

Asia: VN/8292/2021

Lausuntopyyntö: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Valmistelussa olevasta laiksi ajokorttilain muuttamisesta Psykologiliiton liikennepsykologian työryhmä lausuu seuraavaa:

Psykologiliiton liikennepsykologian ammatillinen työryhmä kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto koskien liikenne- ja viestintäministeriön luonnosta laiksi ajokorttilain muuttamisesta.

Ammatillinen työryhmä suhtautuu erittäin suurella varauksella ehdotukseen, joilla 17 -vuotias voisi huoltajan suostumuksella saada B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden. Ehdotus heikentää sekä nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta että muiden liikenteessä liikkujien liikenneturvallisuutta. Ehdotus ei tue valtakunnallista liikenneturvallisuusstrategian suunnitelmaa, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Ehdotus ei tue liikenneturvallisuusstrategian linjausta, että päätöksenteon on perustuttava tietoon:

a) Toiminnanohjauksen, käyttäytymisen ja tunteiden säätelyn tärkein aivoalue – etuotsalohkot - kehittyy pitkälle aikuisuuteen saakka. Liikennekäyttäytymisessä aivojen etuosien toiminnan kehityksen merkittävimmät osa-alueet ovat palkitsemisjärjestelmä, itsesäätely ja tunteiden hallinta (Kliininen neuropsykologia s 486) ja ovat vielä 17-18 ikävuoden jälkeen kehittymässä ainakin viiden vuoden ajan.

b) Edelleen, jos tarkastellaan nuorten kuolemaan johtaneita onnettomuuksia, aiheuttajakuljettajien joukossa korostuvat kaikista nuorimmat ikäluokat: 18–19-vuotiaiden kuljettajien osuus aiheuttajista oli 42 % (OTI).

Psykologiliiton liikennepsykologian ammatillinen työryhmä sen sijaan ehdottaa, että ikäpoikkeusluvasta luovutaan kokonaan ja ajoluvan voi saada 18-vuotiaana. Toissijaisesti, että nykyisen ikäpoikkeuslupamenetelmän ehtoja tarkennetaan niin, että ikäpoikkeuslupamenettely todella kohdentuu niihin, jotka todella tarvitsevat ikäpoikkeuslupaa.

Jos kuitenkin ikäpoikkeusmenettelystä luovutaan ja 17-vuotias voi huoltajan suostumuksella saada – B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden, ehdotettu rajoitettu ajo-oikeus on erittäin tärkeää: 17-vuotiaiden kuljettajien ajo-oikeutta on ehdotettu rajoitettavaksi lauantaisin ja sunnuntaisin klo 00–05 välisenä aikana. Ajo-oikeuden rajaaminen vuorokauden ajan mukaan tulee olla voimassa kaikkina päivinä. Ei ole perustetta, miksi alaikäisen pitäisi päästä liikkumaan arkiöinä, jos ajo-oikeus voidaan rajata viikonloppuöinä. Riskiryhmillä ajokäyttäytyminen ei ole riippuvainen viikonpäivästä ja esimerkiksi kesä on onnettomuusaltis viikonpäivästä huolimatta.

Huoltajan luvan merkitystä on vaikea ennakoida. On mahdollista, että perheen aikuisten ajotapa ja väärät asenteet vaikuttavat nuorten ajokäyttäytymiseen. Asiaa ei ole selvitetty (esimerkiksi onko liikennetrikkeihin syyllistyneiden nuorten vanhemmilla enemmän liikennetrikkejä, kuin nuorilla, jotka eivät syyllisty liikennetrikkeihin). Huoltajan käsitys nuoren ajovalmiudesta ei välttämättä ole realistinen ja huoltaja voi toivoa nuorelle ajolupaa väärin perustein. Näemme kuitenkin positiivisena sen, että muutoksen myötä vanhemmille/kasvattajalle annetaan enemmän vastuuta nuoren liikennekasvatuksesta. Sen käytännön toteutumista tai vaikutusta ei kuitenkaan pystytä ennakoimaan. Mikäli vanhempien suostumukseen perustuva ajo-oikeuden myöntäminen tulee käyttöön, tulee huoltajille toimittaa tietopaketti nuorten kuljettajien riskeistä ja keinoista vähentää niitä.

Muita rajoituskeinoja olisi kuitenkin tärkeää tarkastella, koska

a) Valvontamahdollisuudet Suomen kaltaisessa harvaan asutussa maassa nykyisillä valvontaresursseilla on näkemyksemme mukaan hyvin haasteellista.

b) Vain 23 %:a (n=69) 18–24-vuotiaiden henkilö- ja pakettiautokuljettajien aiheuttamista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista tapahtui kyseisenä lauantain ja sunnuntain klo 00–05 välisenä yöaikana (OTI).

c) Henkilö- tai pakettiautolla liikkuneista 18–24-vuotiaista kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista 60 %:a oli onnettomuuden sattuessa vapaa-ajan matkalla (OTI). Ikäpoikkeusmenettelyssä ehtona on taas nimenomaan ollut se, että nuori on joutunut säännöllisesti kulkemaan kouluun, töihin, työssäoppimiseen tai harrastukseen ja tämä kulkeminen on kulkuyhteyksistä tai muista erityisistä syistä johtuen hankalaa. Onnettomuudet tapahtuvat siis muissa kuin niissä liikennetilanteissa, jota varten poikkeuslupa on myönnetty.

Lakiluonnoksen ehdotuksista kannatamme seuraavia:

Kannatamme: Kuljettajaopetusta täydennettäisiin lisäämällä ajokortin suorittajalta vaadittavan turvallisuuspainotteisen riskientunnistamiskoulutuksen laajuutta ja vaatimuksia. Lisäksi ehdotetaan säädettäväksi, että liukkaalla ajamisen ajo-opetus tulisi suorittaa pääsääntöisesti ajoharjoitteluradalla. Toteamme kuitenkin, että vaikka ajo-opetuksen lisääminen ja simulaattoriopetuksen poistaminen rataharjoittelun osalta on positiivinen päätös, liikenneturvallisuuden osalta se on riittämätön. Rataopetuksen osalta on todettava, että sitä on kehitettävä palvelemaan nuorten ymmärrystä riskeistä, kuten tarkkaamattomuudesta ja tunnereagoinnista. Pelkkä mekaanisen ajotaidon kasvattaminen ei lisää turvallista käyttäytymistä, vaan voi toimia jopa päinvastoin itseluottamuksen kasvaessa.

Ehdotamme lisäksi, että kuljettajaopetukseen lisätään toinen vaihe aiemman monivaiheisen kuljettajaopetuksen mallin mukaan. Ajo-oikeuden saamisen jälkeen saatava pakollinen lisäkoulutus antaa huomattavasti paremmat mahdollisuudet käsitellä liikenteen riskejä, kun kuljettajalla on jo kokemusta ajamisesta ja mahdollisista kohtaamistaan hankalista tilanteista.

Ehdotamme, että edelleen harkittaisiin matkustajarajoitusta etenkin 17-vuotiaille kuljettajille. Muistutamme, että suuri osa nuorten kuljettajien vakavista liikenneonnettomuuksista tapahtuu toisten nuorten ollessa kyydissä ja tämä on selkeä nuoriin kuljettajiin kohdistuva riskitekijä.

Kannatamme: Ehdotetaan, että uuden kuljettajan ajokieltoon määrittämiseen liittyvä koulutus ulotettaisiin koskemaan nykyisten A- ja B-luokan ajo-oikeuksien lisäksi AM/120-, AM/121- ja T-luokan ajo-oikeuksia sekä väliaikaiseen ajokieltoon poliisin määräämiä kuljettajia. Ehdotamme lisäksi, että Ajokieltokoulutusta tulee kehittää erityisesti psykologisten sisältöjen osalta (riskikäyttäytymisen syyt ja ehkäisy, tunnetaidot).

Kannatamme: Laissa ehdotetaan säädettäväksi seuraamuksesta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle. Liikenne- ja viestintävirasto asettaisi vilppiin syyllistyneen kokeen suorittajalle kuuden kuukauden mittaisen kiellon osallistua teoriakokeeseen. Virasto asettaisi teoriakokeessa vilppiin syyllistyneen tulkin kuuden kuukauden mittaiseen kieltoon toimia teoriakokeessa tulkkina.

Kannatamme: Seuraamuksena rajoitetun ajo-oikeuden vastaisesti ajamisesta kuljettaja voitaisiin tuomita sakkoon ja määrätä ajokieltoon. Ehdotamme: Ajokiellon pituutta ja interventiodien vaikuttavuutta tulee kuitenkin lisätä. Poikkeuslupa tulisi olla mahdollista myös kokonaan peruuttaa, mikäli kuljettaja ei noudata sääntöjä.

Edelleen ehdotamme: Ajoterveysohjeita tarkennetaan nuorten kuljettajien osalta ja suositellaan lääkäreiden käyttämään ilmoitusvelvollisuuttaan aina, kun nuoren ajoterveysvaatimukset eivät täyty. Ajoterveyttä tulee jo nykyisten ohjeiden mukaan arvioida säännöllisesti eikä ainoastaan silloin, kun henkilö tulee pyytämään ajoterveyslausuntoa. Tätä tulee korostaa nuorten kohdalla. Kun nuoren terveydentilassa on seikkoja, jotka kyseenalaistavat ajoterveyden, asiasta tulee keskustella

aktiivisesti. Lausunnon ajoterveysvaatimusten täyttymättömyydestä voi tehdä, vaikkei nuori ole sillä hetkellä suunnittelemassa ajoluvan hankkimista. Nykyistä tehokkaampi nuorten ajoterveysarviointi ehkäisee osaltaan tietyn riskiryhmän ajolupien hankintaa, koska ongelmakäyttäytyminen tulee esiin muilla elämän osa-alueilla ja nuori on ohjautunut terveydenhuollon piiriin. Kehittymisen myötä ajoterveys voi parantua, joten ajokielto ei välttämättä ole pysyvä, ja mahdollisuuksia ajoluvan hankkimiseksi myöhemmin voidaan arvioida säännöllisesti.

Kannatamme: Ehdotetaan säädettäväksi, että 17-vuotiaan kuljettajan tulisi käyttää autoon kiinnitettävää alaikäisen kuljettajan tunnusta ja seuraamukseksi veloitteen rikkomisesta tulisi liikennevirhemaksu. Ehdotamme: Liikennevirhemaksun tulee olla enemmän kuin 40 euroa, jotta sillä olisi vaikuttavuutta.

Lipsanen Jari

Suomen Psykologiliitto ry - Psykologiliiton liikennepsykologian työryhmä