

22.11.2022

POL-2022-146198

Poliisitarkastaja
Heikki Kallio

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

VIITE: Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan 16.11.2022 lähettämä lausuntopyyntö.

Poliisihallituksen asiantuntijalausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle Hallituksen esityksestä eduskunnalle HE 70/2022 vp laiksi ajokorttilain muuttamisesta

1 Hallituksen esitys

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Poliisihallitukselta asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 70/2022 vp). Poliisihallituksen asiantuntijaa on pyydetty selvittämään valiokunnalle erityisesti 17-vuotiaiden liikenneerikkeitä.

2 Poliisihallituksen asiantuntijan lausunto

2.1 Keskeiset huomioiden nuorten liikenneturvallisuustilanteesta

Poliisihallitus keskittyy lausunnossaan pyynnön mukaisesti selvittämään erityisesti 17-vuotiaiden liikenneerikkeitä.

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 vastaava luku Ruotsissa oli 2,3, Norjassa 1,1 ja Sveitsissä alle 2,0. Valitettavasti 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.

Koko 2000-lukua tarkasteltaessa nuorten kuljettajien kuolemaan johtavat onnettomuudet ovat vähentyneet selvästi. Muutos onnettomuusmäärän tasossa tapahtui varsin nopeasti muutaman vuoden aikana, ja vastaavan kaltainen ilmiö on havaittavissa myös kaikissa muissa ikäryhmissä kaikkein iäkkäimpiä (yli 64-vuotiaita kuljettajia) lukuun ottamatta.

Onnettomuustietoinstituutin Nuorisoraportin 2021 (tilastot vuosilta 2015-2019) mukaan viime vuosina nuorten (18–24-v) liikenneturvallisuuden myönteinen kehitys on pysähtynyt paikalleen. Kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa aiheuttajina olleiden nuorten osuus on edelleen melko korkea (17 %). Aiheuttajakuljettajien joukossa korostuu nuoret ikäluokat siten, että 18–19-vuotiaiden kuljettajien osuus nuorten aiheuttajista oli 42 %.

2.2 Selvitys 17-vuotiaiden liikennetrikostilanteesta

Nuorilla (15-24 -vuotiaat) on ikäluokan kokoon suhteutettuna kolminkertainen määrä liikennetrikosepäilyjä koko väestöön verrattuna. Tarkasteltaessa 17-vuotiaiden ajokortillisten liikennetrikosepäilyjen määriä ja uhrilukuja suhteessa vastaaviin 18–19-vuotiaisiin on 17-vuotiaiden luvut korkeampia.

Traficomin selvityksessä (*Ajokorttilain uudistuksen liikenneturvallisuusvaikutukset, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 3/2022*) tarkasteltiin nuorten kuljettajien ajokieltorikoksia. Ajanjaksolla 1.7.2018–31.8.2020 17-vuotiaista ajo-oikeuden haltijoista 3,3 % määrättiin ajokieltoon (vastaava luku 18-vuotiailla oli 3,0 %). Näistä ajokielloista 41 % johtui törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta (32 % 18-vuotiailla). 17-vuotiaana B-luokan ajo-oikeuden (6 %) saaneet joutuivat 18- vuotiaita (3 %) useammin väliaikaiseen ajokieltoon ensimmäisenä ajokorttivuotenaan. Kaikilla ikäryhmillä noin 50 % ensimmäisen ajo-oikeusvuoden ajokieltorikoksista tapahtui neljän kuukauden sisällä ajo-oikeuden saannista. Kaikissa ikäryhmissä ajokieltorikokseen syyllistyneistä lähes 90 % oli miehiä.

Alla olevasta taulukossa on esitetty 17-19 -vuotiaiden liikennetrikosepäilyt suhteessa ajokortillisten (väh. B-kortti) määrään (%), vuosina 2019–2022

Rikosnimike	Ikä	2019	2020	2021	2022
Liikenneturvallisuuden vaarantaminen	17	34,0 %	22,5 %	23,5 %	16,8 %
	18	10,8 %	12,5 %	12,7 %	8,8 %
	19	6,2 %	7,8 %	8,1 %	5,8 %
Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen	17	5,4 %	3,3 %	2,9 %	2,2 %
	18	1,4 %	1,9 %	1,5 %	1,1 %
	19	0,8 %	1,1 %	1,0 %	0,7 %
Rattijuopumus	17	2,9 %	1,1 %	0,9 %	0,8 %
	18	1,1 %	1,1 %	1,0 %	0,9 %
	19	0,9 %	0,9 %	0,8 %	0,7 %
Törkeä rattijuopumus	17	2,1 %	0,6 %	0,5 %	0,4 %
	18	0,4 %	0,5 %	0,5 %	0,4 %
	19	0,3 %	0,4 %	0,4 %	0,3 %
Kaikki yllä olevat liikennetrikokset	17	44,5 %	27,5 %	27,8 %	20,2 %
	18	13,7 %	16,0 %	15,7 %	11,2 %
	19	8,2 %	10,2 %	10,3 %	7,4 %

Taulukosta on nähtävissä 17-vuotiaiden suhteellinen yliedustus, kun tarkastellaan ikäryhmittäin kaikkia liikennetrikoksia suhteessa kyseisen ikäryhmän B-kortillisten määrään varsinkin liikenneturvallisuuden vaarantamisissa ja törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa (suurin osa ylinopeustapauksia). Rattijuopumusten ja törkeiden rattijuopumusten osalta 17-vuotiaat eivät ole samalla tavalla suhteellisesti yliedustettuina, jos ei oteta tarkasteluun poikkeuksellista vuotta 2019.

Tarkasteltaessa tieliikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden (17–19-v.) henkilöauton kuljettajia suhteessa ajokortillisten (väh. B-kortti) määrään vuosina 2019–2022 on alla olevassa taulukossa havaittavissa 17-vuotiaiden poikkeuslupalaisten yliedustus.

Kuolleet				
Ikä	2019	2020	2021	2022
17	0,00 %	0,41 %	0,25 %	0,16 %
18	0,06 %	0,10 %	0,03 %	0,09 %
19	0,09 %	0,07 %	0,02 %	0,02 %

Loukkaantuneet				
Ikä	2019	2020	2021	2022
17	6,6 %	4,3 %	2,3 %	2,0 %
18	3,4 %	2,5 %	1,7 %	1,3 %
19	1,8 %	1,5 %	1,5 %	0,8 %

Poliisihallitus haluaa painottaa jo aikaisemmin esittämänsä kantaansa pyrittäessä parantamaan nuorten liikenneturvallisuutta. Poliisihallituksen näkemys on, ettei poikkeuslupamenettelystä B-luokan ajokortin edellytyksenä 17-vuotiaille tule luopua, vaan se tulee saattaa toimimaan alun perin tarkoitulla tavalla tarkennettuna siten, että poikkeuslupan myöntämiseen vaikuttavat myös hakijan liikennetrikohistoria ja terveydentila. Säädösten jo nykytilassa mahdollistamia rajoituksia ajo-oikeuteen tulee myös ryhtyä soveltamaan ajokortteja poikkeusluvalla myönnettäessä.