

11.5.2022

Eduskunta liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: HE 70/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Liikenneturvan lausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Liikenneturva pitää ehdotettua ajokorttilain muutosta Suomen liikenneturvallisuustavoitteiden vastaisena. Ajokortti-ian laskeminen 18 vuodesta 17 vuoteen lisää alaikäisten autonkuljettajien määrää liikenteessä, mikä lisää nuorten liikenneonnettomuuksia ja heikentää nuorten liikenneturvallisuutta. Jos ajokortti-ikää päätetään laskea, nuorten turvallisuutta tukevien toimien tulee olla ehdotettuja tehokkaampia ja laajempia.

Tulevalla lakimuutoksella tulee tavoitella nuorten muita kuljettajia selvästi korkeamman riskin alentamista. Nuoria on väestöstä vain noin 11 prosenttia, mutta lähes joka kolmas tieliikenteessä vahingoittunut on nuori. Suomessa nuorten liikennekuolemat ovat vähentyneet heikemmin kuin Euroopassa yleisesti. Lisäksi Suomessa nuorten ikäryhmän suhteellinen osuus kaikista liikenteessä tapahtuneista vakavista loukkaantumisista on Euroopan suurin. (ETSC 2021)

Suomessa 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien henkilövahingot ovat moninkertaistuneet vuodesta 2018 lähtien, jolloin ikäpoikkeusluvan myöntämisen ehtoja kevennettiin ja alaikäisten kuljettajien määrä alkoi kasvaa. Vuonna 2020 onnettomuuksissa, joissa oli osallisena 17-vuotias henkilöauton kuljettaja, kuoli yhteensä kymmenen henkilöä, ja vuoden 2021 ennakkotietojen mukaan vastaavasti kuoli neljä henkilöä.

Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi ikäluokan koon ja poikkeuslupien kasvaneen suosien perusteella, että vuositasolla nyt ehdotetun rajoitetun ajo-oikeuden piiriin tulisi 20 000 – 30 000 alaikäistä kuljettajaa. Näin ollen alaikäisten kuljettajien määrä liikenteessä jopa kaksinkertaistuisi nykyisestä. Alaikäisten kuljettajien

11.5.2022

Suoritteen lisääntyminen tarkoittaa sitä, että nuorten osallisuus onnettomuuksissa ja niissä koituvat henkilövahingot lisääntyvät.

Ratkaisu ikäpoikkeuslupien voimakkaan kasvun aiheuttamiin Traficomien hallinnollisiin rasitteisiin ei tulisi olla, että annetaan kaikille 17-vuotiaille mahdollisuus ajokorttiin. Jos tähän kuitenkin päädytään, on turvaavien toimien ja rajoitteiden oltava mittavia.

Hallituksen esityksessä ajokortti-ikä laskemisen liikenneturvallisuusvaikutuksia on tarkennettu lainsäädännön arviointineuvoston todettua ne sängen puutteelliseksi arviointineuvostolle menneessä versiossa. Nyt hallituksen esityksessä todetaan, että mikäli ajokortin hankkisi noin puolet 17-vuotiaista (30 000), mikä on hyvinkin todennäköinen osuus, lisääntyisivät ajosuoritteet niin paljon, että onnettomuuksien määrä lisääntyisi, ja tällöin yhteiskunnalliset onnettomuuskustannukset lisääntyisivät nykytilanteeseen verrattuna arviolta 14–19 miljoonalla eurolla vuodessa. Voidaan siis todeta, että esitys jo lähtökohtaisesti on liikenneturvallisuutta huonontava, ja siten liikenneturvallisuustavoitteiden kanssa ristiriidassa.

Liikenneturva muistuttaa, että 17-vuotiaat ovat vielä lapsia ja heitä koskee lapsia koskeva oikeudellinen sääntely. Lapsia, alle 18-vuotiaita, koskevassa oikeudellisessa sääntelyssä keskeisellä sijalla on yleissopimus lapsen oikeuksista. Yleissopimuksen hyväksymän lapsen oikeuksien julistuksessa todetaan, että ”lapsi ruumiillisen ja henkisen kypsyttämättömyytensä vuoksi tarvitsee erityistä suojelua ja huolenpitoa”.

Lisäksi Liikenneturva muistuttaa, että Suomi on sitoutunut haastaviin ilmastotavoitteisiin, ja asettanut tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden lisäämiseksi. Esiitetty ajokortti-ikä laskeminen tulee vaikuttamaan edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseen.

Liikenneturva ei kannata ajokortti-ikä laskemista 17-vuoteen. Liikenneturvallisuuden ja kuljettajan ikään liittyvän kypsytyksen näkökulmasta ajokortti-ikä tulisi säilyä 18 vuodessa. Mitä aiemmin ajo-oikeus myönnetään, sitä suurempi on riski. Onnettomuusriskiä voidaan vähentää esimerkiksi erilaisin rajoituksin, mutta sen kokonaan poistaminen on vaikeaa. Rajoittamattoman ajo-oikeuden saaminen 17-vuotiaana on Euroopassa tällä hetkellä poikkeuksellista. Myös ajokorttidirektiivin mukainen ikä on 18 vuotta.

Liikenneturvallisuuden asiantuntijaorganisaatio ETSC:n yksi viidestä kansallisille hallituksille annetusta suosituksesta kuuluu, ettei ajokortti-ikää tulisi laskea. World Bankin vuonna 2021 julkaiseman Guide for Road Safety Interventions raportin mukaan ajo-ikä nostaminen vuodelle vaikuttaa todennäköisesti 5-10 % kolarien määränä ensimmäisen ajovuoden aikana. Saman voi olettaa pätevän myös käänteisesti.

11.5.2022

Suomalaiset tunnistavat ajokortti-ian laskuun liittyvät liikenneturvallisuusongelmat. Liikenneturva selvitti suomalaisten mielipiteitä nuorten ajokorttiin liittyen pikagallupilla marraskuussa 2021. Vastaajista 64 % piti sopivimpana ajokortti-ikänä 18 vuotta, ja kolme neljästä vastaajasti koki liikenneturvallisuuden huonontuvan jonkin verran tai paljon, jos 17-vuotiaat saavat ajokortin.

Mikäli ajokortti-ikää kuitenkin ehdotuksen mukaisesti lasketaan 18 vuodesta 17 vuoteen, pitää alaikäisen ajamista tukea erilaisin koulutuksellisin ja ajamista rajoittavin keinoin. Esitetyistä ehdotuksista Liikenneturva **kannattaa ehdotusta yöaikaisen ajon kieltämisestä** alle 18-vuotiailta ajokortillisilta kaikkina viikonpäivinä. Etenkin kesäkuukausina, jolloin iso osa onnettomuuksista ajetaan on tärkeää rajoittaa myös arkipäiviin sijoittuvaa yöajamista. Ehdotuksessa on päädytty rajoituksen voimassaoloaikaan klo 00-05, jotta se mahdollisimman vähän rajoittaisi nuorten liikkumista opiskeluihin, töihin tai harrastuksiin. Turvallisuuden kannalta **rajoitusajan tulisi olla ehdotettua laajempi**.

Liikenneturva pitää alaikäisen kuljettajan tunnusta valvonnan kannalta välttämättömänä. Rajoitettua ajo-oikeutta on tärkeää pystyä valvomaan uskottavasti ja modernia teknologiaa hyödyntäen. Alaikäisen kuljettajan tunnuksen itsenäisestä liikenneturvallisuusvaikutuksesta ei ole juurikaan näyttöä. Fyysisen merkin merkitystä liikennevalvonnassa voidaan pitää ongelmallisena, sillä se perustuu poliisin näköhavaintoon. Liikenneturva esittääkin, että lakiin kirjattaisiin jo tässä vaiheessa maininta järjestelmähankkeesta, jossa jatkossa alaikäisen kuljettajan ajo-oikeus liitettäisiin tiettyyn ajoneuvoon. Näin mahdollistetaan automatisoidun konenäköä hyödyntävä poliisivalvonta.

Liikenneturva pitää tärkeänä rajoiteena, että alaikäisen kuljettajan kyydissä olevien nuorten määrä rajataan yhteen matkustajaan. Liikenneturva on esittänyt, että poikkeuksena olisivat tilanteet, jossa kyydissä on lisäksi huoltaja tai muu yli 30-vuotias henkilö.

Lisäksi Liikenneturva kannattaa muutosta, että **riskientunnistamiskoulutuksen tuntimäärää lisättäisiin kahdella tunnilla ja että se edellyttää liukkaalla ajon opettamista pääsääntöisesti ajoharjoitteluradalla.** Turvallisen liikennekäyttämisen opetukselle olisi menetys, jos ajoharjoitteluratoihin tehtyjen investointien annettaisiin mennä hukkaan, sillä liukkaan kelin ja nopeuden vaikutus selviää parhaiten kokemalla asia käytännössä. Kannatamme myös ehdotusta ajokieltokoulutuksen laajentamisesta ajokorttiluokkiin AM/120, AM/121 ja T sekä väliaikaiseen ajokieltoon poliisin määräämiä kuljettajiin.

Nuorten korkean onnettomuusriskin pienentämiseksi uudistukseen tulisi liittää vielä muita tehokkaita toimia. Liikenneturva ehdottaa, että ensimmäisen neljän kuukauden ajan alaikäisen ajaminen ajokortin suorittamisen

11.5.2022

jälkeen olisi sallittu vain aikuisen, esimerkiksi oman huoltajan tai muun yli 30-vuotiaan henkilön mukana ollessa. Vastaava malli on onnistuneesti pilotoitu ja nyt otettu laajemmin käyttöön mm. Tanskassa.

Eurooppalaisen suosituksen mukaisesti Liikenneturva ehdottaa myös, että rikoslaissa rattijuopumuksen promilleraja alennetaan nolnaan alaikäisen kuljettajan osalta. Alkoholilain mukaan alkoholijuomaa ei saa myydä eikä muutoin luovuttaa vähittäismyynnissä eikä anniskelussa alle 18-vuotiaalle.

Lisäksi Liikenneturva ehdottaa, että alaikäisen kuljettajan ajoneuvossa ei saa olla matkustamossa avonaista alkoholipakkausta. Avoin alkoholipakkaus matkustamossa tulisi katsoa kuljettajan hallussa olevaksi riippumatta siitä, kenen alkoholipakkaus on. Alkoholin hallussapito on alaikäiseltä kiellettyä alkoholilain 83 §:n mukaan.

LIIKENNETURVA

PASI ANTEROINEN

Pasi Anteroinen
toimitusjohtaja

11.5.2022

Lähteitä:

[European Transport Safety Council \(2021\)](#). Reducing road deaths among young people aged 15 to 30
ETSC_pin_flash_41_web.pdf

World Bank Group – Road Safety Facility. Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work