

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta**

Hallituksen esityksen keskeisimpänä ehdotuksena on luopuminen Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuslupamenettelystä, jossa 17-vuotiaalle voidaan kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuslupa B-luokan ajokortin suorittamista varten. Esityksessä ehdotetaan, että 17-vuotias voisi huoltajan suostumuksella saada B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden. Rajoitettu ajo-oikeus ei olisi voimassa kello 00–05 ja se oikeuttaisi kuljettamaan vain yhtä matkustajaa. Rajoitukset olisivat voimassa siihen asti, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta.

MLL ei kannata poikkeuslupamenettelyä luopumista

Mannerheimin Lastensuojeluliitto (MLL) ei pidä perusteltuna luopua B-luokan ajokortin poikkeuslupamenettelyä. Hallituksen esityksen tavoitteena on erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen, mutta tavoite ei MLL:n näkemyksen mukaan toteudu esityksessä. Hallituksen esityksessä viitatus seuranta tutkimuksen mukaan 17-vuotiaat syöllistyvät suhteessa useammin ajokieltorikoksiin kuin 18-vuotiaat tai 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat. Huomionarvoista on, että törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen oli syynä 17-vuotiaiden kuljettajien ajokieltoon määräämiselle selvästi yleisemmin kuin 18- ja 19-vuotiaiden kuljettajien osalta.

Poikkeuslupamenettelyä luopuminen ei tukisi Suomen ja EU:n tavoitetta puolittaa liikennekuolemien ja loukkaantumisten määrä seuraavan kymmenen vuoden aikana. Muutos varsin todennäköisesti lisäisi 17-vuotiaiden kuolemia tieliikenteessä. Vuosina 2018–2020 tieliikenteessä kuoli 1,1 nuorta 17–19-vuotiasta henkilöauton kuljettajaa 10 000 ajokorttia kohti, kun vastaava luku 45–54-vuotiailla oli noin 0,2 kuollutta kuljettajaa 10 000 ajokorttia kohti. Vuonna 2020 tieliikenteessä kuolleista 17 % oli iältään 15–24-vuotiaita. On myös muistettava, että Suomessa kuolee suhteessa asukaslukuun selvästi enemmän ihmisiä kuin muissa Pohjoismaissa. Vuonna 2020 Suomi oli tällä mittarilla mitaten vasta 11:ksi turvallisim maa EU:ssa (Lähde: Liikenne fakta.fi, Traficom).

MLL muistuttaa, että 17-vuotiaat ovat vielä lapsia ja heitä koskee lapsia koskeva oikeudellinen sääntely ja suojelu. Lapsia (0-17-vuotiaita) koskevassa oikeudellisessa sääntelyssä keskeisellä sijalla on yleissopimus lapsen oikeuksista (myöhemmin lapsen oikeuksien sopimus tai LOS). Esitystä arvioitaessa erityisen huomionarvioisia ovat muun muassa seuraavat lapsen oikeuksien sopimuksen määräykset: Lapselle on taattava henkiinjäämisen ja kehittymisen edellytykset mahdollisimman täysimääräisesti (LOS 6.2 artikla). Lapsella on oikeus nauttia parhaasta mahdollisesta terveydentilasta (LOS 24.1 artikla) sekä lasten ja vanhempien tulee saada tietoa ja opetusta ja tukea onnettomuuksien ehkäisystä (LOS 24.2 artiklan e-kohta). Lasta koskevissa toimissa lapsen edun on oltava ensisijainen harkintaperuste (LOS 3.1 artikla). Kollektiivisesti lapsia koskevissa toimissa, kuten lainsäädännön valmistelussa, lasten edut selvitetään

lapsivaikutusten arvioinnilla. Lapsen etu saa sisältönsä lapsen oikeuksista, tarpeista ja tilanteista. YK:n lapsen oikeuksien komitea on antanut laajan yleiskommentin lapsen edun ensisijaisuudesta (yleiskommentti nro 14) <https://lapsiasia.fi/yleiskommentit>.

MLL pitää myös tärkeänä, että lapsen oikeuksien sopimuksen 12 artiklan (lapsen oikeus tulla kuulluksi) mukaisesti 17-vuotiaita, joita ehdotettu muutos koskee, kuultaisiin laajasti ja monipuolisesti muutosehdotuksista eri näkökohdat – mukaan lukien liikenneturvallisuusnäkökohdat – huomioiden.

Esityksen kokonaisvaikutukset nuorten liikenneturvallisuuteen ovat todennäköisesti kielteiset

Lapsivaikutusten arvioinnissa koskien alaikäisen ajo-oikeutta tulee arvioida monia eri tekijöitä ja tehdä sen perusteella kokonaisarvio asiassa. 17-vuotiaiden kuljettajien poikkeuslupamenettelystä luopuminen lisäisi entisestään 17-vuotiaiden kuljettajien määrää liikenteessä. Ajokorttilain aiemman muutoksen seurantalutkimuksen tulokset eivät puolla sitä, että poikkeuslupamenettelystä luovuttaisiin. Kokonaisvaikutus nuorten liikenneturvallisuuteen olisi todennäköisesti kielteinen, vaikka poikkeuslupamenettelystä luopuminen siirtäisi jossain määrin 17-vuotiaiden liikkumista mopoista, kevytmoottoripyöristä ja mopoautoista henkilöautoihin, millä voi olla myös myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuudelle.

Hallituksen esitykseen sisältyvillä 17-vuotiaiden kuljettajien yöaikaisen ajamisen rajoittamisella ja myös ajoneuvon kyydissä olevien matkustajien määrän rajoittamisella voidaan jonkin verran edistää nuorten liikenneturvallisuutta, kuten myös kuljettajaopetuksen kehittämisellä ja tuoreiden kuljettajien ajokieltokoulutuksen laajentamisella. Yöaika on erityisen riskialtis nuorten kuljettajien vakaville liikenneonnettomuuksille, joten 17-vuotiaiden ajo-oikeuden yöaikaista rajoitusta voidaan pitää perusteltuna. Matkustajamäärän rajoittamisella yhteen voidaan vähentää ryhmäpainetta sääntöjen vastaiseen liikennekäyttöön ja siten edistää liikenneturvallisuutta. Toisaalta rajoitus voi entisestään lisätä 17-vuotiaiden kuljettajien määrää liikenteessä, kun harrastukseen tai kouluun kuljetaan samasta kaveriporukasta useammalla autolla.

Avoimeksi kysymykseksi jää se, miten hyvin ajo-oikeuden rajoituksia noudatetaan. Pääsääntöisesti rajoituksia todennäköisesti noudatettaisiin, mutta rajoituksia myös rikottaisiin ja niiden rikkomiseen liittyy myös ryhmäpainetta. Onkin välttämätöntä seurata lain toimeenpanon vaikutuksia.

Jotta poikkeuslupamenettelystä luopumista voitaisiin pitää perusteltuna, on luopumista puoltavien tekijöiden oltava painavia. Alaikäisten liikkumistarpeen toteutumista tulisi edistää ensisijaisesti muiden keinojen avulla kuin ohjaamalla heidät auton rattiin. Näistä keskeinen on joukkoliikenteen ja sen edellytysten parantaminen.

17-vuotiaiden yhä suurempi siirtyminen yksityisautoiluun heikentäisi joukkoliikenteen edellytyksiä. Lapset ja nuoret ovat merkittävä joukkoliikenteen käyttäjäryhmä. B-luokan ajokortti-ikä alentaminen 17 vuoteen lisäisi yksityisautoilua ja vähentäisi joukkoliikenteen käyttöä. Joukkoliikenteen edellytysten huonontuminen heikentäisi myös niiden 17-vuotiaiden liikkumismahdollisuuksia, joilla ei ole ajokorttia tai autoa

käytettävissään. Yksityisautoilun kasvu lisäisi liikenteen päästöjä ja kiihdyttäisi ilmastonmuutosta. Muutos voisi myös vähentää lasten ja nuorten hyötyliikuntaa, millä olisi kielteisiä terveysvaikutuksia.

Poikkeuslupamenettelystä ollaan luopumassa, koska vuonna 2018 tehdyllä lakimuutoksella merkittävästi kevennettiin 17-vuotiaille myönnettävien poikkeuslupien kriteereitä, minkä seurauksena poikkeuslupahakemusten määrä lisääntyi huomattavasti ja lupien käsittely on ruuhkautunut. Viranomaisten käytettävissä olevien voimavarojen vähyys ei voi olla peruste tehdä lakimuutoksia, jotka varsin todennäköisesti heikentävät lasten ja nuorten liikenneturvallisuutta sekä lisäävät heidän kuolemiaan ja loukkaantumisiaan liikenteessä.

MLL pitäisi parempana ratkaisuna lisätä lupaviranomaisen voimavaroja poikkeuslupien käsittelyyn sekä tiukentaa poikkeuslupan myöntämisen ehtoja kuin luopua poikkeuslupamenettelystä. Yksi sääntelyvaihtoehto olisi, että 17-vuotiaiden ajo-oikeuspoikkeuslupa ulotettaisiin vain siihen tarkoitukseen, johon se on myönnetty, esimerkiksi koulunkäyntiin, työssäkäyntiin tai harrastukseen osallistumiseen paikassa, johon ei ole kohtuullisia joukkoliikenneyhteyksiä. Tosin tämän vaihtoehdon ongelmana on valvonnan vaikeus.

Hallituksen esityksessä todetaan, että lainvalmistelussa on arvioitu, että B-luokan ajo-oikeuden hankkiminen huoltajan suostumuksella, mikä tapahtuisi aikaisintaan vuosi ennen kuin nuori täyttäisi vähimmäisikä koskevan vaatimuksen, ei ole laissa tarkoitettu asia, jolla on huomattava merkitys lapsen tulevaisuuden kannalta ja yhden huoltajan suostumus riittäisi 17-vuotiaan ajo-oikeudelle. MLL pitää suostumusta ajo-oikeuden antamiseen niin merkittävänä asiana, että siinä olisi perusteltua edellyttää huoltajien yhteistä suostumusta.

MLL korostaa, että ajokorttilain muutosten toimeenpanosta tulee tehdä seuranta-arviointi, jonka perusteella arvioidaan muutosten vaikutuksia ja tehdään tarvittavat korjaukset lakiin.

Helsingissä 18.5.2022

Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry

Milla Kalliomaa
pääsihteeri

Esa Iivonen
johtava asiantuntija