Kirjallinen asiantuntijalausunto

Sosiaali- ja terveysvaliokunta
HE 131/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi alkoholilain muuttamisesta

Liikenneturva kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto hallituksen esitykseen alkoholilain muuttamisesta. Liikenneturva tarkastelee esitystä liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että Alkolle ja vähittäismyyntiluvallisille toimijoille mahdollistetaan alkoholijuomien verkkokauppa, sekä muut jakeluun ja noutoon liittyvät myyntitavat, kuten alkoholijuomien toimitus kotiin tietyillä tilavuusprosenteilla ja toimitusaikarajoituksilla. Juomia ei saisi luovuttaa alaikäiselle tai henkilölle, jonka ”päihtymys on selvästi havaittavissa”. Lisäksi selkiytetään etämyyntimenettelyä niin, että suomalaisilla on oikeus ostaa alkoholijuomia aina 80 tilavuusprosenttiin asti muista EU-maista. Lisäksi sallitaan väkevän alkoholijuoman verkkomarkkinointi Suomessa. Hallituksen tavoitteena on esityksen mukaan ”reilun ja avoimen kilpailun edistäminen”.

Liikenneturva toteaa, että alkoholi ei ole tavanomainen kulutushyödyke vaan päihdyttävä aine, joka aiheuttaa haittoja yksilölle, hänen lähipiirilleen ja yhteiskunnalle. Tästä syystä julkisella vallalla on velvollisuus ehkäistä ja vähentää alkoholihaittoja. Tutkimusnäyttöön perustuvat keinot vähentää haittoja ovat alkoholin saatavuuden, hinnan ja markkinoinnin sääntely. Liikenneturva muistuttaa, että haittojen ehkäisyn ja vähentämisen tulisi olla alkoholipolitiikan ensisijainen tavoite, ei myynnin ja kilpailun edistäminen.

Hallitusohjelmassa hallitus on sitoutunut liikenteen nollavisioon siitä, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Alkoholi on yksi merkittävimmistä yksittäisistä tekijöistä liikennekuolemien taustalla. Onnettomuustutkinnan perusteella lähes 30 prosenttia kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista on alkoholin vaikutuksen alaisten kuljettajien aiheuttamia (Räty 2024). Liikenneturva ei kannata lainsäädäntöä, joka voi heikentää liikenneturvallisuutta.

Nuoret ja riskikuluttajat korostuvat liikenteen alkoholionnettomuuksissa

Liikenneturva nostaa lausunnossaan esiin kaksi haavoittuvaa ryhmää niin alkoholihaittojen kuin liikenneturvallisuuden kannalta: alkoholin riskikuluttajat ja nuoret. Näihin ryhmiin kohdistuvat riskit on nostettu esiin myös hallituksen esityksen vaikusten arvioinneissa ja useissa annetuissa lausunnoissa.

Alkoholin riskikuluttajat

Tutkimuksissa on havaittu, että kotiinkuljetus on yhteydessä humalahakuiseen juomiseen ja, että kotiinkuljetusta hyödyntävät todennäköisimmin alkoholin riskikuluttajat. Australialaistutkimuksessa jopa viidennes kotiinkuljetusta käyttävistä toi esiin, että kotiinkuljetus mahdollistaa juomisen jatkamisen. (Grossman ym. 2022, Colbert ym. 2023 ja Coomber ym. 2024). Alkoholin riskikulutus on Suomessa yleistä, meillä alkoholisairauksiin ja -myrkytyksiin kuolee asukaslukuun suhteutettuna yli kolminkertainen määrä Ruotsiin ja Norjaan verrattuna.

Tutkimusten mukaan rattijuopumuksen todennäköisyyttä lisää alkoholin juominen humalahakuisesti, säännöllinen käyttö, sietokyvyn kasvu tai alkoholin käytön aloittaminen nuorena (Shinar 2017, Smailovica ym. 2023). Erään arvion mukaan noin 10 prosentilla kaikista rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista on taustalla alkoholiriippuvuutta, mutta nämä kuljettajat aiheuttavat kaksi kolmasosaa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista (Houwing 2016). Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat Suomessa arvioineet, että kuolonkolareissa osallisena olleista päihtyneistä kuljettajista kahdella kolmasosalla (66 %) on viitteitä päihderiippuvuudesta (Räty 2024).

Sellaiset alkoholipoliittiset muutokset, jotka lisäävät alkoholin riskikäyttöä, humalahakuista juomista tai syventävät riippuvuutta ovat yksilöille ja yhteiskunnalle kalliita sekä heikentävät liikenneturvallisuutta.

Nuoret

Suomalaisten nuorten alkoholin käyttö on vähentynyt ja yksi keskeinen tekijä on ollut tehostunut ikärajavalvonta, joka on vaikeuttanut alkoholin saatavuutta alaikäisillä. Kansainvälisen tutkimuksen mukaan alkoholin kotiinkuljetusten ikärajavalvonnassa on puutteita. (Mäkelä & Warpenius 2024). Mikäli ikärajavalvonta ei toteudu vastuullisesti ja tehokkaasti, voi kotiin toimitus lisätä alkoholin saatavuutta erityisesti nuorilla.

Hallituksen esitys mahdollistaa väkevien alkoholijuomien verkkomainonnan Suomessa. Erityisen otollisia kohderyhmiä markkinoinnille ovat lapset ja nuoret sekä alkoholia ongelmallisesti käyttävät. Nuoret viettävät aikaa internetissä ja markkinoijat kehittävät jatkuvasti keinoja hyödyntää verkkoa myynnin lisäämiseksi. Mainonnan rajoittaminen on yksi näyttöön perustuvista keinoista vähentää alkoholin haittoja.

Poliisin tilastoissa perusmuotoisia alkoholirattijuopumuksia on eniten 15–24-vuotiaiden kuljettajien ikäryhmässä. Nuorten keskuudessa alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen on tyypillistä erityisesti silloin, kun kyydissä on matkustajia (Salenius & Sihvola 2021). Nuoren riski liikenteessä nousee nopeasti jo alhaisilla alkoholipitoisuuksilla. Kaikilla veren alkoholipitoisuuksilla 15–19-vuotiaiden riski kuolla onnettomuudessa on

viisi kertaa korkeampi kuin yli 30-vuotiailla. Ikäryhmässä 20–29-vuottta riski kuolla on kolme kertaa suurempi. (Shinar 2017, European Comission 2022).

Yhteenveto

Lausunnossa on keskitytty erityisesti rattijuopumukseen, mutta alkoholin käyttö aiheuttaa laajasti onnettomuuksia niin vesillä liikkujille, pyöräilijöille, jalankulkijoille, sähköpotkulautailijoille kuin muille liikkujille. Esimerkiksi jopa joka kolmannessa pyöräilytapaturmassa on mukana alkoholi (Airaksinen 2018).

Liikenneturva toteaa, että alkoholihaittojen ehkäisyn ja kulutuksen hillitsemisen tulee olla alkoholipolitiikan ensisijainen prioriteetti. Mikäli esityksen mukaisia myyntiä edistäviä toimia kuitenkin tehdään, niihin tulee liittää selkeitä rajoituksia ja ehtoja. Tällaisia ovat esimerkiksi huolehtiminen siitä, että verkkomarkkinoinnin salliminen ei altista alaikäisiä alkoholimainonnalle, ja että kotiinkuljetuksen ikärajavalvonta ja alkoholin luovuttamisen kielto selvästi päihtyneelle toteutuvat ja seuraamukset rikkomuksista ovat riittävän suuret. Alkoholi on tappava liikenteessä: useampi kuin joka neljäs kuolonkolari Suomessa johtuu alkoholista. Liikenneturva ei kannata esitystä, joka on ongelmallinen erityisesti alkoholin riskikuluttajille ja nuorille - ryhmille, jotka erottuvat myös liikenteen alkoholikuolemissa.

Jos alkoholin saatavuutta esityksen mukaisesti edistetään, on päihdehaittoja ehkäistävä liikenteessä nykyistä määrätietoisemmin. Näyttöön perustuvia liikenneturvallisuuskeinoja ovat muun muassa seuraavat toimenpiteet:

- **Edistää suunnitelmallisesti alkolukon käyttöä.** Alkolukko tulee ottaa käyttöön osana kuntouttavia ohjelmia erityisesti niillä, joiden veren alkoholipitoisuus on suuri rattijuopumukseen syyllistyessä ja niille, jotka uusivat rikoksen.
- **Asettaa alempi promilleraja uusille kuljettajalle määräajaksi**, kuten kahdeksi ensimmäiseksi vuodeksi. Tuore ajokorttidirektiivi vaatii jäsenmaita puuttumaan uusien kuljettajien rattijuopumukseen yhä tiukemmin. Direktiivissä todetaan, että ”alkoholin nollarajaa pidetään yleisesti tehokkaimpana keinona vähentää liikennekuolemia ja loukkaantumisia” (Euroopan unionin neuvosto 2025). WHO:n kriteeri parhaaseen käytäntöön perustuvalle rattijuopumuslainsäädännölle on korkeintaan 0,2 promillen raja nuorille ja uusille kuljettajille. (WHO 2017, Drink driving 2022; European Comission 2006, 2022.)

Marja Pakarinen
Tutkimuspäällikkö, Liikenneturva
p. 050 447 7856
marja.pakarinen@liikenneturva.fi

Lähteet

Airaksinen, N. 2018. Polkupyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden tapaturmat: vammojen vakavuus ja tapaturmien tilastointi.

European Comission 2006. Communication from the commission to the council, the European parliament, the European economic and social committee and the committee of the regions. An EU strategy to support Member States in reducing alcohol related harm. Brussels, 24.10.2006.

European Commission 2022. Directorate-General for Mobility and Transport, ECORYS, ITS, Modijefsky, M., Janse, R. et al. Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs – Executive summary, Publications Office of the European Union 2022. https://data.europa.eu/doi/10.2832/218096

Euroopan unionin neuvosto 2025. Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi ajokorteista (asiakirja ST 8353/25). EUR-Lex. https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8353-2025-ADD-1-REV-1/fi/pdf

Colbert, S., Wilkinson C., Thornton L., Feng X., Campain A. & Richmond R. 2023. Cross-sectional survey of a convenience sample of Australians who use alcohol home delivery services. Drug Alcohol Rev. 2023 Jul;42(5):986-995.

Coomber K., Baldwin R., Taylor N., Callinan S., Wilkinson C., Toumbourou JW., Chikritzhs T. & Miller PG. 2024. Characteristics of high- and low-risk drinkers who use online alcohol home delivery in Western Australia. Drug Alcohol Rev. 2024 Feb;43(2):407-415.

Grossman E., Benjamin-Neelon SE., & Sonnenschein S. 2022. Alcohol consumption and alcohol home delivery laws during the COVID-19 pandemic. Substance abuse, 43(1), 1141–1146.

Houwing S., 2016. Alkocol interlocks and drink driving rehabilitation in the European union. Best practice and guidelines for Member States. etsc.eu/wp-content/uploads/2016_12_alcohol_interlock_guidelines_final.pdf

Mäkelä, P & Warpenius K. 2024. Alkoholijuomien kotiinkuljetus – tietopohjaa sääntelystä ja vaikutuksista. Tutkimuksesta tiiviisti 11/2024. Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, Helsinki.

Räty E. 2024. OTI-Päihderaportti 2024. Onnettomuustietoinstituutti OTI, 978-952-7335–25-3. Helsinki.

Salenius S & Sihvola N. 2021. OTI-nuorisoraportti 2021. Onnettomuustietoinstituutti OTI, Helsinki. ISBN 78- 952-5834-58-1.

Shinar D. 2017. Alcohol and driving. Teoksessa: Traffic Safety and Human Behavior. Second Edition. Emerald Group Publishing, 2017. s. 563-636

Smailovića E, Pešića D, Antića B & Marković N. 2023. A review of factors associated with driving under the influence of alcohol. Transportation Research Procedia. Vol 69, 2023, 281–288.

WHO 2017. Save LIVES - A road safety technical package. Geneva: World Health Organization; 2017. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.