

Asia: VN/8292/2021

Lausuntopyyntö: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Poliisihallituksen lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi ajokorttilain muuttamisesta

1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Poliisihallitukselta lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi ajokorttilain (386/2011) muuttamisesta.

Pyynnön johdosta Poliisihallitus lausuu seuraavaa:

2 Yleisiä huomioita

Ajokorttilain muutoshankkeessa tavoitteena on erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen. Se on tärkeää, koska Suomessa nuorten liikennekuolleisuus on OECD-maiden tilastojen mukaan huomattavasti vertailumaita korkeampi. Esimerkiksi vuonna 2019 suomalaisia 15-17 vuotiaita kuoli tieliikenteessä 7,8 henkilöä ikäryhmän 100 000 asukasta kohti, kun luku Ruotsissa oli 2,3, Norjassa 1,1 ja Sveitsissä alle 2,0. 18-20 -vuotiaiden nuorten osalta tilanne oli yhtä huono; suomalaisia kuoli 7,8 henkilöä ikäryhmän 100 000 asukasta kohti, kun ruotsalaisia kuoli 3,8, norjalaisia 5,1 ja sveitsiläisiä 3,4 henkilöä.

Viime vuosina tehdyillä ajokorttilain muutoksilla on huomattavasti helpotettu ja myös varhennettu ensimmäisen auton ajokortin hankkimista. Lääkärintaus tarvitaan ajokorttiluvan saamiseksi vain harvoissa tapauksissa eikä hakijan liikennerekordilla ole ajokortin saamisen kannalta

merkitystä, ellei henkilö ole paraikaa ajokiellossa. Samalla pakollista ajo-opetusta on vähennetty. Nykyisen poikkeuslupamenettelyn osalta Traficom on todennut, ettei sillä ole resursseja todelliseen poikkeuslupaharkintaan ja siksi ylivoi-mainen enemmistö ikäperusteisen poikkeusluvan (AKL 97 §) hakijoista on saanut ajokortin jo 17-vuotiaana.

Jo nyt saadut lyhytaikaisen otannan tulokset 17-vuotiaiden liikenneturvallisuuskehityksestä B-luokan ajoneuvojen kuljettajina (Traficom julkaisu 6/2021) osoittavat, että 17-vuotiaat syyllistyvät keskimäärin 18-vuotiaita useammin ajokieltorikoksiin ja että 17-vuotiailla törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on selvästi 18-vuotiaita useammin väliaikaisen ajokiellon perusteena. Lisäksi 17-vuotiaat nuoret, jotka ovat syyllistyneet ajokieltorikokseen jo ennen B-luokan ajokortin saamista, syyllistyvät 18- ja 19-vuotiaita suuremmalla todennäköisyydellä uuteen ajokieltorikokseen.

Poliisihallitus katsoo edellä esitetyn perusteella, että luonnoksessa ehdotettu ajokorttilain 5 §:n muutos, jonka myötä kaikkien 17-vuotiaiden olisi mahdollista huoltajansa suostumuksella saada B-luokan ajo-oikeus, ei edistäisi nuorten liikenneturvallisuutta, vaan edelleen huonontaisi sitä 17-vuotiaiden henkilöautoilun lisääntyessä. Esityksessä todettu pakollisen opetuksen lisääminen, opetuksen sisällön muokkaaminen ja viikonloppuöiden ajorajoitukset eivät ole poliisin näkemyksen mukaan riittäviä toimia kompensoimaan poikkeuslupamenettelystä luopumisen aiheuttamia lisäriskejä nuorten liikenneturvallisuudelle; ei sittenkään, vaikka osaltaan muutos vähentäisi mopoilua, mopoautoilua ja moottoripyöräilyä, koska auton suurempi nopeus ja massa aiheuttavat kolaritilanteissa huomattavasti edellä mainittuja ajoneuvoja suurempia törmäysvoimia.

Ongelmat liikenteessä liittyvät muiden elämänalueiden ongelmiin. Perheissä, joissa on haasteita elämänhallinnan kanssa, vanhempien halu ja kyky arvioida 17-vuotiaan lapsensa valmiuksia ajokortin harkintaan voi olla kovin rajallinen; niin myös missä tahansa muussa perheessä.

17-vuotiaiden laajempi siirtyminen autoiluun käytännössä myös lisäisi yksityisautoilua, mikä olisi ympäristön kannalta haitallista.

Poliisihallituksen näkemyksen mukaan B-luokan ajokortin todellisena ikärajana tulisi jatkossa olla 18 vuotta ja siitä tulisi voida poiketa vain painavasta syystä annettavan poikkeusluvan nojalla, jonka antamisen edellytyksenä selvitettäisiin nuoren liikennetikoshistoriaa ja kypsyyttä auton kuljettajaksi. Liikennetikoshistorian huomioiminen ajo-oikeutta myönnettäessä on poliisin näkemyksen mukaan aivan keskeinen turvallisuutta edistävä toimenpide. Tämän lisäksi poikkeuslupaa ei tulisi myöntää ehdoitta, vaan lupaviranomainen voisi — poikkeusluvan tarve huomioiden — asettaa poikkeuslupaansa liikenneturvallisuutta edistäviä ehtoja. Tämä on mahdollista jo nykyisen sääntelyn perusteella.

Mikäli kuitenkin päädytään luonnoksessa esitettyyn malliin 17-vuotiaiden poikkeuslupamenettelyn poistamisesta, Poliisihallitus toteaa, että lauantai- ja sunnuntaiyöt ovat poliisin hälytystoiminnassa erittäin vilkkaita ajankohtia eikä resursseja aikarajoituksen noudattamisen valvontaan noina ajankohtina juurikaan ole. Nyt suunnitellulla rajoituksella mahdollisesti vain siirretään riskien

ajankohta viikolle. Erityisesti koulujen loma-aikana kesällä, jolloin riskikäyttäytyminen tilastojen mukaan muutenkin lisääntyy, tätä rajoitusta ei voida pitää riittävänä. Huomattavasti laajemmat, esimerkiksi kaikkia öitä klo 22-05 koskevat aikarajoitukset, alkoholin nauttimiskielto ajoneuvossa ja muiden nuorten kuljettamisen rajoittaminen sekä rajoitusten valvonnan tehostaminen tekniikkaa apuna käyttäen voisivat lieventää nuorten liikenneturvalli-suuden kielteistä kehitystä jonkin verran.

Autoon kiinnitettävä alaikäisen kuljettajan tunnus on poliisin arvion mukaan riittämätön keino valvonnan mahdollistamiseksi. Tällainen tunnus on helppo "unohtaa" kiinnittää ajoneuvoon. Jotta nuorella olisi motivaatio käyttää tunnusta, erityisesti kiellettyinä aikana ajaessaan, rangaistuksen tulisi olla muuta kuin liikennevirhemaksu ja rikkeellä pitäisi olla vaikutus ajo-oikeuteen. Alaikäisen kuljettajan tunnus tulisi tämän vuoksi toteuttaa teknisesti; järjestelmään tulisi kirjaus nuoren käytössä olevista ajoneuvoista ja tieto alaikäisestä kuljettajasta välittyisi rekisterikilven lukulaitteeseen auton tullessa poliisipartiota vastaan. Teknologia tukisi valvontaa ja edistäisi turvallisuutta merkittävästi. Turvallisuus lisääntyisi myös sen vuoksi, että nuorilla olisi velvollisuus käyttää tuttuja, järjestelmään tallennettuja ajoneuvoja, eikä satunnaisia, ka-vereitten vanhoja, turvallisuusvarusteiden osalta mahdollisesti puutteellisemmin, mutta moottoritehon osalta kattavammin varustettuja autoja. Muulla kuin sallitulla ajoneuvolla ajaminen ja kiellettyinä aikana ajo tulisi käsitellä kulkuneuvon kuljettamisena oikeudetta. Viranomaisten tietojärjestelmiltä edellytettäviä muutoksia varten tulee varata riittävästi aikaa ja muutosten edellyttämä rahoitus.

3 Säännöskohtaisia huomioita

Lain 20 §:n termimuutos vähentää tarkentavia yhteydenottoja, kun poliisille toimitetut lääkärintodistukset voidaan laajemmin hyväksyä sellaisenaan.

Lain 35 §:n 2 momenttiin suunniteltuja muutoksia riskientunnistamiskoulutuksessa ja liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen toteuttamista jatkossa lähtökohtaisesti ajoharjoitteluradalla Poliisihallitus pitää oikean suuntaisina toimenpiteinä, mutta niiden riittävyys jää nähtäväksi.

Lain 37 § mukaisen uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvän lisäkoulutuksen määrääminen myös alemman luokan ajokorttien palauttamisen edellytykseksi on Poliisihallituksen mielestä hyvä kehitysaskel, kuten myös se, että lisäkoulutusta edellytettäisiin myös niissä tilanteissa, kun henkilön koko ajokielto olisi katsottu kärsityn väliaikaisen ajokiellon aikana tai kun henkilölle palautettaisiin ajo-oikeus ehdollisena väliaikaisen ajokiellon jälkeen. Muutos selkeyttäisi menettelyä poliisin lupahallinnossa.

Lain 54 §:n muutosta, jonka mukaan henkilö voisi väliaikaisesta ajokiellosta huolimatta suorittaa poliisin määräämänä kuljettajantutkintoon kuuluvan ajokokeen, on pidettävä poliisin kannalta hyvänä ja toimintaa sujuvoittavana. Toimintaa sujuvoittaisi entisestään se, että myöskään

määräaikainen ajokielto ei estäisi ajokokeen suorittamista. Siksi Poliisihallitus esittää 54 §:n kyseistä kohtaa muutettavaksi muotoon:

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua ajokorttilupaa ei vaadita eikä ajokielto, toistaiseksi voimassa oleva ajokielto tai väliaikainen ajokielto ole esteenä tutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalla on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi. Jos henkilö on määrätty toistaiseksi ajokieltoon sillä perusteella, että hän ei enää täytä ajokorttiluvan terveystaajimuksia, ajokielto ei myöskään ole esteenä tutkintoon pääsulle ajo-oikeuden palauttamiseksi, jos esitettävän lääkärintlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee.

Lain 62 §:ään ehdotetaan teknistä muutosta. Säännös on kuitenkin olennainen Suomessa oleskelevan ulkomaalaisen kannalta, jos ja kun hänellä on velvollisuus luovuttaa ulkomailla annettu ajokortti Liikenne- ja viestintävirastolle. Poliisihallitus esittää harkittavaksi, tulisiko 62 §:ssä säädetty luovuttamisvelvollisuus ja sen laiminlyönti kriminalisoida ajokorttilain 93 §:n 1 momentin ajokorttirikkomuksena, kuten on tehty lain 75 §:n luovuttamisvelvollisuuden osalta.

Lain 64 §:n 2 momentin 2 kohdasta ja lain 70 §:n 1 momentin 3 kohdasta ollaan luonnoksen mukaan poistamassa ajokieltoon ja väliaikaiseen ajokieltoon määräämismahdollisuus laista jo poistetun 16 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitetun, aiempaan kaksivaiheiseen ajokoulutukseen liittyvän ehdon rikkomisen perusteella. Asiaa koskeva säännös on edelleen ajokorttilain muutoksen 18.5.2018/387 siirtymäsäännöksissä. Miten toimitaan jatkossa ti-lanteissa, joissa henkilö on suorittanut siirtymäsäännöksen mukaisesti B-luokan kuljettajantutkinnon ennen tuon lain voimaantuloa, mutta jättänyt toimittamatta harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetustodistuksen. Määrätäänkö heidät säännösten poistamisesta huolimatta väliaikaiseen ajokieltoon tai ajokieltoon siirtymäsäännöksen perusteella vai jätetäänkö opetustodistuksen toimittamatta jättäminen jatkossa huomiotta? Tällaisia henki-löitä on vielä liikenteessä todennäköisesti huomattava joukko.

4 Lopuksi

Lausuntopyyntön lopussa todetaan, että laajemmat muutokset ajokorttilakiin arvioidaan ja toteutetaan erikseen. Poliisihallituksen mielestä onkin ole-massa ilmeinen tarve tarkastella ajokorttilakia nyt luonnosteltua laajemmin, erityisesti koko ajokieltoprosessin osalta. Prosessi syö poliisin voimavaroja monivaiheisen hallintomenettelyn vuoksi eikä ole asiakkaallekaan selkeä ja suoraviivainen. Myös ajokieltojen pituuksia ja toimia alkolukon käytön edistämiseksi olisi syytä pohtia.

Lopuksi Poliisihallitus haluaa painottaa kantanaan, että pyrittäessä parantamaan nuorten liikenneturvallisuutta ei poikkeuslupamenettelystä B-luokan ajokortin edellytyksenä 17-vuotiaille tule luopua, vaan saattaa se toimimaan alun perin tarkoitettulla tavalla, mutta tarkennettuna siten, että poikkeuslupan myöntämiseen vaikuttavat myös hakijan liikennerekoshistoria ja terveydentila. Säästösten jo nykytilassa mahdollistamia rajoituksia ajo-oikeuteen tulee myös ryhtyä soveltamaan ajokortteja poikkeusluvilla myönnettäessä.

Poliisihallituksella ei ole muilta osin lausuttavaa luonnoksesta

Poliisijohtaja

Sanna Heikinheimo

Poliisitarkastaja

Tuomo Katajisto

Katajisto Tuomo
Poliisihallitus