päihdeonnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista on viitteitä päihderiippuvuudesta. Ehdotetun lakimuutoksen vaikutuksia ihmisiin, jotka kärsivät vakavista päihdeongelmista, tulee arvioida huolella. Lakimuutos ei saa aiheuttaa alkoholiongelmien syvenemistä ja kasautumista.

Suomessa kuljettajan veren alkoholipitoisuus ei saa ylittää 0,5 promillea. Tutkimusten mukaan kuljettajan onnettomuusriski alkaa kasvaa kuitenkin jo pienillä veren alkoholipitoisuuksilla, jolloin esimerkiksi tarkkaavaisuus heikkenee, reaktiot hidastuvat ja arviointikyky heikkenee. Onnettomuusriski kasvaa jyrkästi veren promillepitoisuuden noustessa. Monissa maissa rattijuopumuksen raja on matalampi joko kaikille tai tietyille kuljettajille. Esimerkiksi naapurimaissa Ruotsissa, Norjassa ja Virossa promilleraja on 0,2.

Lopuksi

Alkoholi ei kuulu liikenteeseen. Onnettomuuksien ja näkyvien ongelmien lisäksi päihteiden läsnäolo liikenteessä heikentää yleistä luottamusta ja vähentää liikenteen psykologista turvallisuudentunnetta.

Alkoholi liikenteessä ja liikennejuopumusrikokset ovat ongelma, jota pitää ehkäistä monilla tavoin. Alkoholipoliittiset keinot, kuten haittoja ehkäisevä alkoholilaki, ovat merkittäviä keinoja edistää nollavisiota eli liikennettä, jossa kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua. Lisäksi tulee ottaa käyttöön muita rattijuopumusta torjuvia keinoja, kuten promilleraja pyöriin ja sähköpotkulautoihin sekä selvittää mahdollisuudet asettaa uusille kuljettajille alhaisempi (0,2) promilleraja, kuten valtaosassa muuta Eurooppaa.

Liikenneturvan näkemyksen mukaan hallituksen esityksen mukainen nykyistä vahvempien alkoholijuomien myynti kaupoissa, kioskeissa ja huoltamoilla heikentää liikenneturvallisuutta ja lisää onnettomuusriskejä liikenteessä. Alkoholin saatavuuden lisääntymiseen johtavia lakimuutoksia ei tule tehdä.

Helsingissä 23.11.2023

Pasi Anteroinen

Toimitusjohtaja, Liikenneturva

Marja Pakarinen

Tutkimuspäällikkö, Liikenneturva

Pakarinen Marja
Liikenneturva