

## LAKIALOITE 74/2005 vp

### Laki tieliikennelain 74 §:n muuttamisesta

#### *Eduskunnalle*

Liikenneturvallisuuksilastot kertovat korutonta viestiään: Vuonna 2004 Suomessa kuoli lähes 400 ja loukkaantui 8 500 ihmistä. Vuoden 2005 ensimmäisten kuukausien aikana liikenneturvallisuuksien vaarantamiseen syylistyneiden kuljettajien määrä on lisääntynyt parin vuoden takaiseen verrattuna 24 prosenttia ja samalla kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on kasvanut. Samassa ajassa törkeät liikenneturvallisuuksien vaarantamiset ovat nousseet 74 prosenttia. Suurin osa onnettomuuksista tapahtuu joko alkoholin, väsymyksen tai liian kovan tilanopeuden vuoksi tai kaikkien näiden tekijöiden yhteisvaikutuksesta. Erittäin huolestuttavaa on tieliikenteessä kuolleiden nuorten henkilöiden määrän kasvu: vuonna 2003 menehtyi 71 ja viime vuonna 95 nuorta. Inhimillisten kärsimysten lisäksi onnettomuudet aiheuttavat vuositasolla noin kolmen miljardin euron kustannukset.

Syynä liikenneturvallisuuksilastojen synkentymiseen on yleensä totuttu näkemään tiestön kunto, liikennemäärien jatkuva kasvu sekä yksi Euroopan iäkkäimmistä autokannoista. Näiden lisäksi kuitenkin yhtenä keskeisimpänä syynä on ajotavoissa ja asenteissa tapahtunut epäsuotuisa kehitys. Liikenneturvan tutkimuksen mukaan vuonna 2004 ilmapiiiri liikenteessä oli huonontunut. Erityisesti nuorten keskuudessa "hällä väliä -tyyli" on yleistynyt. Nuorista kuljettajista lähes joka viides kertoo tahallaan ylittävänsä nopeusrajoituksia joko usein tai hyvin usein. He ilmoittavat ylinopeuden syyksi ajotapansa ja kokevat muita ikäluokkia useammin nauttivansa kovaa vauhtia ajamisesta. Myös sosiaaliset paineet ys-

täväpiirin taholta saavat nuoret lisäämään nopeuksia.

Toinen yleisestä asennemuutoksesta kertova seikka on rattijuopumusmäärien kasvu. Alkoholin hinnanalennus näkyy selkeästi liikenneonnettomuuksien määrässä. Rattijuopumukset ovat lisääntyneet vuodesta 2003 vuoteen 2004 noin 10 prosentilla, ja samalla lisääntyivät myös rattijuoppojen aiheuttamat liikenneonnettomuudet. Liikennevahinkojen tutkijalautakunnan mukaan ylinopeuden seurauksena nuorten kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa noin 65 % kuljettajista oli alkoholin vaikutuksen alaisina. Kaiken kaikkiaan vuoden 2005 alkupuolella rattijuoppojen aiheuttamissa onnettomuuksissa on kuollut 13 ihmistä, kun vuosien 2001—2003 keskiarvo oli 10. Loukkaantuneita vuonna 2005 oli 222, kun vuosien 2001—2003 keskiarvo oli 195.

Myös huikeiden ylinopeuksien määrä on lisääntynyt. Osa ylinopeutta ajavista kuuluu jo toisiin riskiryhmiin eli nuoriin tai rattijuoppoihin, mutta näiden piittaamattomien joukkoon kuuluu myös runsaasti muita. Esimerkiksi liikuvan poliisin Turun yksikkö on antanut tämän vuoden huhtikuun loppuun mennessä 216 ajokieltopäätöstä ylinopeuksien takia. Mikäli vakavan piittaamattomuuden säädöstä olisi tulkittu tiukimman tulkinnan mukaan, päätöksiä olisi voitu antaa kolminkertainen määrä. Etelä-Suomen poliisilaitosten huhtikuun alussa suorittama tehostettu taajamavalvonta johti kahden päivän aikana 534 rangaistusvaatimukseen, sak-

koon tai huomautukseen. Nopeusrikkomuksia kirjattiin kaikkiaan 394 kappaletta.

Vuosittaiset liikenneturvallisuustilastot tois-  
tavat itseään. Vuodesta toiseen kamppaillaan sa-  
mojen vakavien ongelmien edessä sekä annea-  
taan samoja selityksiä ja ratkaisuehdotuksia.  
Yhtenä keskeisimmistä perussyistä ongelmien  
taustalla nähdään asenteet. Liikenteen valvon-  
nasta vastaava poliisi on hankalassa välikädes-  
sä: käytännön työssä nähdään tilanteen huonon-  
tuminen, mutta käytettävissä olevat ratkaisukei-  
not ovat riittämättömät, minkä lisäksi ajotapa-  
valvontaan ei poliisilla ole riittävästi resursseja.  
Kuljettajien asenteiden korjaamiseksi onkin ryh-  
dyttävä määrätietoisiin toimenpiteisiin. Jos pe-  
rusasenteisiin pystytään vaikuttamaan, se voi  
pitkällä tähtäimellä jopa vähentää poliisin suo-  
rittaman liikennevalvonnan tarvetta.

Niin rattijuoppojen, suuria ylinopeuksia aja-  
vien kuin myös järjestömiä riskejä ottavien tiel-  
lä liikkujien asenteisiin vaikuttaminen edellyt-  
tää uutta lainsäädäntöä sekä nykyisten lakien  
suoman keinovalikoiman entistä monipuolisem-  
paa hyödyntämistä käytännössä. Nuorten kuljet-  
tajien osalta "varhainen puuttuminen" on tehok-  
kaimpia keinoja vaikuttaa heidän liikennekäyt-  
tämiseensä ja ennaltaehkäistä vakavat onnet-  
tomuudet ja kasvattaa heistä vastuullisia kuljet-

tajia. Esimerkiksi Saksassa on käytössä maksul-  
linen, pakollinen koulutus liikennerikkeisiin  
syyllistyneille, ja erityisesti ensikertalaisiin rat-  
tijuoppoihin koulutus on tehonnut hyvin. Euroo-  
passa yleisesti käytössä olevan ajokortin virhe-  
pistejärjestelmän käyttöönottoa selvitetään  
myös Suomessa. Siinä erilaiset liikennerikko-  
mukset pisteytetään niiden vakavuuden mu-  
kaan. Mikäli pisteraja täyttyy, aiheuttaa se auto-  
maattisesti ajokortin hyllyttämisen määräajaksi.  
Virhepistejärjestelmässä voitaisiin tietyn piste-  
rajan ylittymisen jälkeen määrätä pakolliseen  
koulutukseen.

Pelkästään kuljettajatutkinnon uusiminen ei  
riitä. Tieliikennelakiin tulee lisätä, että Suomes-  
sa tulee laajamittaisesti ottaa käyttöön liikenne-  
rikkomuksista kiinnijääneiden henkilöiden pa-  
kollinen koulutus. Koulutukseen tulee liittyä  
vahvasti asennemuokkaus, ja sen tulee olla oma-  
kustanteista. Tarpeelliset tarkentavat säännök-  
set kustannuksista ja niiden määräytymisestä  
sekä syylliseksi epäillyn maksuvelvollisuudesta  
annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

*että eduskunta hyväksyy seuraavan la-  
kiehdotuksen:*

## Laki

### tieliikennelain 74 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 74 §, sellaisena kuin se  
on laissa 676/1990, seuraavasti:

#### 74 §

##### *Uuteen kuljettajatutkintoon määrääminen*

Poliisi voi määrätä kuljettajan pakolliseen  
koulutukseen sekä uuteen kuljettajatutkintoon,  
jos hän moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaes-  
saan on toistuvasti syyllistynyt tämän lain tai sen

nojalla annettujen säännösten ja määräysten rik-  
komiseen ja tämän vuoksi tai muutoin on toden-  
näköistä syytä epäillä, ettei hän ole säilyttänyt  
ajotaitoaan. Koulutukseen liittyvistä seikoista  
säädetään erikseen valtioneuvoston asetuksella.

Tämä laki tulee voimaan päivänä      kuuta  
20      .

---

Helsingissä 10 päivänä kesäkuuta 2005

Pertti Hemmilä /kok  
Petri Salo /kok  
Seppo Lahtela /kesk  
Juhani Sjöblom /kok

Jouko Laxell /kok  
Lauri Oinonen /kesk  
Matti Kauppila /vas