

17-vuotiaat rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden haltijat tulevaisuudessa

Kalle Huhtanen & Juuso Nousiainen

TIIVISTELMÄ

Juuso Nousiainen & Kalle Huhtanen: 17-vuotiaat rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden haltijat tulevaisuudessa

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Kari Koppanen & Marko Lehtoranta

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämä opinnäytetyön tarkoitus on tutkia hallituksen esityksessä 70/2022 ehdotetun 17-vuotiaille myönnettävän rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja poliisin kykyyn valvoa liikenteessä siitä aiheutuvaa mahdollista muutosta. Tutkimuksen mukaan hallituksen esityksen 70/2022 ehdotukset aiheuttavat kysymyksiä siitä, miten se vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja kuinka poliisin liikennesektori pystyy valvomaan ajokorttiin liittyviä rajoituksia.

Vuonna 2018 Suomessa mahdollistettiin B-luokan ajokortin hankkiminen ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana. 17-vuotiaan on tullut esittää perustelut ajokortin hankkimiselle. Opinnäytetyössämme tutkimme hallituksen esityksessä 70/2022 ehdotettua rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden myöntämistä 17-vuotiaalle pelkällä huoltajan suostumuksella ilman, että vaadittaisiin samanlaisia perusteluita kuin ennen.

Ikäpoikkeusluvalla hankittavasta ajokortista on Poliisiammattikorkeakoulussa tehty opinnäytetöitä, mutta rajoitetusta B-luokan ajo-oikeudesta ei ole tehty. Tämä opinnäytetyö on toteutettu dokumenttianalyysinä.

Sivumäärä: 47

Tarkastuskuukausi ja vuosi: 11/2022

Avainsanat: ajo-oikeus, nuoret, liikenneturvallisuus

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
1.1 Aihevalinnan perustelu	6
1.2 Aikaisempi tutkimus	6
1.3 Opinnäytetyö tarkoitus ja tavoite	7
1.4 Opinnäytetyön rakenne	7
2 TUTKIMUKSEN KÄSITTEET	8
3 TUTKIMUSMENETELMÄ	9
4 TIETOPERUSTAN ESITTELY	10
5 NUORTEN LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA	10
5.1 Liikenneonnettomuudet kokonaisuudessaan.....	10
5.2 Nuorten onnettomuudet liikenteessä vuosina 2015–2019	11
5.3 Nuorten psykologiset ja fyysiset valmiudet liikenneturvallisuuden näkökulmasta.....	13
5.3.1 Päihteiden vaikutus nuoriin kuljettajiin	14
6 LIIKENNETURVALLISUUSSTRATEGIA 2022-2026.....	14
6.1 Liikenneturvallisuusstrategian tausta ja toimenpiteet.....	14
6.2 Kansainvälinen tutkimus nuorten liikenneturvallisuuteen liittyen.....	16
6.2.1 Euroopan liikenneturvallisuus neuvoston (ETSC) kehitysehdotukset nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi	16
6.2.2 Nuorten liikenneturvallisuustutkimus: Centers for Disease Control and Prevention (CDC).....	17
6.3 Aikaisempi mietintö nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi.....	18
7 NYKYINEN AJOKORTTILAKI JA HALLITUKSEN ESITYKSEN 70/2022 MUUTOKSET AJOKORTTILAKIIN	19
7.1 Ikä poikkeusluvut nykyisessä ajokorttilaissa sekä lait kuljettajaopetuksesta (ajokorttilaki 29.4.2011/386).....	19
7.2 Hallituksen esityksen HE 70/2022 esittämät muutokset ikäpoikkeuslupiin sekä ajo-opetukseen	20
7.3 Hallituksen esityksen 70/2022 ehdottamat muutokset ajo-opetukseen.....	22
7.4 Sanktiot alaikäiselle kuljettajalle	23
7.5 Rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden haltijan velvollisuus merkitä ajoneuvo.....	24

8 POLIISIN ROOLI NUORTEN LIIKENNEKÄYTTÄYTYMISEN VALVONNASSA	25
8.1 Poliisin tehtävä liikenteenvalvonnassa	25
8.2 Poliisin liikenteenvalvonnan toimintaohjelma vuosille 2021–2030	25
8.3 Poliisin valvonnan kyky alaikäisille B-luokan ajo-oikeuden omaaville kuljettajille	27
9 JULKINEN KESKUSTELU AJOKORTTILAIN UUDISTUKSESTA.....	31
9.1 Mediassa käytyä asiantuntija keskustelua ajokorttilain uudistuksesta	31
9.2 Liikenneturvan lausunto ajokorttilain uudistuksesta	34
9.3 Otteita median uutisoinnista 17-vuotiaiden poikkeuslupakuljettajien onnettomuuksista ja liikenteenvaarantamisesta.....	35
9.3.1 Nokian kuolonkolari 16.08.2020.....	36
9.4 Uutisointia 17-vuotiaiden liikennesrikoksista	37
10 JOHTOPÄÄTÖKSET	38
10.1 Pohdinta.....	38
10.2 Luotettavuusarviointi	41
10.3 Reflektio.....	42
10.4 Aiheeseen liittyvä jatkotutkimus.....	43
LÄHTEET	44

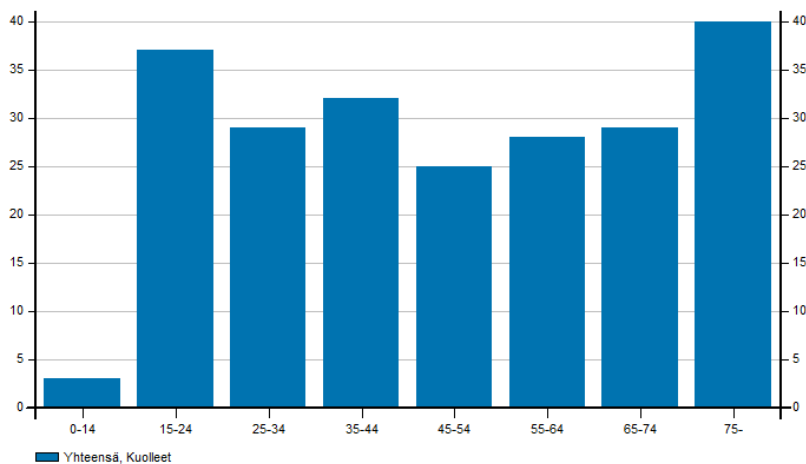
1 JOHDANTO

Opinnäytetyömme vertailee nykyisen ajokorttilain ja hallituksen esityksen 70/2022 muutoksia 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien näkökulmasta. Aihe on ajankohtainen, sillä jos ajokorttilaki uudistuu, niin 17-vuotiaita tullaan näkemään liikenteessä henkilöautoilla yhä enemmän. Aiheen valitsimme, sillä haluamme selvittää, mitä vaikutuksia tällä olisi liikenneturvallisuuteen ja poliisin kykyyn valvoa rajoituksia. Aihe kiinnostaa meitä myös siksi, sillä 17-vuotiaat auton kuljettajat ovat olleet paljon lehtien otsikoissa esimerkiksi liikenneonnettomuuksien takia.

Hallituksen esitys 70/2022 on annettu 05.05.2022 ja se on edennyt valiokuntakäsittelyyn tätä opinnäytetyötä kirjoitettaessa 19.07.2022. Ajokorttilakia 17-vuotiaisiin ajokortillisiin liittyen on viimeksi uudistettu 01.07.2018, jolloin 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeuden ikäpoikkeuslupa astui voimaan.

Opinnäytetyö on julkinen ja se ei sisällä salassa pidettävää materiaalia. Opinnäytetyö on suunnattu liikenneturvallisuustyössä oleville henkilöille ja heille, jotka tekevät päätöksiä liittyen liikenneturvallisuuden kehittämiseen. Tähän ryhmään kuuluvat luonnollisesti myös poliisit. Tutkielmassa selvitetään, mitä vaikutuksia hallituksen esityksen 70/2022 ehdotuksilla on läpi mennessään liikenneturvallisuuteen, alaikäisten ajo-opetukseen ja poliisin liikennevalvontaan.

Hallituksen esitys 70/2022 on osin ristiriitainen. Nuorten 15–24-vuotiaiden osuus kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista on suhteellisen suuri. Esimerkiksi vuonna 2020 Tilastokeskuksen mukaan liikennekuolemia aiheutui 15–24-vuotiaille 37 kappaletta. Kokonaisuudessaan liikennekuolemia oli 223 kappaletta, joten nuorten osuus on yliedustettuna liikennekuolemissa (Tilastokeskus).



Kuva 1. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet tienkäyttäjärhytmittain iän mukaan 2020 (Lähde: Tilastokeskus 2022).

Ajokorttilain uudistusta kuitenkin perustellaan nuorten liikenneturvallisuuden parantamisella, hallinnon keventämisellä ja nuorten liikkumisen vapaudella. Kuitenkin keskeisenä toimenpiteenä tulevassa ajokorttilaissa on helpottaa alle 18-vuotiaiden ajo-oikeuden saamista keventämällä entisestään poikkeuslupaprosessia. Tämä tarkoittaa sitä, että aikaisempaa suurempi osa 17-vuotiaiden ikäluokasta tulee saamaan B-luokan ajo-oikeuden ja on tieliikenteessä autolla.

Hallituksen esityksessä 70/2022 arvioidaan, että poikkeuslupien määrä nousee vuoden 2020 tasosta, jolloin hyväksytyjä poikkeuslupahakemuksia oli 15795 kappaletta ja kokonaisuudessaan jätettyjä hakemuksia oli 17316 kappaletta. Tulevaisuudessa arvioidaan poikkeuslupien määrän kohoavan entisestään. Poikkeuslupien käsittelyn keventäminen vähentää henkilöstöresurssin tarvetta noin 13–14 henkilötyövuotta. (HE 70/2022).

1.1 Aihevalinnan perustelu

Pohdimme työhömmä useaa erilaista aihetta, ennen kuin päädyimme valitsemaamme aiheeseen. Valitsimme tämän aiheen, sillä koemme sen ajankohtaiseksi ja haluamme selvittää keskeiset muutokset ja vaikutukset. Koimme molemmat jo työharjoittelun aikana ajokortti-ikä alentamisen jopa järjestettömäksi. Työharjoittelun aikana kohtasimme useita 17-vuotiaita ikäpoikkeusluvalla autoa kuljettavia, joiden ajotapa oli hyvinkin impulsiivinen. Aihe on myös aiheuttanut keskustelua eri medioissa.

Hallituksen esitys 70/2022 on mielestämme ristiriidassa liikenneturvallisuus tavoitteiden suhteen 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeuden kohdalla. Eri asiantuntijoiden ja esimerkiksi European Transport Safety Council (ETSC) raportin mukaan B-luokan ajo-oikeuden saavuttaminen 17-vuotiaana ei ole järkevä ratkaisu liikenneturvallisuutta silmällä pitäen.

1.2 Aikaisempi tutkimus

Aikaisempia opinnäytetöitä rajoitetusta B-luokan ajo-oikeudesta ja sen vaikutuksista ei ole tehty. Poikkeuslupakuljettajiin, eli vuonna 2018 uudistuneeseen ajokorttilakiin perehtyviä töitä löytyi Poliisiammattikorkeakoulun tietokannasta. Kyseiset opinnäytetyöt ovat tehty ennen hallituksen esitystä 70/2022.

Poliisiammattikorkeakoulussa tehtyjä samaan aihekategoriaan kuuluvia olivat muun muassa Lisa Kovasen tekemä opinnäytetyö vuodelta 2021: ”Nuoret kuljettajat: Kirjallisuuskatsaus 15–24-vuotiaista kuljettajista”. Opinnäytetyö käsittelee 15–24-vuotiaiden kuljettajien liikennekäyttäytymistä sekä riskialttiutta liikenteessä.

Lisäksi Severi Kopo ja Tony Marttila ovat tehneet opinnäytetyön: ”Satakuntalaisten nuorten näkemyksiä ikäpoikkeusluvasta”, vuonna 2021. Kyseinen opinnäytetyö selvittää Satakuntalaisten nuorten näkemyksiä ikäpoikkeusluvasta. Ikäpoikkeuslupa mahdollisti B-luokan ajokortin saamisen 17-vuotiaana, jos ajokortin suorittamiselle oli perustelut.

Mikko Laari ja Ilari Laine ovat kirjoittaneet opinnäytetyön: ”Nuorten liikennekäyttäytyminen tilastollisesta näkökulmasta vuosina 2015–2019”, vuonna 2021. Tämän opinnäytetyön tavoite oli selvittää nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttavia riskitekijöitä. Lisäksi kyseisen opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää, minkälaista muutosta nuorten liikenneonnettomuuksissa ja liikennerikoksissa on havaittavissa aikavälillä 2015–2019.

Erno Rautiainen on käsitellyt aihetta opinnäytetyössään: ”Ikäpoikkeuslupa – 17-vuotiaiden mahdollisuus ajokorttiin”, vuonna 2020. Rautiaisen kirjoittaman opinnäytetyön tavoitteena on nostaa esille vuonna 2018 muuttuneen ajokorttilain mukanaan tuoma ikäpoikkeuslupa ja siihen liittyvät mahdollisuudet, haasteet sekä ongelmat. Lisäksi opinnäytetyössä tarkasteltiin nuorten valmiuksia liikenteessä kehityspsykologian ja liikennepsykologian näkökulmasta.

1.3 Opinnäytetyö tarkoitus ja tavoite

Hallituksen esitys 70/2022 käsittelee montaa eri osa-aluetta ajokorttilaista. Tässä opinnäytetyössä keskitymme pelkästään B-luokan ajo-oikeutta hakeviin 17-vuotiaita koskeviin ehdotuksiin. Keskeisiä kysymyksiä mihin haemme vastauksia opinnäytetyössämme:

- **Miten nuorten liikenneturvallisuus muuttuu uuden ajokorttilain myötä?**
 - o Millaisia riskejä muodostuu, kun uuden ajokorttilain myötä kasvava määrä alle 18-vuotiaita saa B-luokan ajo-oikeuden?
 - o Mitkä ovat nuoren kuljettajan riskit liikenteessä?
 - o Mitkä ovat keskeisimmät erot 17-vuotiaiden ajo-opetukseen ja ajokortin saamiseen liittyen?
- **Mitkä ovat poliisin mahdollisuudet valvoa uudistuksen tuomia haasteita?**

Haluamme opinnäytetyöllä selvittää sekundääristen lähteiden perusteella minkälaisia riskejä sekä haasteita hallituksen esityksen ehdotukset läpi mennessään aiheuttavat liikenneturvallisuudelle ja liikenteen valvonnalle poliisiin näkökulmasta.

1.4 Opinnäytetyön rakenne

Opinnäytetyö rakentuu niin, että ensimmäisessä luvussa esitellään aihe, sekä perustelut, minkä takia tähän aiheeseen on päädytty. Ensimmäisessä luvussa esitellään myös aikaisempia tutkimuksia ja tuodaan esiin opinnäytetyön tarkoituksen, tavoitteen ja rakenteen.

Toisessa luvussa avataan tutkimuksen keskeisiä käsitteitä. Käsitteiden avaaminen on järkevä ratkaisu väärinymmärrysten välttämiseksi.

Kolmannessa luvussa avataan tutkimusmenetelmää, mitä hyödyntäen tutkielma toteutetaan. Tutkimusmenetelmäksi valikoitui dokumenttianalyysi, joten tutkielma voidaan tehdä sekundääristen lähteiden perusteella.

Neljännessä luvussa on tietoperustan esittely. Seuraavissa luvuissa avataan lähteitä käyttäen opinäytetyön aiheen nykytilannetta, tulevaa ja siihen liittyviä haasteita. Viimeisissä kappaleissa ovat johtopäätökset, pohdinta ja luotettavuusarviointi.

Keskeisinä aiheina tutkielmassa ovat hallituksen tuore esitys, voimassa oleva ajokorttilaki, erilaiset tilastot ja instituutioiden raportit sekä asiantuntijoiden lausunnot aiheesta.

2 TUTKIMUKSEN KÄSITTEET

Tässä luvussa on avattu opinäytetyön keskeisiä käsitteitä, joita tutkielmassa käytetään. Tutkielmassa saattaa olla osalle lukijoista tuntemattomia käsitteitä.

Ikäpoikkeuslupa on nykyinen käytäntö, joka on astunut voimaan 31.7.2018 ajokorttilain uudistuksessa. Ikäpoikkeuslupa tarkoittaa, että 17-vuotiaalle voidaan myöntää ikäpoikkeusluvalla B-luokan ajokortti, kun on säännöllisiä kulkemistarpeita kouluun, töihin, työharjoitteluun, tavoitteelliseen harrastustoimintaan ja huoltaja vakuuttaa kulkemasi matkan olevan kohtuuton. Hakijan tulee toimittaa perustelut kulkutarpeistaan, minkä vuoksi autokorttia hakee alaikäisenä. (Traficom 2020).

Rajoitettu B-luokan ajo-oikeus on hallituksen esityksessä 70/2022 esille tuotu ehdotus, jonka mukaan kaikki halukkaat 17-vuotiaat saisivat B-luokan ajokortin pelkällä huoltajan suostumuksella. B-luokan ajo-oikeuteen kuitenkin liittyisi rajoituksia, joita olisivat rajoitettu ajoaika (rajoitus yöaikaan kello 00–05). Toinen rajoitus koskisi kuljetettavien henkilöiden määrää (17-vuotias kuljettaja ja hänen lisäksi enintään 1 matkustaja), kun kuljettajana on 17-vuotias B-luokan ajokortin haltija. (HE 70/2022).

Ajoneuvon merkitsemisvelvoite on hallituksen esityksessä 70/2022 ehdotettu menetelmä, jonka mukaan rajoitetulla B-luokan ajo-oikeudella kuljettava kuljettaja olisi velvoitettu merkitsemään käyttämänsä henkilöauton niin, että muut liikenteen käyttäjät tunnistaisivat, että autoa kuljettaa alaikäinen. (HE 70/2022).

European Transport Safety Council (ETSC) eli Euroopan liikenneturvallisuus neuvosto. Brysselissä toimiva itsenäinen voittoa tavoittelematon organisaatio. ETSC:n tavoitteena vähentää liikenne-

kuolemia ja loukkaantumisia Euroopassa. ETSC on perustettu vuonna 1993. ETSC luo asiantuntija-palveluita Euroopan komissiolle, Euroopan parlamentille ja Euroopan eri valtioiden hallituksille. (ETSC 2020).

Valtiontalouden tarkastusvirasto (VTV) tehtävänä on tarkastaa valtion taloudenhoitoa sekä valvoa finanssipolitiikkaa ja puolue- ja vaalirahoitusta. VTV:n asema ja tehtävät on säädetty perustuslaissa. (VTV 2019).

3 TUTKIMUSMENETELMÄ

Tämä opinnäytetyö toteutetaan käyttämällä laadullisen tutkimuksen menetelmiä. Opinnäytetyön tutkimusmenetelmänä on dokumenttianalyysi. Dokumenttien tiedoilla haetaan ratkaisua tutkimusongelmiin. Dokumentit ovat ilmiöön liittyviä tekstejä, joita voivat olla esimerkiksi kirjeet, muistiot, päiväkirjat, tilastot, pöytäkirjat, äänitteet, valokuvat, verkkosivut tai blogit (Kananen 2015, 81). Dokumenttianalyysillä eli kirjallisten lähteiden analyysillä saadaan yleensä lisänäkökulmia ja taustatietoa ilmiöille (Oppariapu verkkojulkaisu - Dokumenttianalyysi).

Tavoitteena on analysoida dokumentteja järjestelmällisesti ja samalla luoda selkeä sekä sanallinen kuvaus tutkittavasta asiasta. Aineistoon luodaan selkeyttä, jotta voidaan tehdä selkeitä ja luotettavia johtopäätöksiä. Vahvuutena dokumenttianalyysille on sen herkkyyksiä asiayhteydelle. (Oppariapu verkkojulkaisu - Dokumenttianalyysi).

Tämän tutkielman kohdalla koettiin parhaimmaksi menetelmäksi laadullisen tutkimuksen ja dokumenttianalyysin, sillä opinnäytetyön aihetta käsitteleviä laadukkaita lähteitä löytyy runsaasti. Dokumenttianalyysinä toteutettuna saadaan tehtyä tutkimus pelkkää sekundääriaineistoa käyttäen (Kananen 2015, 81). Tietynlaisissa tutkimusaiheissa sekundääriseen aineistoon käyttäminen on ainoa tapa saada tietoa tutkimusaiheesta. Valmiin aineiston käyttäminen säästää tutkijan aikaa ja kustannuksia. (Pro gradu tutkielma, Mari Sivonen 2017, 51).

Tutkimusaineistona käytettävä kirjallinen materiaali voidaan jakaa kahteen luokkaan, ja niitä ovat yksityiset ja joukkotiedotuksen tuotteet (Tuomi & Sarajärvi 2002, 96). Opinnäytetyössä käytetään vain julkisista lähteistä löytyvää kirjallisuutta, raportteja, artikkeleita ja verkkosivuja. Olemassa olevaa aineistoa kutsutaan sekundääriaineistoksi, jota voidaan hyödyntää sellaisenaan (Kananen 2015, 81).

Opinnäytetyö ei siis sisällä salaiseksi luokiteltua materiaalia. Dokumenttien analyysissä käytettiin sisällönanalyysejä.

4 TIETOPERUSTAN ESITTELY

Hallituksen esityksessä 70/2022 kerrotaan tavoitteeksi seuraavaa: ”Esityksen tavoitteena on erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen. Sääntelyn päivittämisellä pyrittäisiin vastaamaan ajokorttilain seurantatutkimuksessa esiin nousseisiin nuoria kuljettajia koskeviin huolenaiheisiin niin, että nuorten liikkuminen mahdollistettaisiin myös jatkossa” (HE 70/2022, 19). Tutkimuksen tarkoitus on selvittää, miten muutokset ajokorttilainsäädäntöön muuttavat liikenneturvallisuutta parempaan, ja mitkä ovat poliisin mahdollisuudet valvoa nuorten liikennekäyttäytymistä sekä mahdollisia rajoituksia, joita nuorten ajamiseen on suunnitteilla. Nuorten alle 18-vuotiaiden ajamiseen suunnitteilla olevien rajoitusten, kuten yöllisen ajamisen rajoittaminen sekä kyydissä olevien henkilöiden määrän rajoittaminen on hallituksen esityksessä perusteltu nuorten liikenneturvallisuutta parantavina tekijöinä, mutta myös yleistä liikenneturvallisuutta parantavana asiana. Poliisin tehtävänä on suorittaa liikenteenvalvontaa ja tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää, millaiset mahdollisuudet poliisilla on esimerkiksi valvoa nuorille asetettavia uusia rajoitteita.

Ajokorttilain uudistuksesta on kirjoitettu paljon kannanottoja eri tahoilta. Liikenne- ja viestintäministeriön liikenneturvallisuusstrategia ohjaa kokonaisuudessaan päätöksiä liittyen liikenteeseen. Ajokorttilain uudistukseen kantaa ottaneita tahoja ovat esimerkiksi Autoliitto, Liikenneturva sekä Poliisihallitus. Lisäksi asiasta on paljon asiantuntijatehtävissä olevien henkilöiden kannanottoja, joita on julkaistu kirjoituksina eri lehdissä sekä artikkeleissa. Asiantuntijalausuntoja esimerkiksi ajoterveyteen perehtyneeltä lääkäriltä on julkaistu muun muassa Potilaan lääkärilehdessä (Potilaan lääkärilehti 2022). Lisäksi Valtiontalouden tarkastusvirasto (VTV) on tarkastuksessaan vuonna 2019 ottanut kantaa poliisin liikenteenvalvonnan organisointiin ja suunnitteluun, sekä onko laissa määritellyt liikenteenvalvonnan velvollisuudet toteutuneet.

5 NUORTEN LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA

5.1 Liikenneonnettomuudet kokonaisuudessaan

Kokonaisuudessaan tieliikenteessä kuolemantapaukset ovat vähentyneet vuosien 2001–2020 aikana. Tarkastelujakson alkuvaiheessa tieliikenteessä kuolemia oli enimmillään 433 kappaletta vuonna 2001 ja pienin määrä oli vuonna 2019, jolloin tieliikenteessä kuoli 211 henkilöä. Vuonna 2020, joka oli tarkastelujakson viimeinen vuosi, tieliikenteessä kuoli 222 henkilöä. Tarkastelujakson ollessa 2016–2020, tieliikenteessä kuolleista 58 prosenttia henkilöauton kuljettajia tai matkustajia. Jalankulkijoita tieliikenteessä kuolleista oli 10 prosenttia ja polkupyöräilijöitä 11 prosenttia. Henkilöautoilussa kuolleiden suurta osuutta selittää se tosiseikka, että henkilöautoilu on Suomessa selkeästi yleisin liikkumisen muoto. Lisäksi usein henkilöauto-onnettomuuksissa törmäysvoimat ovat suuria. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2022, 12).

5.2 Nuorten onnettomuudet liikenteessä vuosina 2015–2019

Nuorten liikenneonnettomuustilastoissa ei ole vielä eriteltynä julkisessa tilastossa alle 18-vuotiaiden henkilöautolla aiheutettuja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Onnettomuustietoinstituutin nuorisraportti vuodelta 2021 tilastoi nuorten liikenneonnettomuudet 18–24-vuotiaiden nuorten kuljettajien ikäluokassa vuosien 2015–2019 välisenä aikana.

Tieliikennekuolemissa ikääntyneet ja nuoret ovat yliedustettuina Suomessa. Syyt yliedustuksen taustalla ovat hyvin erilaiset. Nuorten 15–25-vuotiaiden osuus liikennekuolemista on 18 prosenttia vuosien 2016–2020 välisenä aikana. Nuorten liikennekäyttäytymisen taustalla on usein impulsiivisuutta, heikkoa päätöksen tekoa, epävarmuutta ja ennakkoinnin vähäisyyttä. Tämä näkyy nuorten liikennekäyttäytymisessä riskien ottamisena ja säännöistä piittaamattomuutena. Nuorten liikenneonnettomuuksien taustasyinä ovat usein turvavälineiden käytön laiminlyönti, alkoholin ja muiden päihteiden käyttäminen sekä ylinopeudet. Nämä tekijät altistavat nuoria kuljettajia liikenteessä vakaville onnettomuuksille. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2022, 12).

Uusilla kuljettajilla on selvästi suurempi riski joutua vakavaan onnettomuuteen. Vuosina 2018–2020 tieliikenteessä menehtyi keskimäärin yksi henkilöauton kuljettaja 10000 ajokortillista kohden 17–19-vuotiaiden ikäluokassa. Vertailu aikana 35–74-vuotiaiden ikäluokassa menehtyi tieliikenteessä 0,2 kuljettajaa 10000 ajokortillista kohden. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2022, 74–75).

Nuorten liikennekäyttäytymisessä on poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuus ohjelman mukaan suurimpina haasteina nuorten riskihakuinen tapa toimia liikenteessä. Kyseisen ohjelman mukaan nuorten kuljettajien näyttämisen halu, ylinopeudet, alkoholin sekä muiden päihteiden käyttö ovat usein taustasyinä onnettomuuksissa. Nuoria 15–24-vuotiaita on väestöstä vain 11 prosenttia, mutta lähes joka kolmas liikenteessä loukkaantunut on nuori. Nuoret ovat siis hyvin yliedustettuina liikenneonnettomuuksissa. (Sisäministeriö 2022, 34). Vuosien 2015–2019 aikana 18–24-vuotiaita kuolemaan johtaneen onnettomuuden aiheuttajia oli 163 kappaletta ja kyseisissä onnettomuuksissa kuoli yhteensä 196 henkilöä, joista 78 prosenttia oli 18–24-vuotiaita. Onnettomuudet painottuvat lisäksi 18–24-vuotiaiden ikäluokassa vahvasti sukupuolen mukaan. Vuosien 2015–2019 välisenä aikana, kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuden aiheuttajista 18–24-vuotiaiden ikäryhmässä mieskuljettajien osuus on 85 prosenttia ja naiskuljettajien osuus 15 prosenttia. Onnettomuuden aiheuttajakuljettajilla oli 86 prosentilla voimassa oleva ajo-oikeus. Onnettomuuden sattuessa nuorista kuljettajista 49 prosenttia oli vapaa-ajan matkalla ja 23 prosenttia oli työ- tai opiskelumatkalla. Loput 28 prosenttia olivat asiointimatalla tai muulla matkalla. (Salenius & Sihvola 2021, 4 ja 7).

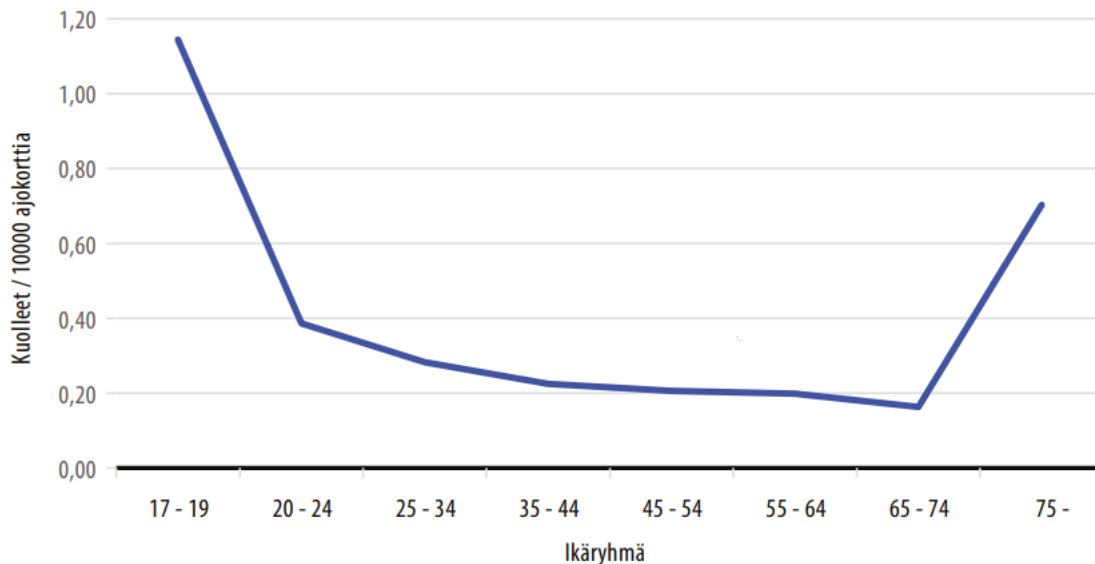
Onnettomuustutkinta instituutin nuorisoraportin mukaan nuorten 18–24-vuotiaiden ikäryhmässä onnettomuudet painottuivat vielä nuorempaan päähän ikäluokkaa. 18–19-vuotiaiden osuus 163:sta onnettomuuden aiheuttajasta on 43 prosenttia eli 70 kappaletta. (Salenius & Sihvola 2021, 16).

Nuorten 18–24-vuotiaiden liikenneonnettomuuksissa turvalaitteiden kuten turvavyön käytössä on puutteita. Kyseisen ikäryhmän kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa oli turvavyön käyttö puutteellista 53 prosentissa tapauksista vuosien 2015–2019 aikana. Taustasyynä onnettomuuksissa nuorten ikäluokassa oli myös rattijuopumus noin joka kolmannessa onnettomuudessa ja huumausaineen vaikutuksen alaisena ajoi 10 prosenttia onnettomuuskuljettajista. Ylinopeus oli taustasyynä 63 prosentissa onnettomuuksista. Onnettomuuksia, joissa nuori kuljettaja rikkoi useampaa liikennesääntöä (rattijuopumus, ylinopeus yms.) oli kaikista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 27 prosenttia. Niiden kuljettajien osuus, jotka eivät rikkoneet mitään liikennesääntöä onnettomuuden aiheutuessa, oli 22 prosenttia. Näiden edellä mainittujen taustasyiden ohella tyypillisiä taustatekijöitä nuorten moottoriajoneuvo-onnettomuuksien taustalla olivat muun muassa vähäinen ajokokemus ja piittaamattomuus liikenneturvallisuutta sekä yhteiskunnan sääntöjä kohtaan. Välinpitämättömästä asenteesta kertoo se, että hieman yli puolella kuljettajista oli aiempia liikenne rikkomuksia. Riskikäyttäytymiseen liikenteessä liittyi usein myös vaikea elämäntilanne ja haasteet terveydentilassa, kuten mielenterveysongelmat. (Salenius & Sihvola 2021, 16).

Vuosien aikana 2015–2019 tyypillisin nuorten kuolemaan johtanut moottoriajoneuvo-onnettomuus on suistuminen tieltä, joka oli syynä 44 prosentissa tapauksista. Toiseksi yleisin onnettomuustyyppi oli vastakkaisiin suuntiin ajaneiden ajoneuvojen kohtaamisonnettomuus, joka oli syynä 42 prosentissa tapauksista. (Salenius & Sihvola 2021, 16).

Merkittävin muutos, joka on tapahtunut nuorten liikenteeseen osallistumisessa, on kasvanut määrä alle 18-vuotiaita, joilla on mahdollisuus itsenäiseen autolla ajoon. Nykyisin voimassa oleva ajokorttilaki on mahdollistanut poikkeusluvan hakemisen alle 18-vuotiaalle kuljettajalle, jonka myötä alle 18-vuotiaiden määrä liikenteessä on kasvanut merkittävästi. (Sisäministeriö 2022, 34).

Seuraavassa kaaviossa on esitettyä kuolleiden henkilöauton kuljettajien määrä ikäryhmittäin suhteutettuna ajo-oikeudellisten määrään vuosien 2018–2020 aikana.



Lähde: Tilastokeskus ja Traficom

Kuva 2. Kuolleiden henkilöauton kuljettajien määrä ikäryhmittäin suhteutettuna ajo-oikeudellisten määrään vuosien 2018–2020 aikana. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2022, 75).

5.3 Nuorten psykologiset ja fyysiset valmiudet liikenneturvallisuuden näkökulmasta

Nuoret läpikäyvät 15–25-vuotiaina suuren psykologisen ja sosiaalisen muutoksen, joka näkyy myös valmiuksina toimia turvallisesti liikenteessä. Biologinen tutkimus osoittaa, että 18-vuotiaiden nuorten aivoissa olevat alueet, jotka kontrolloivat impulsiivista käyttäytymistä ja yhdistää saatavilla olevaa informaatiota, ovat vielä kehittymässä. Kognitiivinen kehittyminen, joka liittyy puberteetin kesken-eräisyyteen, voi myös aiheuttaa epätasapainoista ja yli-itsevarmaa käyttäytymistä, joka näkyy tieliikenteessä riskikäyttäytymisenä. Lisäksi nuorten sosiaalinen käyttäytyminen muuttuu, joka näkyy esimerkiksi lisääntyvänä itsenäistymisenä. ETSC:n raportin mukaan mitä nuorempana kuljettaja aloittaa valvomattoman itsenäisen ajamisen, niin sitä suurempi mahdollisuus on kuljettajalla joutua onnettomuuteen. (ETSC 2021, 29 ja 33).

Nuorilla kuljettajilla myös valmiudet käsitellä ulkopuolisia häiriötekijöitä ollessaan kuljettajina ovat heikommät kuin vanhemmilla kuljettajilla. Esimerkiksi lisääntynyt puhelimien ja muiden teknisten välineiden käyttö lisää runsaasti nuoren kuljettajan riskiä joutua onnettomuuteen. Nuoret kuljettajat eivät ole kykeneväisiä suorittamaan montaa toimintoa yhtä aikaa, ja menettävät tätä myötä keskittymisensä liikenteeseen. (ETSC 2021, 43).

Nuori ikä ei ole ainoa merkitsevä tekijä liikenneturvallisuuteen liittyen. Nuoret kuljettajat ovat myös kokemattomia, ja se näkyy usein esimerkiksi ajonopeuden valinnassa, turvaväleissä edessä olevaan ajoneuvoon sekä yleisesti liikenteen monimutkaisuuden aliarvioinnissa. Kokematon kuljettaja on taipuvainen puolestaan yliarvioimaan omat taitonsa liikenteessä. Nämä ominaisuudet kehittyvät

ajamisen myötä ja vaatii kokemusta liikenteestä. (ETSC 2021, 32). OTI:n nuorisoraportti vuodelta 2021 tukee myös tätä näkökulmaa. Vähäisen ajokokemuksen omaavat kuljettajat joutuvat huomattavasti suuremmalla todennäköisyydellä osalliseksi onnettomuuteen, kuin kokeneemmat kuljettajat. (Salenius & Sihvola 2021, 10 ja 12).

5.3.1 Päihteiden vaikutus nuoriin kuljettajiin

Päihteiden vaikutuksen alaisena ajaminen on nuorille kuljettajille erityisen vaarallista. Syytä tähän on useita. Nuoren henkilön toleranssi esimerkiksi alkoholiin on keskimäärin huonompi kuin vanhemmalla henkilöllä, koska elimistö ei todennäköisemmin ole tottunut alkoholiin. Toinen syy on, että nuorelle kuljettajalle ajoneuvon kuljettaminen ja liikenteessä toimiminen on suhteellisesti vaativampaa kuin kokeneelle kuljettajalle, joten alkoholin häiritsevä merkitys on suurempi kuin kokeneella kuljettajalla. Kolmantena syynä on alkoholin aiheuttama itsehillinnän lasku, joka voi olla nuorella henkilöllä hyvin vahva. Neljäntenä syynä on, että nuoret henkilöt tutkimusten mukaan aliarvioivat usein päihtymyksensä tason. Päihteiden käyttö korostuu erityisesti nuorten mieskuljettajien aiheuttamissa vakavissa onnettomuuksissa. (ETSC 2021, 40–43).

6 LIKENNETURVALLISUUSSTRATEGIA 2022-2026

Liikenneturvallisuusstrategian tarkoituksena on ohjata liikenneturvallisuustyötä seuraavien vuosien aikana. Kyseinen strategia annettu vuosille 2022–2026. Liikenneturvallisuusstrategia käsittää kaikki liikenteen muodot. Liikenneturvallisuusstrategian julkaisee Liikenne- ja viestintäministeriö. Strategiaa ohjaa nollavisio, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitsisi kuolla liikennemuodosta riippumatta tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2022, 3).

6.1 Liikenneturvallisuusstrategian tausta ja toimenpiteet

Liikenne- ja viestintäministeriön tekemä ”Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026” ohjaa liikenteen suunnittelua ja lainsäädännöllisiä toimenpiteitä. Liikenneturvallisuusstrategian keskeisin päämäärä on, että vuoteen 2050 mennessä kenenkään ei tarvitsisi kuolla tai loukkaantua liikenteessä liikennemuodosta riippumatta. Kyseessä on EU:n yhteisesti asettama tavoite, joka on jo pitkään ohjannut liikenneturvallisuustoimia. Toinen liikenneturvallisuusstrategian lyhyemmän aikavälin tavoite on liikennekuolemien puolittaminen vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2022, 10–11).

Liikenneturvallisuusstrategiassa turvattomimmaksi liikkumismuodoksi määritellään tieliikenne, koska henkilöauto on Suomessa yleisin liikkumismuoto, sekä tieliikenteessä nopeudet ja sitä myötä törmäysvoimat ovat suuria. Tieliikenteen turvattomuuden taustasyynä on muun muassa tarpeettomien

riskien ottaminen, joka korostuu strategian mukaan erityisesti nuorilla kuljettajilla. Nuorten vakavissa liikenneonnettomuuksissa usein riskiä lisäävinä taustatekijöinä on päihteiden käyttö sekä puutteellinen turvavälineiden käyttäminen. Nuoret kuljettajat ovatkin strategian taustatietojen mukaan yliedustettuina liikenneonnettomuuksissa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2022, 12).

Liikenneturvallisuusstrategia painottaa, että lainsäädännöllisten muutosten pitää parantaa liikenneturvallisuutta. Linjauksen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta yksilön, viranomaisten ja muiden toimijoiden näkökulmasta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2022, 18).

Liikenneturvallisuusstrategiassa visiota ohjaavat strategiset linjaukset ovat seuraavat: ”1) *Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia*; 2) *Päätöksenteon on perustuttava tietoon*; 3) *Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä*; 4) *Asenteiden on muututtava liikenteessä*; 5) *Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia*; 6) *Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta ja* 7) *Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta.*” (Liikenne- ja viestintäministeriö 2022, 23).

Poliisin tehtävänä on liikenteen valvominen. Keskeisimpinä valvonnan kohteina strategia määrittelee liikennesääntöjen noudattamisen, liikennevälineiden ja ajokunnon valvonnan sekä liikennejärjestelmän valvomisen kokonaisuudessaan. Liikenneturvallisuusstrategian mukaan poliisin valvonta vähentää houkutusta tehdä liikennesrikkomuksia. Liikenneturvallisuusstrategiassa todetaan, että kukin taho toteuttaa strategiassa määriteltäviä tehtäviä nykyisten resurssien puitteissa ja pyrkii kohdentamaan resursseja tarvittavissa määrin. Lisäksi liikenneturvallisuusstrategiassa olevissa toimenpiteissä todetaan, että poliisin valvonnalla saavutettavat vaikutukset ovat sidonnaisia resursseihin sekä siihen, mihin resurssia kohdennetaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2022, 31). Liikenneturvallisuusstrategia ei ota kantaa tarkemmin poliisin resursseihin tehdä määriteltäviä valvontaa. Esimerkiksi siihen strategiassa ei oteta kantaa, onko poliisilla nykyisin riittävät resurssit tai mitkä ovat riittävät resurssit.

Kokonaisuudessaan liikenneturvallisuusstrategia vuosille 2022–2026 tähtää nollavisioon eli vuoteen 2050, jolloin liikenteessä ei kenenkään pitäisi kuolla tai loukkaantua vakavasti. Toimenpideohjelmassa on kaikkiaan 103 kappaletta erilaisia toimenpiteitä koskien kaikkia liikkumismuotoja, joilla liikenneturvallisuutta voisi tulevaisuudessa parantaa. Toimenpiteissä ei pohdita, mitä konkreettisesti pyritään tekemään mahdollisten riskien ennakoinniseksi, mikäli hallituksen esityksen 70/2022 ehdotukset rajoitetusta B-luokan ajo-oikeudesta 17-vuotiaille menevät läpi. Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmassa todetaan, että lainsäädännön tavoitteena on tukea liikenneturvallisuustyötä viranomaisten ja muiden toimijoiden näkökulmasta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2022, 60).

6.2 Kansainvälinen tutkimus nuorten liikenneturvallisuuteen liittyen

European Transport Safety Council (ETSC) on raportissaan ”*Reducing road deaths among young people aged 15 to 30*” vuonna 2021 tutkinut eri Euroopan maiden nuorten liikenneonnettomuuksia. ETSC antaa myös yleisiä ohjeistuksia nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi. ETSC:n raportissa nuoreksi henkilöksi on määritelty 15–30-vuotiaat.

ETSC:n raportin mukaan, Suomessa nuorten liikenneonnettomuuksista aiheutuneet kuolemat ovat vähentyneet keskimäärin 4 prosenttia vuosittain vuosien 2010–2019 välisenä aikana. Keskimäärin EU-alueella nuorten liikenteessä aiheutuneet kuolemat ovat vähentyneet 5 prosenttia saman tarkastelun aikana. Suomessa on siis nuorten liikenneturvallisuus parantunut, mutta hitaammin kuin muissa tarkastelualueen maissa. Raportin analyysi suomalaisten nuorten liikenneonnettomuuksista on samassa linjassa kotimaisten raporttien kanssa. Nuorten liikenneturvallisuuden ongelmina Suomessa ETSC:n raportin mukaan ovat päihteet, ylinopeudet sekä turvalaitteiden, kuten turvavyön käytön puutteet. (ETSC 2021, 16).

ETSC:n raportin mukaan Euroopassa on kokonaisuudessaan nuorten miesten riski kuolla liikenteessä yli nelinkertainen saman ikäryhmän naisiin verrattuna. Yhtenä selittävästä tekijänä tähän ilmiöön raportti kertoo sen, että nuoret miehet ajavat autoa huomattavasti enemmän kuin nuoret naiset (ETSC 2021, 19).

6.2.1 Euroopan liikenneturvallisuus neuvoston (ETSC) kehitysehdotukset nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi

ETSC:n lähtökohta nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi on, että ajo-oikeuksien minimi-ikärajoja ei pidä laskea nykyistä alemmaksi. ETSC:n raportin mukaan valvomattoman yksin ajamisen vakavan onnettomuuden riski on suuri alle 18-vuotiaalla kuljettajalla. Kyseisen raportin mukaan ikärajan nosto pelastaisi henkiä estämällä epäkypsiä henkilöitä ajamasta autoa. EU:n direktiivin mukainen alaikäraja B-luokan ajo-oikeuteen on 18-vuotta, mutta direktiivissä on muutamia maakohtaisia poikkeuksia. (ETSC 2021, 33).

ETSC:n suosituksena olisi nollatoleranssi tieliikenteessä alkoholin suhteen kaikille kuljettajille tai vaihtoehtoisesti promilleraja laskettaisiin 0,2 promilleen. Huumausaineisiin suositellaan raportissa täyskieltoa, joka Suomessa onkin jo käytössä. Puhelimien ja muiden teknisten laitteiden käyttämiseen ajon aikana suositellaan suurempia rangaistuksia sekä valistusta teknisten laitteiden ajonaikaisen käytön riskeihin liittyen. Nämä suositukset eivät koske ainoastaan nuoria kuljettajia vaan kaikkia ikäryhmiä. Lisäksi yleisiä valistuskampanjoita olisi suositeltavaa pitää kansallisella tasolla. (ETSC 2021, 44).

Turvallinen tieliikenneympäristö, joka sallii ajovirheitä, hyödyttäisi nuoria kuljettajia. Tällaisia turvallisuustekijöitä olisivat esimerkiksi keskikaiteet valtateillä, leveät turva-alueet ajokaistojen sivussa sekä hyvässä kunnossa olevat tiet. Lisäksi nuoret hyötyvät uusista, turvallisemmista autoista, joissa on ajamista avustavia laitteita. Uudemmat autot antavat myös törmäystilanteessa paremman suojan kuin vanhemmat autot. (ETSC 2021, 8–10 ja 30).

Euroopan Unionin jäsenmaissa poliisin valvontaa tulisi ETSC:n mukaan lisätä erityisesti ylinopeuksien, päihteiden ja turvalaitteiden käytön suhteen, koska näistä ongelmista aiheutuu suurin osa vakavista onnettomuuksista. Poliisin toiminnassa ETSC näkee kehittämisen kohteina huumausaineiden vaikutuksen alaisuudessa ajavien kuljettajien tunnistamisen. Lisäksi yhtenä toimenpiteenä on valvonnan lisäämisen erityisesti niinä aikoina ja niihin paikkoihin, joissa nuoret kuljettajat ajavat autoilla. Suositeltavien toimenpiteiden listalla on myös kovempien rangaistusten määrääminen matkapuhelimenkäytön sekä muiden tarkkaamattomuus rikkeiden vuoksi. (ETSC 2021, 50). ETSC:n suositukset koskevat kaikkia Euroopan Unionin jäsenmaita yleisesti.

ETSC suosittelee lisäksi myös jäsenmaitaan aloittamaan liikenneturvallisuuskasvatuksen alakoulu vaiheessa. Tällaisen toiminnan aloittaneissa maissa on raportin mukaan havaittavissa kehitystä liikenneturvallisuudessa. (ETSC 2021, 38–39).

6.2.2 Nuorten liikenneturvallisuustutkimus: Centers for Disease Control and Prevention (CDC)

Yhdysvalloissa valtionhallinnon ylläpitämä tutkimuslaitos Centers for Disease Control and Prevention (CDC) on tutkinut nuorten liikenneturvallisuutta. Yhdysvalloissa voi B-luokan ajo-oikeuden saada useissa osavaltioissa jo 16-vuotiaana ja alaikäisiä kuljettajia on liikenteessä paljon.

CDC:n tutkimuksen mukaan 16–19-vuotiaat kuljettajat joutuvat lähes kolme kertaa todennäköisemmin vakavaan onnettomuuteen, kuin 20-vuotiaat tai sitä vanhemmat kuljettajat. Lisäksi 16–19-vuotiaita mieskuljettajia kuoli Yhdysvalloissa liikenneonnettomuuksissa yli kaksi kertaa enemmän kuin saman ikäluokan naiskuljettajia. Lisäksi yhdeksi suureksi riskitekijäksi CDC mainitsee kyydissä olevat nuoret matkustajat. (CDC 2022).

CDC pitää vanhempien opastuksen roolia tärkeänä nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Nuoria kuljettajia tulisi CDC:n mukaan opastaa yöllisen ajamisen riskeissä, kyydissä olevien matkustajien aiheuttamista riskeistä, holtittoman ajamisen riskeistä, päihteiden käytöstä, väsyneenä ajamisesta, turvalaitteiden käytöstä ja ajokokemuksen puutteisiin liittyvistä riskeistä. Näillä edellä mainituilla liikenneturvallisuustekijöillä on tutkimuksissa todettu olevan suuri vaikutus nuorten liikennekuolemiin ja vakaviin loukkaantumisiin liikenneonnettomuuksissa. (CDC 2022).

Vanhempien roolia korostetaan CDC:n nuorten liikenneturvallisuusstrategiassa paljon. CDC:n valistavaan työhön kuuluu olennaisesti vanhempien vastuu nuorten liikennekäyttäytymiseen opastamisesta. CDC on myös julkaissut vanhemmille suunnatun listauksen toimenpiteistä, joita vanhempien tulisi nuoren kanssa käydä läpi, jotta liikenneturvallisuus paranisi. (CDC 2022).

6.3 Aikaisempi mietintö nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi

Vuonna 2010 liikenne- ja viestintäministeriö oli asettanut työryhmän pohtimaan nuorille ja uusille kuljettajille kohdennettuja liikenneturvallisuus toimenpiteitä. Tuolloin tehdyssä pohdinnoissa oli esillä 18-vuotiaat B-luokan ajo-oikeuden omaavat kuljettajat.

Keskusteluissa oli noussut jo tuolloin mukaan samoja rajoitustoimenpiteitä kuin hallituksen esityksessä 70/2022 olevat toimenpiteet. Vuonna 2010 julkaistussa työryhmän mietinnössä ”Nuorten liikenneturvallisuus” oli esillä esimerkiksi nuorille kuljettajille asetettava ajokielto viikonloppuisin ja yöaikaan, nopeusrajoitus (ns. ”80 km/h lätkä”) ja kielto ajaa ikätovereiden istuessa matkustajana. Kyseiset ehdotukset eivät saaneet kannatusta työryhmän mietinnössä, koska tuolloin oli koettu tarpeettomaksi rajoittaa nuorten kuljettajien harjaantumista erilaisiin liikennetilanteisiin ja oppimista kuljettamaan ajoneuvoa erilaisissa olosuhteissa. Kyseisessä mietinnössä oli rajoitustoimenpiteissä otettu mallia maista, joissa B-luokan ajo-oikeus oli mahdollista saada jo 16-vuotiaana. Kyseisissä maissa ajo-oikeuden rajoitukset päättyvät, kun kuljettaja täyttää 18-vuotta. Työryhmän mietinnössä oli lisäksi esillä nuorille kuljettajille kohdennettu alhaisempi promilleraja sekä kielletty alkoholipullojen säilyttäminen autossa. Alkoholipullojen täyskielto nuorten autoissa oli kaatunut valvonnan hankaluuden vuoksi ja tiukempaa promillerajaa oli lopulta ehdotettu koskemaan kaikkia kuljettajia. (Liikenne – ja viestintäministeriö 2010, 13–14).

Olellaista tässä vuoden 2010 nuorten liikenneturvallisuus mietinnössä on, että kaikki toimenpiteet ovat olleet esillä jo kauan aikaa sitten. Yhtäkään toimenpidettä ei ole saatu käytäntöön, vaikka jo tällä hetkellä voimassa olevan ajokorttilain puitteissa poikkeusluvalla ajokortin saaneita nuoria alle 18-vuotiaita B-luokan ajo-oikeuden omaavia kuljettajia on paljon liikenteessä mukana. Myös muista maista saadun kokemuksen pohjalta, on todettavissa, että rajoitustoimilla on liikenneturvallisuuden kannalta merkitystä. Rajoituksia alle 18-vuotiaiden ajo-oikeuksissa on esimerkiksi Yhdysvalloissa, jossa tosin rajoitukset vaihtelevat osavaltioiden välillä suuresti.

7 NYKYINEN AJOKORTTILAKI JA HALLITUKSEN ESITYKSEN 70/2022 MUUTOKSET AJOKORTTILAKIIN

7.1 Ikä poikkeusluvut nykyisessä ajokorttilaissa sekä lait kuljettajaopetuksesta (ajokorttilaki 29.4.2011/386)

Nykyisin voimassa olevassa ajokorttilaissa B-luokan ajo-oikeuden ikäraja on 18-vuotta (AjokL 2:5). B- tai BE-luokan ajo-oikeuteen on olemassa kuitenkin muutamia poikkeuksia. Jos kuljettaja opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen, on henkilöllä mahdollisuus saada B-luokan ajo-oikeus vain tähän opiskeluun liittyviin ajoihin (AjokL 2:5).

Ajokorttilain 9 § kertoo B-luokan ajo-oikeuden hakemisesta, että ajokorttiluvan voi saada aikaisintaan vuotta ennen kuin hakija täyttää ajokorttiluokkaa vastaavan ikävaatimuksen. B-luokan ajokorttiluvan voi saada kuitenkin aikaisintaan kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä. Jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on 18 vuotta eikä hakija ole täyttänyt mainittua ikää, vaaditaan ajokortin saamiseksi huoltajan suostumus.

B-luokan ajo-oikeuden kuljettajatutkinnon vaatimuksena on nykylainsäädännön mukaan saatava opetusta, jolla on tarkoitus lisätä valmiuksia vaativissa olosuhteissa tapahtuvaa ajamista varten. B-luokan ajo-oikeuden koulutusvaatimuksista säädetään ajokorttilain 35 §:ssä seuraavasti:

”Auton B-luokan ajokorttia suorittavan on ennen kuljettajatutkintoa saatava koulutus, jolla lisätään valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja tuetaan muutenkin sääntöjä noudattavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan omaksumista. Koulutuksessa on erityisesti vahvistettava valmiuksia tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita ja tekijöitä, jotka kuljettajan ajokykyä heikentämällä voivat lisätä onnettomuusriskiä. Koulutukseen on sisällytettävä opetusta pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvien erityispiirteiden ja riskien tunnistamisesta, kuten tienpinnan liukkauden vaikutuksesta ajoneuvon hallintaan sekä ajonopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkityksestä kuljettajan toimintamahdollisuuksiin ja nopeuden vaikutuksista jarrutusmatkaan ja ajoneuvon hallittavuuteen. Liukkaalla ajamisen ajo-opetus voidaan toteuttaa myös järjestettyinä ajamisen näyttöinä ja harjoituksina, jolloin ne on toteutettava ajoharjoitteluradalla tai muulla vastaavalla alueella, jota ei käytetä yleiseen liikenteeseen. Koulutuksen kesto on kahdeksan tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.” (AjokL 35).

Uuden kuljettajan ajokieltoon määrittämiseen liittyvä koulutus ja ajokortin palauttamiseen liittyvästä koulutuksesta säädetään nykyisen lainsäädännön mukaisesti, että jos kahden ensimmäisen ajovuoden

den aikana kuljettaja määrätään ajokieltoon, on ajokortin palauttamisen edellytyksenä, että ajokieltoon määrätty kuljettaja on saanut riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän lisäkoulutuksen (AjokL 37).

B-luokan ajo-oikeuden ajo-opetus ja ajoharjoittelun saa aloittaa aikaisintaan kaksi vuotta ennen vähimmäisiän täyttymistä (AjokL 38). Toisin sanottuna ajo-opetus on mahdollista aloittaa B-luokan ajo-oikeutta varten jo 16-vuotiaana.

Ajokorttilain 97 § mukaisesti poikkeuslupa voidaan nykyisin myöntää kokonaisharkinnan perusteella myös alaikäiselle. Erityiset syyt on eritelty ajokorttilain 97 §:ssä ja lisäksi vaatimuksena on, että alaikäisen huoltajat tekevät yhteisen hakemuksen hakijan kanssa. AjokL 97§ mukaan poikkeuslupa määritellään seuraavasti:

”Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuksen B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta. Erityisinä syinä hakijan ajokorttitarvetta arvioitaessa voidaan ottaa huomioon pitkät etäisyydet, käytettävissä olevat joukkoliikenneyhteydet ja mahdollisuudet niiden käyttöön sekä muut kulkuyhteyksiin liittyvät syyt, jotka ovat esteenä työssäkäyntiin, työharjoitteluun ja opiskeluun liittyvien tai muiden vastaavien välttämättömien matkojen tekemiseksi. Erityisiä kulkuyhteyksiin liittyviä syitä arvioitaessa voidaan ottaa huomioon myös ennalta arvaamattomat muutokset perheen tilanteessa sekä perheen toimentulon turvaamiseen ja välttämättömien asioiden hoitamiseen liittyvät tarpeet.

Poikkeuslupaa haetaan hakijan ja hänen huoltajansa yhteisellä hakemuksella, ja se saadaan myöntää aikaisintaan kolme kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta. Vähimmäisikä kuljettajantutkintoon pääsemiselle on 17 vuotta. (AjokL 97).

Poikkeuslupapäätös on 17-vuotiaan auton kuljettajan pidettävä mukana, kun hän ajaa henkilöautolla liikenteessä. Poliisin tai muun liikenteen valvojan pyytäessä, on liikenteessä autolla olevan alaikäisen kuljettajan esitettävä poikkeuslupapäätös. (AjokL 97).

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ikäpoikkeusluvan hakemisesta. Lisäksi tarkempia määräyksiä voidaan antaa hakemisprosessissa käytettävistä lomakkeista ja hakemukseen tarvittavista liitteistä. (AjokL 97).

7.2 Hallituksen esityksen HE 70/2022 esittämät muutokset ikäpoikkeuslupiin sekä ajo-opetukseen

Hallituksen esityksen HE 70/2022 ehdotuksena on antaa 17-vuotiaille mahdollisuus suorittaa B-luokan rajoitettu ajo-oikeus huoltajan suostumuksella, kun aikaisemmin on vaadittu perusteltu ikäpoik-

keuslupa B-luokan ajo-oikeuden saamiseen. Ajo-oikeudesta säädettäisiin ajokorttilain 5 §:n 6 momentissa. (HE 70/2022, 20). Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden suorittamisen ikäraja olisi 17 vuotta, ja se vaatisi pelkästään huoltajan suostumuksen.

Huoltajan suostumuksesta ehdotetaan esityksessä seuraavaa: lainvalmistelussa on arvioitu, että huoltajan suostumuksella hankittu B-luokan ajo-oikeus 17-vuotiaana ei ole laissa tarkoitettu asia, jolla olisi huomattava vaikutus lapsen tulevaisuuden kannalta. Nykyisessä poikkeuslupamenettelyssä on todettu toimivaksi yhden huoltajan suostumus. Kyseinen menettely on ollut käytössä vuodesta 2018. Yhden huoltajan suostumus on käytännössä todettu myös toimivaksi muiden ajokorttiluokkia koskevien ajokorttilupien osalta, esimerkiksi mopoon vaadittava ajokortti. Voidaan siis olettaa, että huoltaja on keskustellut asiasta lapsen toisen huoltajan kanssa, ennen kuin antaa suostumuksensa. Oletetaan myös, että huoltaja(t) on keskustelleet lapsen kanssa. Erimielisyystilanteet jäisivät huoltajien kesken ratkottaviksi. (HE 70/2022, 20).

Alaikäisen eli tässä tapauksessa 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeutta rajoitettaisiin liikenneturvallisuuksista ja rajoituksista säädettäisiin uudessa 5 a §:ssa. On arvioitu, että vuositasolla B-luokan rajoitettu ajo-oikeus koskisi noin 20 000–30 000 kuljettajaa. Arvio on tehty kasvaneen poikkeuslupien suosion ja ikäluokan koon perusteella. (HE 70/2022, 20).

Rajoitukseen liittyen ensimmäinen ehdotus hallituksen esityksessä olisi, että ajo-oikeutta rajoitettaisiin riskialttiimpaan aikaan. Kyseinen riskialttein aika on yöaika eli kello 00–05 välillä. Rajoitettu ajo-oikeus olisi voimassa niin kauan, kuin ajo-oikeuden haltija täyttää 18. Hallituksen esityksessä ehdotettiin, että yöaikaisen ajamisen rajoittaminen kohdistuisi pelkästään viikonloppuihin, mutta saadun lausuntopalautteen perusteella ehdotusta arvioitiin uudelleen. Alaikäisen rajoitettu ajo-oikeus olisi voimassa kaikkina viikonpäivinä yöaikaan kello 00–05. (HE 70/2022, 20).

Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen vuosien 2019–2020 onnettomuustietojen mukaan 11 prosenttia viikolla tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista tieliikenneonnettomuuksista, missä osallisena on 17-vuotias henkilöauton kuljettaja, ajoittui arkena yöaikaan kello 00–05 välille ja 12 prosenttia onnettomuuksista ajoittui vastaavaan aikaan viikonloppuna. Laajentamalla rajoitusta pyritään saavuttamaan liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus. Riskialttiimman liikennekäyttäytymisen arvioidaan olevan yleisempää juhlapyhinä ja loma-aikoina. Myös poliisin valvonnan osalta kokoaikainen yö rajoitus olisi selkeämpi. Rajoitusten kohdistaminen vain alaikäisiin henkilöauton kuljettajiin perustellaan sillä, että työllisyyteen vaikuttavat kielteiset vaikutukset jäisivät mahdollisimman vähäisiksi. (HE 70/2022, 12).

Jos rajoituksia kohdistettaisiin vain riskihakuisesti käyttäytyviin kuljettajiin, olisi se vaikeammin toteutettavissa. Riskihakuisesti käyttäytyvien kuljettajien tunnistamiseen vaadittaisiin koko ikäluokkaan kohdistuva etukäteistarkastus. Nuorten kuljettajien kypsyysaste voi myös olla erilainen B-luokan ajo-oikeus iän saavuttaessaan. (HE 70/2022, 21).

Hallituksen esitykseen lisättiin jatkovalmisteluissa toinen alaikäisen B-luokan ajo-oikeuteen kohdistuva rajoitusehdotus. Nuorten liikenneturvallisuuden lisäämiseksi lakiehdotuksessa ehdotetaan rajoitusta ajoneuvossa olevien matkustajien määrään. Mikäli autossa on 17-vuotias B-luokan ajo-oikeuden omaava kuljettaja, saisi kyydissä olla enintään yksi matkustaja. Rajoitusehdotukset olisivat voimassa siihen asti, kun B-luokan haltija täyttää 18-vuotta. (HE 70/2022, 22).

Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen mukaan 49 prosentissa tammikuun 2019 ja marraskuun 2021 välisenä aikana tapahtuneista liikenneonnettomuuksista alaikäisellä B-luokan ajo-oikeuden omaavalla kuljettajalla on ollut kyydissä matkustaja. Onnettomuuksista 25 prosentilla on ollut kyydissä useampi kuin yksi matkustaja. On arvioitu, että 17-vuotiaiden auton kuljettajien onnettomuusriskiä ja onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrää voitaisiin alentaa rajoittamalla matkustajien lukumäärää, kun auton kuljettajana on 17-vuotias. Tämä voisi ehkäistä riskihakuista käyttäytymistä henkilöautoa kuljettaessa sekä auttaa alaikäistä auton kuljettajaa keskittymään paremmin havainnointiin. (HE 70/2022, 22). Rajoitukset olisivat voimassa koko maassa Ahvenanmaata lukuun ottamatta ja koskisivat myös 17-vuotiaita ulkomailla annetun B-luokan ajokortin haltijoita, jotka ajavat Suomessa (HE 70/2022, 23).

7.3 Hallituksen esityksen 70/2022 ehdottamat muutokset ajo-opetukseen

Ajo-opetuksen koulutusta ehdotetaan kehitettäväksi siten, että lisätään ajokorttilain vaatimuksia teoriaopetukseen. Lisäksi ajo-opetusta kehitettäisiin liukasrata-ajossa. (HE 70/2022, 27).

Teoriaopetusta koskeva lisäys koskisi erityisesti kuljettajan omaa käyttäytymistä ja sen vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Opetukseen tulisi jatkossa sisällyttää opetusta riskikäyttäytymiseen liittyen. Teoriaopetuksen muutoksen tavoitteena on nykyistä syvempi henkilökohtainen oppiminen. Tällä muutoksella pyrittäisiin saamaan tuleva B-luokan ajo-oikeuden haltija pohtimaan laajemmin erilaisia riskitilanteita liikenteessä. (HE 70/2022, 27).

Lisäksi ehdotettiin riskientunnistamiskoulutukseen kuuluvan ajo-opetuksen kehittämistä liukkaalla tiellä ajamisen osalta. Opetus tapahtuisi ensisijaisesti ajoharjoitteluradalla ja toissijaisesti simulaattorilla. Vaadittava ajomäärä ajoharjoitteluradalla olisi yksi tunti, josta ajoa 50 minuuttia. (HE 70/2022, 27).

Alueelliset erot ajoharjoitteluratojen suhteen on ehdotuksessa huomioitu. Liukkaalla ajamisen harjoittelu tulisi toteuttaa ajoharjoitteluradalla silloin, kun rata sijaitsee enintään 80 kilometrin päässä siitä, missä kunnassa tai kaupungissa ajokorttia suorittava saa pääsääntöisesti opetusta. Mikäli ajoharjoitteluradalle olisi yli tunnin eli 80 kilometrin matka, voitaisiin liukkaan ajo-opetus toteuttaa simulaattorilla. (HE 70/2022, 27).

Ehdotuksen mukaan riskientunnistamiskoulutukseen liittyen ajo-opetus kasvaisi kahdella tunnilla. Riskientunnistamiskoulutus olisi siis ehdotuksen mukaan yhteensä 10 tuntia, kun nykyinen määrä on ollut 8 tuntia. (HE 70/2022, 28).

Kuljettajaopetus on alun perin muuttunut kaksivaiheiseksi vuonna 1989 kuljettajaopetuksen uudistuksen tullessa voimaan. Turun yliopiston evaluaatiotutkimuksessa vuonna 2003 selvitettiin kaksivaiheisen kuljettajaopetuksen tuomia muutoksia. Tutkimuksessa huomattiin, että kuljettajaopetuksen toisella vaiheella on liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus. Toinen vaihe tutkimuksen mukaan lisäsi kuljettajien turvallisuutta ja se ei ainakaan lisännyt onnettomuuksia. (HE 70/2022, 28).

Vuonna 2018 voimaantulleen uudistuksen jälkeen ei ole pystytty toteamaan, mikä vaikutus on ajoharjoitteluratojen käytön vähenemisellä. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan talvikauden kuolemien ja loukkaantumisten määrä on laskenut viime vuosina. Vähenemä on ollut 18–20-vuotiailla auton kuljettajilla suurempaa kuin esimerkiksi 21–24-vuotiailla. Kesäkausi korostuu nuorten kuljettajien liikenneonnettomuuksissa nykyään aiempaa enemmän. Voidaan olettaa, että henkilöautolla suoritettavan ajoharjoittelumäärän lisääminen mahdollisesti parantaisi liikenneturvallisuutta. (HE 70/2022, 28).

7.4 Sanktiot alaikäiselle kuljettajalle

Rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden omaaville kuljettajille ehdotettavien rajoitusten vastaisesti ajaminen katsottaisiin ajo-oikeuden ylittäviksi teoiksi ja kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta. Asiasta säädetään rikoslain 23 luvun 10 §:n 1 momentissa. Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Ajokorttilain 64 §:n 2 momentin 5 kohdassa säädetään, että poliisin on määrättävä ajokieltoon henkilö, joka syyllistyy kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Rajoitusten vastaiseksi ajamiseksi on esityksessä alaikäisten kuljettajien kohdalla ehdotettu ajaminen kello 00–05 välisenä aikana ja useamman kuin yhden matkustajan ollessa auton kyydissä. (HE 70/2022, 50).

Rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja tuomittaisiin pääsääntöisesti sakkoon sakkomenettelyssä ja määrättäisiin ajokieltoon, ellei asiaa käsitellä tuomioistuimessa rikosasian käsittelyjärjestyksessä. Rangaistus määrätään käyttäen lievennettyä rangaistusasteikkoa, sillä kyseessä on alle 18-vuotias henkilö. Lievennetty rangaistusasteikko tarkoittaa, että tekijälle saa tuomita enintään kolme

neljännestä rikoksesta säädetyn vankeus- tai sakkorangaistuksen enimmäismäärästä ja vähintään rikoksesta säädetyn vähimmäismäärän. Esityksen mukaan riittävä ja tehokas seuraamus edistäisi rajoitusten noudattamista ja valmistelussa on arvioitu, että erityisesti ajokieltoon määräytyksi tulemisen riski vaikuttaisi nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymiseen turvallisuutta lisäävällä tavalla. (HE 70/2022, 64)

7.5 Rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden haltijan velvollisuus merkitä ajoneuvo

Hallituksen esityksessä ehdotettiin myös lisättäväksi uusi 51 a §, jolla pystyttäisiin asettamaan 17-vuotiaille B-luokan auton kuljettajille velvoite merkitä ajoneuvo. Ajoneuvon merkintä tapahtuisi alaikäisen kuljettajan tunnuksella. Merkitsemisen tarkoituksena olisi viestittää muille liikenteessä liikkuville, että kyseisen merkityn henkilöauton kuljettaja on alaikäinen. Merkitsemiseen ei liittyisi nopeusrajoitusta, niin kuin aikaisemmin on ollut käytössä. Aikaisemmin käytössä ollut 80 km/h rajoitus, eli tutummin 80-lätkä kumottiin asetuksella ajokorttiasetuksen muuttamisesta (755/1995). Nopeusrajoitusta ei katsottu järkeväksi, sillä siitä ei yleisten nopeusrajoitusten voimassa ollessa voitu todeta olevan liikenneturvallisuutta lisäävää vaikutusta tai ainakaan merkittävää etua. Tieliikennelakia muutettiin silloin kuitenkin niin, että liikennerikosseurantaa tiukennettiin lyhytaikaisen ajokortin omaavan kohdalla. (HE 70/2022, 42).

Hallituksen esityksen mukaan ehdotettu alaikäisen kuljettajan tunnus helpottaisi 17-vuotiaiden auton kuljettajien erottamista liikenteessä. Tämä helpottaisi B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden valvontaa. Merkitsemisvelvoitteella pyrittäisiin myös vaikuttamaan alaikäisten kuljettajien arvoihin ja asenteisiin liikenteessä. (HE 70/2022, 42).

Liikenneturvan vuonna 2008 suoritetussa tutkimuksessa oli arvioitu vastaajien kuvaa itsestään kuljettajana. Tutkimuksen mukaan individualistit ottavat liikenteessä muita enemmän riskejä. Erityisesti nuori ikä lisää riskikäyttäytymisen mahdollisuutta. (HE 70/2022, 25).

Merkitsemisvelvoite koskisi siis alaikäisiä auton kuljettajia. Velvoitteella pyrittäisiin hillitsemään riskikuljettajien parissa esiintyvää harkitsematonta liikennekäyttäytymistä. Merkitsemisvelvoite päättyisi, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta ja rajoitettu ajo-oikeus poistuisi. (HE 70/2022, 25).

B-luokan ajokortin poikkeusluvan saaneiden osalta tilastot osoittavat, että selkeä enemmistö osallistuu kuljettajantutkintoon täytettyään 17 vuotta. Tätä tietoa hyödyntäen voidaan olettaa, että suurin osa alle 18-vuotiaista B-luokan ajokortin suorittajista olisi merkitsemisvelvoitteen piirissä arviolta yli kahdeksan kuukauden ajan. Lainvalmistelussa on arvioitu edellä mainitun perusteella, että 18 ikävuotta olisi riittävä. Ajoneuvo merkitsemällä olisi mahdollista saavuttaa liikenneturvallisuutta edis-

tävä vaikutus. Tämä voisi mahdollisesti motivoida nuorta auton kuljettajaa ajamaan vastuuntuntoisemmin, ottamaan huomioon paremmin muut liikenteessä kulkijat ja muut voisivat ottaa 17-vuotiaan kuljettajan paremmin huomioon. (HE 70/2022, 25).

Merkitsemisvelvoitteen edellyttämä alaikäisen kuljettajan tunnuksen saatavuus ja valmistaminen tapahtuisi markkinaehtoisesti. Säädöksessä vahvistettaisiin, mihin kohtaan ajoneuvoa tunnus tulisi kiinnittää. Tunnuksen käytöstä ehdotetaan säädettävän ajokorteista annetulla valtioneuvoston asetuksella. (HE 70/2022, 26).

Esityksessä ehdotetaan myös ajokorttilakiin muutettavaksi uuden 51 a § lisäksi lain 93 §:n 2 momentti. Momentissa säädettäisiin velvoitteen rikkomisesta aiheutuvasta seuraamuksesta. Jos 17-vuotias auton kuljettaja rikkoisi tahallaan tai huolimattomuudesta ajokorttilakiin ehdotettavan 51 a §:n velvoitetta, voitaisiin kuljettajalle määrätä 40 euron liikennevirhemaksu. (HE 70/2022, 26).

8 POLIISIN ROOLI NUORTEN LIIKENNEKÄYTTÄYTYMISEN VALVONNASSA

8.1 Poliisin tehtävä liikenteenvalvonnassa

Poliisin tehtävänä on valvoa liikennesääntöjen noudattamista ja ajoneuvojen kuntoa koskevien säännösten noudattamista poliisin hallinnosta annetun lain (110/1992) ja poliisilain (872/2011) mukaisesti. Tieliikennelain (729/2018) mukaan kyseisen lain noudattamista valvovat poliisit. Ajokorttilain (386/2011) valvominen kuuluu poliisin toimivallan alaisuuteen yhdessä liikenne- ja viestintäviraston Traficommin kanssa. Poliisi suorittaa onnettomuustapauksissa esitutkintalain (805/2011) mukaisen esitutkinnan asian laadun edellyttämällä tavalla rikosoikeudellisen vastuun selvittämiseksi. Rikoslain (39/1889) 23 § säädetään liikenne rikoksista ja poliisilla on esitutkintalain asettama velvollisuus tutkia liikenne rikokset. Liikenne rikkomukset, jotka ovat muodoltaan lievempiä kuin liikenne rikokset, ovat säädettyinä liikennemuoto kohtaisissa laeissa. Esimerkiksi tieliikennelaissa säädetään tieliikenteen periaatteista, liikennesäännöistä, liikenne rikkomuksista ja liikenne virhemaksusta. Ajokorttilaissa puolestaan säädetään ajokorttiin liittyvistä vaatimuksista, velvollisuuksista, ajokieltoon määräämisestä ja ajo-oikeus rikkomuksista sekä ajoterveyteen liittyvistä vaatimuksista.

8.2 Poliisin liikenteenvalvonnan toimintaohjelma vuosille 2021–2030

Sisäministeriössä on tehty poliisin liikennevalvonnan toimintaohjelma vuonna 2021 ”Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelma vuosille 2021–2030”. Ohjelmassa otetaan huomioon muutokset, joita tapahtuu liikenne ympäristössä. Ohjelmassa otetaan huomioon myös liikenneturvallisuudessa tapahtuneet muutokset ja niiden vaikutukset. Toimintaohjelman tarkoituksena on varmistaa poliisin liikenteenvalvonnan ja liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus. Yhteiskunnallisina tavoitteina

liikenneturvallisuuden näkökulmasta ovat liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentäminen sekä liikenne rikosten ja liikenteessä ilmenevien rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen. (Sisäministeriö 2021, 4).

Toimintaohjelma tarkastelee liikenneturvallisuutta poliisin näkökulmasta keskittyen poliisin suorittamaan liikennevalvontaan. Liikennevalvonnan lisäksi toimintaohjelmassa tuodaan esille monia ennaltaehkäiseviä keinoja, joilla pyritään lisäämään liikenneturvallisuutta. Tavoitteena on vaikuttaa seuraaviin asioihin siten, että liikenneturvallisuus paranee ja yhteiskunnalliset haitat vähenevät: ajoterveys ja vireystila, alkoholi, huumausaineet ja lääkkeet, nuoret, ajotavat ja ajonopeudet, turvavöiden, lasten turvalaitteiden ja suojarusteiden käyttäminen, tarkkaamattomuus (tekniset laitteet, mobiililaitteet ja muu toiminta), jalankulku, pyöräily ja suojatie, ammattiliikenne, kuljetusrikollisuus ja tielikenteen harmaa talous (Sisäministeriö 2021, 4 ja 12–13).

Poliisin liikennevalvonnan toimintaohjelmassa todetaan, että poliisi voi toiminnallaan vaikuttaa viiteen keskeiseen liikenneturvallisuuteen vaikuttavaan asiaan, joilla on suuri merkitys kuolemaan johtavien onnettomuuksien taustalla. Poliisin liikennevalvontaohjelman mukaan ne ovat seuraavat (sisäministeriö 2021, 19):

1. Nopeus
2. Turvavyö (ja muut turvalaitteet)
3. Suojarusteet (esimerkiksi moottoripyöräilijöiden suojarusteet)
4. Alkoholi ja muut päihteet
5. Huomion herpaantuminen (puhelimet ja muut tekniset laitteet)

Poliisin liikenteenvalvonnassa tärkeänä tekijänä on todettu, että valvonnan kohdentaminen sellaisiin kellonaikoihin sekä paikkoihin, että valvonnalla saadaan aikaan vaikuttavuutta. Poliisin liikenneturvallisuustyö on vaikuttavinta silloin, kun poliisi onnistuu luomaan ja ylläpitämään valvottavien piirissä sellaista mielikuvaa, että lain rikkomisesta jää kiinni ja se johtaa tuntuvaan rangaistukseen. Toinen tärkeä seikka on oikeudenmukaisuuden ja oikeudenmukaisuuden kokemukseen. Lisäksi tiedottaminen liikenteenvalvonnasta ja sanktioista lisää valvottavien keskuudessa tunnetta kiinnijäämisen riskistä. (Sisäministeriö 2021, 24–25).

Poliisin liikennevalvonnan vaikuttavuuden on tutkittu lisääntyvän, kun valvonnasta viestitään riittävästi sekä liikenteenvalvontaa tapahtuu säännöllisesti pitkän ajanjakson ajan. Myös liikenteenvalvonnalle vaikuttavuudelle myönteisenä voidaan pitää sen tapahtumista näkyvänä sekä näkymättömänä valvontana. Liikenteenvalvonnan ei pidä olla ennakoitavissa eikä helposti vältettävissä. Oikeudenmukaisuuden kannalta vaikuttavuus lisääntyy, kun valvonta kohdistuu liikenne rikoksiin ja ta-

pahtuu ajankohtina, joiden odotetaan eniten vaikuttavan turvallisuuteen. Lisäksi tutkimuksen mukaan on tärkeää, että liikenteenvalvonta kytkeytyy vaikuttavaan, suhteelliseen, varoittavaan ja syrjimättömään seuraamusjärjestelmään. (Sisäministeriö 2021, 26).

Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelma vuosille 2021–2030 käsittelee nuorten liikenne-turvallisuuteen vaikuttavia seikkoja lyhyesti. Ohjelman mukaan nuoret alle 25-vuotiaat kuljettajat ovat aina olleet yliedustettuina tieliikenteen onnettomuus- ja rikostilastoissa. Ohjelmassa todetaan, että kaikki nuoret eivät kuulu riskiryhmään, vaan valtaosa pyrkii käyttäytymään liikenteessä turvallisesti sääntöjä noudattaen ja välttämään turhaa riskinottoa. Nuorten heikkoutena nähdään nuorille tyyppillisenä ongelmana impulsiivisuus, heikko päätöksentekokyky ja ennakkoinnin vähäisyys aikuisiin ajoneuvon kuljettajiin verrattuna. Nuorilla impulssien ja tunteiden säätely on vasta kehittymässä ja näin ollen nuoret ovat herkempiä ottamaan turhia riskejä. (Sisäministeriö 2021, 60–61).

Nuorten asenteet ovat myös merkittävä riskitekijä. Erityisesti nuorten mieskuljettajien riskialttiille ajotavalle ovat ominaisia merkittävät ylinopeudet, lyhyet turvamarginaalit, yleisesti liikennesäännöistä piittaamattomuus, ajaminen humalassa ja ajaminen ilman turvavöitä. Lisäksi nuoren kuljettajan onnettomuusriski kasvaa usein, jos kuljettajalla on kyydissä muita nuoria. Tämä johtuu siitä, että nuorelle kuljettajalle tulee helpommin näyttämisen tarve ja halu kilpailla, jotka lisäävät riskejä liikenteessä. Riskinottajille on usein vielä tapana yliarvioida taitonsa. (Sisäministeriö 2021, 60–61).

Poliisin tulee liikenneturvallisuustyössä pyrkiä huomioimaan vaikuttaminen erityisesti nuorten liikennekäyttäytymiseen. Valvonnan lisäksi keinoina tulisi olla erityisesti ennalta estävän toiminnan muodot, kuten viestintä ja valistuskampanjat yhdessä eri liikenneturvallisuus ym. toimijoiden kanssa. (Sisäministeriö 2021, 61).

Poliisin liikennevalvonnan toimintaohjelma vuosille 2021–2030 ei huomioi ollenkaan hallituksen esitystä 70/2022 uudeksi ajokorttilaiksi. Toimintaohjelmassa ei ole otettu kantaa tulevaisuudessa suurempaan määrään 17-vuotiaita autonkuljettajia ja heidän valvontaansa tarvittaviin toimenpiteisiin. Hallituksen esityksessä 70/2022 on 17-vuotiaille rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden haltijoille rajoituksia, joita poliisin kuuluisi hallituksen esityksen mukaan valvoa. Poliisin omassa toimintaohjelmassa tätä ei kuitenkaan ole huomioitu mitenkään, vaikka toimintaohjelma käsittelee nuorten autonkuljettajien riskisyyttä liikenteessä.

8.3 Poliisin valvonnan kyky alaikäisille B-luokan ajo-oikeuden omaaville kuljettajille

Hallituksen esityksessä ehdotettu rajoitettu B-luokan ajo-oikeus alaikäisille aiheuttaisi muutoksia poliisin toimintaan. Vaikutukset näkyisivät liikenteenvalvonnassa, rikosten esitutkinnassa sekä ajokieltoasioiden käsittelyssä. Ehdotettujen sääntelyn muutosten takia tulisi sisäisesti poliisille uutta ohjeistettavaa aiheeseen ja valvontaan liittyen. (HE 70/2022, 37).

Alaikäisten rajoitettu ajo-oikeus vaatisi erityistä valvontaa. Poliisitoiminnassa lähdettäisiin siitä, että poliisiin on aktiivisesti valvottava alaikäisiä B-luokan ajokortin haltijoita. Ennalta estävää vaikutus ja kiinnijäämisen riskin tuoma vaikutus korostaisi valvonnan merkitystä. (HE 70/2022, 37).

Poliisi tarkastaisi valvontatilanteissa ajokortilta kuljettajan ajo-oikeuden ja syntymäajan. Tarvittaessa tiedot voitaisiin varmistaa ajokorttirekisteristä. Vastuu rajoituksen noudattamisen valvonnasta liikennevalvontatilanteissa olisi poliisin. Rajoituksen vaikuttavuus ja valvominen riippuu myös poliisin valvontaresursseista. (HE 70/2022, 22).

Hallituksen esityksen 70/2022 mukaan ministeriö on selvittänyt, miten nuorten kuljettajien yöaikaisen ajamisen rajoitus olisi toteutettavissa. Näkemystä pyydettiin Euroopan komission liikenteen ja liikumisen pääosastolta ajokorttidirektiivissä säädettyjen erikoisehtojen soveltuvuudesta liikenteeseen. Näkemystä pyydettiin myös, onko mahdollista rajoittaa ajo-oikeutta ilman erityisehtomerkin-tää. Komissio vastasi, että lyhytkestoinen ajo-oikeuden rajoitus voidaan toteuttaa ilman ajokorttiin tehtävää erityisehtomerkin-tää. Ajokorttiin siis ei tule mitään erityistä merkintää rajoitetusta ajo-oikeudesta. (HE 70/2022, 22).

Esityksen mukaan B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden haltijoiden valvonta edellyttää liikennevalvonnan tehostamista poliisin toimesta. Valvonta kohdistuisi lähtökohtaisesti kaikkiin 17-vuotiaisiin ajokorttillisiin, mutta kaikki heistä eivät ole kuitenkaan riskikuljettajia. Tehostetulla valvonnalla pyrittäisiin ehkäisemään harkitsematonta liikennekäyttäytymistä myös muilla kuin riskikuljettajilla. Poliisin arvioiden mukaan riskikuljettajien osuus olisi noin 700–1100. Edellä mainitulla riskiryhmällä on riski syyllistyä jopa törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. (HE 70/2022, 37).

Kuitenkin valtiontalouden tarkastusviraston VTV:n raportin vuodelta 2019 mukaan poliisin liikennevalvontaan käyttämät resurssit ovat vähentyneet. Syynä tähän on poliisitoimeen kohdistuneet säästötavoitteet. 2010-luvulla on poliisin määrää vähennetty merkittävästi. Vuonna 2011 Suomessa oli 7 724 poliisia, keväällä 2018 oli 7150. (VTV 2019, 12).

Liikennevalvonnan resursseista noin 15 prosenttia on viimeisen neljän vuoden aikana siirretty toisiin tehtäviin samalla, kun poliisin resursseja on leikattu. Liikennevalvonnan resursseja käytetään yhä enemmän valvonta- ja hälytystehtäviin, mutta valvonta- ja hälytyssektorin partiot tekevät noin puolet liikennevalvonnan kokonaistuntimäärästä. Tämä vähentää liikennevalvonnan käytössä olevia resursseja. (VTV 2019, 12).

Hallituksen esityksen mukaan taloudellisia vaikutuksia eli valvonnasta aiheutuvia kustannuksia on vaikea arvioida, sillä lakimuutoksen voimaantulon jälkeen vaikutukset konkretisoituvat. Liikenteen valvontaan pitäisi kuitenkin tehostaa jokaisen poliisilaitoksen alueella. Esimerkiksi, että ajotapaval-

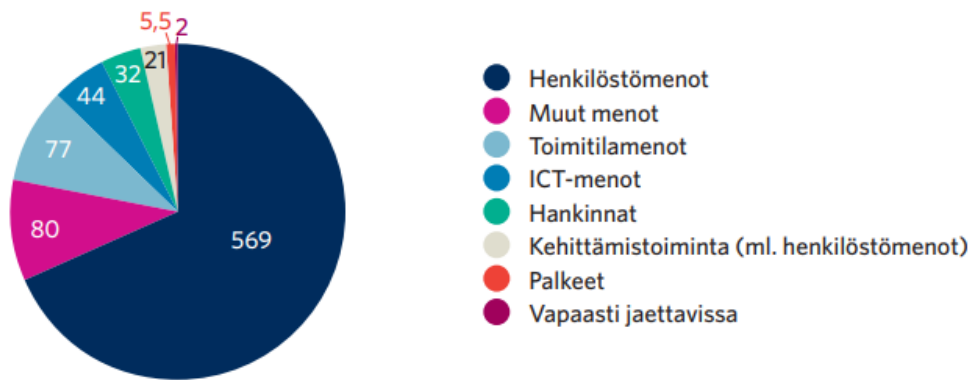
vontaan käytettäviä työtunteja lisättäisiin valvonnan kohdentamiseksi. Poliisihallitukselta saadun tiedon mukaan tämä edellyttäisi vähintään 10 henkilötyövuoden resurssilisäystä valtakunnallisesti. Valvonnan erityispainopiste olisi isoissa kaupungeissa ja kasvukeskuksissa. (HE 70/2022, 37).

VTV:n vuonna 2019 julkaistun raportin mukaan esimerkiksi poliisin liikennevalvonnassa raskaan liikenteen valvonnan resurssit ovat vähentyneet viime vuosina. Vähentyneet resurssit näkyvät valvonnassa pienentyneinä henkilötyövuosimäärinä ja näkyvän liikennevalvonnan vähenemisenä. Valtakunnallisella tasolla liikennevalvonnan ohjaus ja koordinointi on vähentynyt. Sopeuttaminen resursseihin toimintatapoja kehittämällä liikenteenvalvonnassa on poliisiasemien liikennesektorien vastuulla. (VTV 2019, 9). Liikenteen valvonnan tehostaminen erityisesti rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden omaaviin kuljettajiin voi olla hankala toteuttaa nykyisellä liikennesektorin resurssitilanteella, sillä muustakin erityisvalvonnasta, esimerkiksi raskaan liikenteen valvonnasta, on jouduttu karsimaan.

Hallituksen esityksessä arvioidaan myös, että poliisin työmäärää lisäävä vaikutus olisi myös riskikuljettajien paljastaminen liikenteessä. Työmäärää lisäisi myös seuraamusten, sakkojen ja ajokieltojen määrääminen. Ajokieltorikosten esitutkinnasta syntyisi poliisille seitsemän työvuoden resurssivaikutus, ja se muodostuisi liikennevalvonnan suoritteista, suppeasta esitutkinnasta (ja siihen liittyvistä esitutkintatoimenpiteistä), epäillyn ja tämän huoltajien kuulemisesta, lastensuojeluilmoituksen tekemisestä sekä ajokieltoasian käsittelystä. Nuori kuullaan ajokieltoasiaan suullisesti ja samalla huoltajille varataan tilaisuus selvityksen antamiseen. Ajokieltorikoksen että ajokieltoasian käsittelyyn menee tyypillisesti aikaa 12 tuntia per asia. (HE 70/2022, 38).

17-vuotiaan B-luokan ajokortillisen kuljettajan tunnuksen arvioidaan helpottavan poliisin suorittamaa liikennevalvontaa. Ajoneuvon merkitsemisen laiminlyönti ja siitä seuraavan liikennevirhemaksun määrääminen voisi vaikuttaa poliisin työmäärään sitä lisäävästi. Poliisihallituksen arviot liikennevalvonnan tehostamiseen (10 henkilötyövuotta) ja ajokieltorikosten sekä ajokieltojen käsittelyyn (7 henkilötyövuotta) ovat 710 000 ja 500 000 euroa. (HE 70/2022, 38.)

VTV:n 2019 vuoden raportin mukaan poliisitoiminnan keskeisiä haasteita on toiminnan ja talouden yhteensovittaminen. Haasteen siitä tekee se, että poliisin toimintaympäristö muuttuu jatkuvasti ja resurssit vähenevät. Nopeat muutokset toimintaympäristössä aiheuttaa tulevaisuudessa entistä suurempia vaatimuksia poliisin henkilöstövoimavarojen jakamiselle. Poliisitoiminta on hyvin henkilöresurssikeskeistä. On poliisimiesten määrästä riippuvaa, kuinka hyvin toiminnassa onnistutaan. Ohessa kuvio, joka koskee myös poliisin liikennevalvontaa. (VTV 2019, 13).



Kuva 3. Poliisin vuoden 2019 kehysjaon kulurakenne, miljoonaa euroa (Lähde: VTV 2019, 13)

Liikenneturvallisuuustyön ja -valvonnan linjaukset ovat vähäisiä ja ohjausta ei olla keskitetty valtakunnallisella tasolla. Asiakirjat, jotka linjaavat liikenneturvallisuuksia ovat joko vanhentuneita tai niitä ei ole laadittu lainkaan. Olemassa olevat ohjausasiakirjat eivät sisällä linjauksia, mitkä kehittäisivät poliisin liikennevalvontaa. Sisäministeriön vastuulla oleva liikennevalvonnan strateginen ohjaus ei tällä hetkellä perustu strategiaan linjauksiin. Se on johtanut Poliisihallituksen ohjauksen ohentumiseen. Poliisihallituksen vastuulla on valvontavälineiden ja muun valvontakaluston sekä valvontaa tukevien tietojärjestelmien kehittäminen. On paljon poliisilaitoksen omasta aktiivisuudesta kiinni, paljonko liikennevalvontaa kehitetään. Tämä ei ole liikennevalvonnan edun mukaista ja ohjausta tulisi terävöittää. (VTV 2019, 20).

Liikenteen rooli vähenee asteittain 2010-luvulla sisäministeriön toiminta- ja taloussuunnitelmissa. Vuosien 2017–2020 toiminta- ja taloussuunnitelmassa liikenneturvallisuukselle ja -valvonnalle ei asetettu enää toiminnallisia tulostavoitteita. Vuosien 2018–2021 toiminta ja taloussuunnitelmassa ei ollut ollenkaan tätä koskevaa tekstiä. Ainoat suunnitelmassa olleet tunnusluvut olivat liikennevalvonnan tuottavuus, liikenneturvallisuuksindeksin arvo ja automaattisen liikennevalvonnan tiekilometrit. Toiminta- ja taloussuunnitelman sisällöstä ei keskustella liikenteestä ja ainoa liikenteeseen liittyvä mittari on liikenneturvallisuuksindeksi. Liikenneturvallisuuksindeksin arvon oletetaan laskevan. (VTV 2019, 25–26).

VTV:n raportin mukaan poliisin liikennevalvonta kuitenkin saavuttaa tavoitteet hyvin. Liikennevalvontaa ohjataan ja mitataan suoriteperusteisesti. Tuloksellisuutta tärkeämpää on kuitenkin valvonnan oikein kohdentaminen ja oikeiden valvontamenetelmien valinta. Automaattinen kameravalvonta on nostanut suoritteiden määriä sekä liikennevalvonnan tuotettavuutta, mutta sillä ei pystytä korvaamaan liikennepoliisien suorittamaa valvontaa. (VTV 2019, 28).

9 JULKINEN KESKUSTELU AJOKORTTILAIN UUDISTUKSESTA

Hallituksen esitys 70/2022 on luonnollisesti herättänyt julkista keskustelua. Keskustelun sävy on ollut julkisuudessa melko kriittistä ja useat tahot ovat vastustaneet 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeuden saamisen helpottumista. Seuraavassa käymme läpi julkista keskustelua aiheesta.

9.1 Mediassa käytyä asiantuntija keskustelua ajokorttilain uudistuksesta

YLE:n uutisessa 03.11.2021 toimittaja Minna Rosvall on haastatellut Liikenneturvan yhteyspäällikköä Elias Ruuttia. Ruutti kertoo, että esitysluonnos ajokorttilain uudistukseksi on pettymys ja toimenpiteet ovat vaatimattomia verrattuna kunnianhimoisiin liikenneturvallisuustavoitteisiin. Lisäksi Ruutti toteaa, että ei voida vain laskea ikärajaa ja toivoa, että tilanne pysyy ennallaan. Lisäksi Ruutti kritisoi keventynyttä kuljettajakoulutusjärjestelmää, joka ei sovi yhteen ajokortti ikärajan laskemisen kanssa. Liikenneturva lähtökohtana on, että B-luokan ajokortin ikäraja on EU-direktiivin mukaisesti 18-vuotta. Rosvall on haastatellut myös liikenneturvallisuusinsinööri Jaakko Klang pitää ajokorttiuudistusta uskomattomana. Klang ei ymmärrä miten tilastotietojen kertoma todellisuus ei ole tavoittanut esityksen laatijoita. Klang ennustaakin haastattelussa, että nyt kun lähdetään entistä nuorempaan liikenteeseen, niin tulee entistä enemmän onnettomuuksia ja loukkaantuneita. Klangin mukaan mennään liikenneturvallisuudessa ihan toiseen suuntaan kuin on tavoitteet.

Samassa YLE:n uutisessa autokoulun yrittäjä Hemmo Sankari kertoo huolensa siihen, että vanhempien vastuu kasvaa ajokorttilain uudistuksen myötä. Sankarin mukaan vanhemmille voi olla vaikeaa arvioida onko heidän lapsensa riittävän kypsä hankkimaan B-luokan ajo-oikeuden ja vanhemmilla voi olla korkea kynnyks todeta lapselleen, ettei tämä ole vielä kypsä ajamaan henkilöautokorttia. Lisäksi Sankarin mukaan ajo-opetuksen muuttuminen kolmivaiheisesta yksivaiheiseksi ei ole ollut hyvä muutos. Sankari on myös huolissaan, että onko nuorilla kuljettajilla malttia kuljettaa painavaa autoa, jolla voi olla vauhtia 120 km/h ja ovatko nuoret kypsiä kuljettamaan ajoneuvoa, kun kyydissä on muita nuoria yllyttämässä. Tämän vuoksi Sankari toteaa, ettei ole tuulesta temmattu, että ajokortti ikä EU-direktiivissä on 18-vuotta. (Yle uutinen, Rosvall, 03.11.2021).

Liikenne psykologi ja psykologian tohtori Mika Hatakka kertoo Turun Sanomien haastattelussa 05.03.2022, että hän ei kannata ajokortti-ikä laskemista. Hatakka on väitellyt tohtoriksi nuorten kuljettajien itsearvioinneista ja asenteista. Hatakka toteaa haastattelussa, että nuoret kyllä hallitsevat ajamisen ja auton tekniikan, mutta käyttäytymisen ja tunnetilojen hallinnan opettamisen kanssa riittävä haasteita. Hatakan mukaan Suomessa pitkäjänteisyyden puute liikenneturvallisuuden kehittämisessä on selkeä epäonnistuminen ja hänen mukaansa Suomi voi olla ylpeä vain menneisyydestä liikenneturvallisuuden saralla. Suomi on ollut joskus Euroopan kärkimaita liikenneturvallisuudessa, mutta ei enää. Hatakka toteaa, että nuorten joukossa on useammin yksilöitä, joilla kontrolli pettää ja

tämän hän näkee riskinä liikenneturvallisuudelle. Hatakka nostaa esiin myös ajatuksen yhteiskunnan velvollisuudesta suojella lapsia ja nuoria. Hän ei usko, että ajokortti-ian lasku edistäisi tätä tavoitetta. Lisäksi Hatakka kertoo, että nuoren liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa hyvin paljon millaisessa kasvuympäristössä nuori on kasvanut, koska tällä on vaikutusta sääntöjen noudattamiseen ja sosiaaliseen toimintaan. Nämä asiat näkyvät Hatakan mukaan myös liikenteessä. Hatakka sanookin artikkelissa, että *” Ihminen – nuori tai vanhempi – toimii liikenteessä koko lailla siten kuin hän muutenkin elämässään toimii. Kohtelias, muut huomioonottava ja rauhallinen on todennäköisesti sellainen liikenteessä. Äkkipikainen, muut kyykkyy -hengellä varustettu on sellainen melko varmasti myös liikenteessä”*. (Turun Sanomat, 05.03.2022).

MTV uutisten 15.06.2022 uutisessa Poliisihallituksen poliisitarkastaja Tuomo Katajisto toteaa, ettei nuorten liikennevalvonta ole poliisin prioriteeteissa kovin korkealla. Poliisin joutuu Katajiston mukaan priorisoimaan kiireelliset henkeen ja terveyteen kohdistuvat työtehtävät, ja jos jää aikaa, poliisi valvoo tätäkin asiaa. Poliisilla on Katajiston mukaan paljon muutakin tehtävää, eikä poliisille ole tulossa lisää resursseja. Poliisihallitus on myös huolissaan siitä, miten nuoret noudattaisivat heille asetettuja rajoituksia. Poliisitarkastaja Katajisto toteaa haastattelussa, että verrattuna esimerkiksi mopoautoihin, on henkilöauto turvallisuusominaisuuksiltaan kuljettajalle parempi, mutta jos 17-vuotiaita henkilöautonkuljettajia on yhä useampia niin se kyllä nähdään riskinä.

Samassa uutisessa haastattelussa on Traficomien erityisasiantuntija Riikka Rajamäki. Rajamäki toteaa haastattelussa, että jos lakimuutos menee sellaisenaan läpi, riippuvat vaikutukset pitkälti siitä, kuinka moni 17-vuotias ajokortin hankkii. Rajamäki arvioi, että jos 17-vuotiaita siirtyy auton rattiin vain hiukan nykyistä enemmän ja yöajan ajokieltoa noudatetaan hyvin niin liikenneonnettomuudet vähenevät hiukan tai ei ainakaan lisäänty. Rajamäki toteaa kuitenkin, että jos 17-vuotiaita kuljettajia tulee liikenteeseen huomattavasti nykyistä enemmän niin 17-vuotiaiden liikenneonnettomuudet lisääntyvät. Rajamäki kertoo, että onnettomuustilastojen mukaan nuorten aiheuttamat liikenneonnettomuudet näyttävät vähentyneen, mutta hänen mukaansa ei pystytä vielä sanomaan, että mikä vaikutus koronapandemialla on asiaan ollut. 17-vuotiailla kuljettajilla on hänen mukaansa ollut enemmän ajokieltoja kuin 18–19-vuotiailla kuljettajilla. (MTV uutinen, 15.06.2022)

Liikenneneurologian lääkäri Turun yliopistollisesta sairaalasta Mikael Ojala ottaa kantaa Potilaan lääkirilehdessä 09.06.2022 ajokorttilain uudistukseen ja 17-vuotiaisiin autoileviin nuoriin. Ojalan mukaan mikään lääketieteellinen fakta ei puolla sitä, että 17-vuotiaalle pitäisi antaa ajokortti. Ojala ottaa artikkelissa esiin nuorille tyypillisiä ongelmia kuten oppimisvaikeudet ja ADHD:n, jotka vaikuttavat negatiivisesti ajokykyyn. Ojala kertoo, että ADHD:n vaikutukset alkavat vähentyä, kun henkilöllä on ikää enemmän. Ojalan mukaan pakollinen lääkärintarkastus olisi ehdottoman tärkeää, jotta nuoren ajoterveys voitaisiin varmentaa. Tällä hetkellä hakijan oma vakuutus riittää. Ojala näkee ongelmana, että harva nuori välttämättä rehellisesti ilmoittaa vapaaehtoisesti omaavansa ADHD:n tai

kannabiksesta johtuvan päihdeongelman. Ojala näkee kuitenkin positiivisina nuorille kuljettajille suunnitellut rajoitukset, kuten yöllisen ajamisen kieltämisen ja matkustajien kuljettamisen rajoituksen. (Potilaan lääkirilehti, 09.06.2022).

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka puolustaa lakihanketta Helsingin Sanomien artikkelissa 10.06.2022 ”17-vuotiaat autokuskit ovat tilastojen synkkä piste – ministeri Timo Harakka uskoo kuitenkin yhä lakihankkeeseensa”. Ministeri Harakka pitää vuoden 2018 ajokorttilain uudistusta epäonnistuneena ja sen vuoksi lakia tulisi hänen mielestään korjata. Ministeri Harakka kertoo artikkelissa, että nuorten 17-vuotiaiden autolla ajamiseen suunnitellut rajoitukset parantaisivat nuorten liikenneturvallisuutta ja hän pitääkin mahdollisena, että suunnitellut rajoitukset esimerkiksi yölliseen ajamiseen vähentävät nuorten hupiajelun mahdollisuutta ja näin ollen myös ajokortin houkuttelevuutta. Haastattelussa ministeri Harakka toteaa myös, että mopoihin ja mopoautoihin verrattuna henkilöauto on turvallinen kulkuneuvo. Lisäksi ministeri Harakka pitää nykyistä poikkeuslupaprosessia tarpeettomana ja hän pitää myös tärkeänä nuorten liikkumisen mahdollisuuksien parantamista harvaan asutussa Suomessa. Ministeri Harakan mukaan positiivisena puolena on, että poikkeuslupaprosessista luopuminen vapauttaa paljon työvoimaa. (HS, 10.06.2022).

Samassa artikkelissa Poliisihallituksen poliisitarkastaja Heikki Kallio kertoo, että 17-vuotiaat kuljettajat eivät ole osoittaneet olevansa kypsiä auton rattiin. Poliisi on ennakoanut, että toteutuessaan lakimuutos tuo poliisille enemmän töitä ja valvontavastuuta. Artikkelissa arvioidaan, että 17-vuotiaita kuljettajia tulisi 20000–30000 vuosittain. (HS, 10.06.2022).

Helsingin Sanomat ottaa kantaa pääkirjoituksessaan 22.05.2022 ajokorttilain uudistukseen. Helsingin Sanomien pääkirjoituksessa todetaan, että ajokorttilain muutos tehdään pakkoraossa, kun poikkeuslupaprosessi on menettänyt merkityksensä. Nuorten poikkeuslupahakemuksista ajokorttiin hyväksytään nykyisellään 90 prosenttia, joten lähes kaikille myönnettävä poikkeuslupa on turhaa byrokratiaa. Poliittisin päätöksiin haja-asutusalueilla on joukkoliikennettä supistettu, joten kynnys tiukentaa poikkeuslupien saamista on muuttunut vaikeaksi. Rajoitustoimenpiteitä on pääkirjoituksen mukaan helppo kannattaa, koska nuoret kuljettajat ovat yliedustettuina onnettomuustilastoissa. Vaikka suuri osa nuorista kuljettajista ajaa vastuullisesti niin rajoitukset perustuvat tilastoihin ja tutkimuksiin, pääkirjoituksessa todetaan. (HS, 22.05.2022).

Liikenneturvan johtaja Pasi Anteroinen oli YLE:n keskusteluohjelma A-Studioon vieraana 01.08.2022 ja hän toteaa, ettei Suomen nuorten liikenneturvallisuustilanne ole parempi kuin muissa pohjoismaissa vaan heikompi kuin Euroopassa keskimäärin. Anteroinen kritisoi haastattelussa edellistä vuoden 2018 ajokorttilain uudistusta, jolloin oli laskettu, että poikkeuslupakuljettajia olisi tullut liikenteeseen 5000 kappaletta vuosittain, mutta todellisuudessa poikkeuslupia on myönnetty 20000 kap-

paletta viimeisinä vuosina. Anteroinen näkeekin, että 17-vuotiaita kuljettajia tuli liikaa ja poikkeusluvassa ei lopulta ollut mitään poikkeuksellista, koska lähestulkoon kaikki halukkaat saavat kortin. Anteroinen pitää haastattelussa nuorille kuljettajille suunnattuja rajoitteita oikean suuntaisina toimenpiteinä, mutta pitäisi tärkeänä esimerkiksi sitä, että ensimmäiset kolme kuukautta nuori ajaisi autoa vanhemman tai vastuullisen aikuisen seurassa ja yksin ajaminen alkaisi vasta sen kolmen kuukauden jälkeen. Hänen mukaansa tällaisella toimenpiteellä olisi valtavan suuri liikenneturvallisuus vaikutus. Anteroinen ehdottaa lisäksi haastattelussa, että olisi aiheellista kokeilla ajokorttilain uudistuksessa esillä olleita rajoitustoimenpiteitä nykyisillä poikkeusluvalla kortin saaneilla 17-vuotiailla kuljettajilla ja vasta sen jälkeen, kun on saatu kokemuksia niistä, jatkettaisiin mahdollisesti ajokorttilain uudistusta. Päivänselvänä asiana Anteroinen pitää sitä, että jos 17-vuotiaita kuljettajia on entistä enemmän liikenteessä niin sillä on negatiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. EU-direktiivin mukainen 18-vuoden ikäraja B-luokan ajo-oikeudelle olisi Anteroisen mukaan sopiva ikäraja ajokortille. (YLE, 01.08.2022).

Lakiehdotusta käsittelevän valiokunnan puheenjohtaja Suna Kymäläinen kertoo YLE:n uutisessa 17.06.2022 sekä A-Studio haastattelussa 01.08.2022, että ajokorttilain uudistus on ollut ristiriitainen laki ja asiaa kohtaan on varsin laajaa tyytymättömyyttä. Kansanedustaja Kymäläinen kertoi A-Studio haastattelussa, että valiokunta on pyytänyt lisäselvitystä lakimuutoksen liikenneturvallisuusvaikutuksia ajatellen. (YLE, 17.06.2022 ja 01.08.2022).

Ajokorttilain uudistusta puoltavia kommentteja ei ole liikenneturvallisuuden näkökulmasta juurikaan löydettävissä. Asiantuntija kommentit sekä poliisin suunnalta tuleva kommentointi hallituksen esitystä kohtaan ovat hyvin kriittisiä sekä huoli tulevaisuuden kehityksestä on yhtenäinen. Puoltavia kommentteja puolestaan tulee nuorien taholta, joille luonnollisesti hallituksen esitys uudeksi ajokorttilaiksi helpottaisi ajo-oikeuden saamista.

Useissa kommentteissa toistuu myös näkemys siitä, että auto on turvallisempi tapa matkustaa kuin mopo tai mopauto. On myös näkemyksiä, että uusi ajokorttilaki lisäisi nuorten liikkumismahdollisuuksia. (YLE 17.06.2022 ja Moottorilehti 10.05.2022). Varmuudella voidaan sanoa, että turvavarustelultaan henkilöauto on kuljettajalle turvallisempi tapa matkustaa, mutta henkilöautolla nopeudet ja ajoneuvon massa aiheuttavat myös varmuudella suuremman riskin muille tienkäyttäjille, jos henkilöautolla ajetaan vastuuttomasti tai osaamattomasti.

9.2 Liikenneturvan lausunto ajokorttilain uudistuksesta

Liikenneturva on antanut virallisen lausunnon ajokorttilain uudistushankkeesta 17.11.2022. Liikenneturva käy lausunnossaan läpi ajokorttilain keskeisimmät muutoskohdat. Liikenneturvan lausunnossa todetaan, että pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmassa olevat tavoitteet liikenneturvalli-

suuden parantamiseksi ovat kunnianhimoisia. Liikenneturva pitää ajokortti iän laskemista 18 vuodesta 17 vuoteen hallituksen liikenneturvallisuustavoitteiden vastaisena. Liikenneturvan mukaan, jos ajokortti-ikää päätetään laskea, pitäisi nuorten turvallisuutta tukevien toimien tulee olla ehdotetuja tehokkaampia ja laajempia. Liikenneturva kertoo lausunnossaan, että vuonna 2020 liikenneonnettomuuksissa, joissa oli kuljettajana 17-vuotias poikkeuslupakuljettaja, kuoli yhteensä 10 henkilöä. Liikenneturva ottaa myös kantaa perusteluihin, joilla lakimuutosta suunnitellaan ja Liikenneturva on sitä mieltä, että lakimuutoksen syynä ei saa olla hallinnollisten velvoitteiden keventäminen ikäpoikkeuslupien hakemusruuhkan helpottamiseksi. (Liikenneturva, 2021).

Liikenneturva listaa lausunnossaan nuorten riskejä liikenteessä. Listattuja riskejä ovat nuorten yöaikaan ja viikonloppuisin tapahtuva ajaminen, riski joutua onnettomuuteen kokemattomana kuljettajana ensimmäisten kuukausien aikana, alkoholi ja muut päihteet sekä vähäinen määrä kuljettaja koulutusta. Liikenneturva viittaa useassa kohdassa lausunnossaan ETSC:n raporttiin ”*Reducing road deaths among young people aged 15 to 30*”. Liikenneturva vetoaa ETSC:n antamaan suositukseen 18-vuoden ajokortti-ikästä. (Liikenneturva, 2021).

Liikenneturva ei lausunnossaan kannata ajokortti-ikä laskemista 17 vuoteen, mutta jos ajokortti-ikää kuitenkin päätetään laskea, niin Liikenneturva kannattaa rajoitustoimia, joita hallituksen esitykseen on kirjattu. Liikenneturva ehdottaa lisäksi, että 17-vuotiaan kuljettajan tulisi ajaa ensimmäiset neljä kuukautta vanhemman tai vastuullisen aikuisen seurassa. Tanskassa vastaava malli on käytössä. Lisäksi Liikenneturva ehdottaa lausunnossaan, että alaikäisen kuljettajan promilleraja olisi nolla ja alaikäisen autossa ei saisi olla avonaisia alkoholipakkauksia. Jos autossa olisi avonaisia alkoholipakkauksia, ne tulisi katsoa kuljettajan hallussa olevaksi riippumatta siitä, kenen alkoholipakkaus on. (Liikenneturva, 2021).

Vanhemman seurassa tapahtuva ajaminen todennäköisesti rauhoittaa nuoren ajamista alkuvaiheessa ja parantaa liikenneturvallisuutta, mutta nykyisessä kiireisessä maailmassa on usein vaikeaa monessa perheessä löytää aikaa ajella lapsensa kanssa. Alaikäisen promillerajan asettaminen nolnaan on looginen asia, kun alkoholin luovuttaminen ja hallussapito on alaikäisiltä muutenkin kielletty alkoholilaisissa. Alkoholin hallussapito on alaikäiseltä kiellettyä alkoholilain 83 §:n mukaan.

9.3 Otteita median uutisoinnista 17-vuotiaiden poikkeuslupakuljettajien onnettomuuksista ja liikenteenvaarantamisesta

Nuorten henkilöautonkuljettajien vakavat onnettomuudet ja törkeät liikenteenvaarantamiset ovat usein lehdistön otsikoissa. Onnettomuudet, joissa osallisena on 17-vuotias henkilöautonkuljettaja, uutisoidaan usein hyvin näkyvästi. Samalle ne aiheuttavat hetken kestävän julkisen keskustelun nuorten liikenneturvallisuudesta. Seuraavassa esimerkkejä lehdistössä esillä olleista 17-vuotiaiden onnettomuuksista ja liikennerikoksista.

Iltaalehti uutisoi 11.06.2022 otsikolla ”Uutta tietoa lauantaisesta kuolonkolarista: menehtynyt oli 17-vuotias autoa kuljettanut nuori mies”. Uutinen käsittelee Espoossa 11.06.2022 tapahtunutta 17-vuotiaan poikkeuslupakuljettajan onnettomuutta, jossa kuljettaja menehtyi sekä kaksi kyydissä matkustajina ollutta 16-vuotiasta loukkaantui vakavasti. Onnettomuus oli Iltalehden tietojen mukaan tapahtunut lauantai aamuna noin kello seitsemän aikaan. 17-vuotiaan kuljettama auto oli Iltalehden tietojen mukaan törmännyt puuhun ja poliisi on aloittanut esitutkinnan rikosnimikkeillä törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja vammantuottamus. (Iltaalehti, 11.06.2022).

YLE uutisoi 24.11.2022 Kuopiossa tapahtuneesta 17-vuotiaan henkilöautonkuljettajan onnettomuudesta, jossa kuljettaja menehtyi ja matkustajana ollut henkilö loukkaantui. Onnettomuus oli tapahtunut keskiviikko iltana 24.11.2022 kello yhdeksän aikaan. Poliisin alustavien tietojen mukaan onnettomuus oli tapahtunut ohitustilanteessa taajama-alueella ja paikalla on 50 km/h nopeusrajoitus. (YLE Uutiset, 24.11.2022).

Helsingin Sanomat sekä YLE uutiset kertovat kahden auton kolarista Järvenpäässä perjantain ja lauantain välisenä yönä 16.04.2022. Kolarissa osallisena oli uutisten tietojen mukaan kaksi autoa, joissa oli ollut yhteensä 7 henkilöä kyydissä. Kaikki onnettomuudessa osalliset olivat syntyneet vuosien 2003–2006 välillä. Onnettomuudessa kuoli törmäyksen kohteena olleen onnettomuusauton kuljettaja, joka oli iältään 17-vuotias. Onnettomuudessa loukkaantui uutisen mukaan lisäksi kaksi henkilöä. Poliisin alustavien tietojen mukaan onnettomuus tapahtui, kun toinen onnettomuusautoista oli ajanut risteyksessä punaisia päin huomattavalla nopeudella ja törmännyt toisen auton kylkeen. Uutisen mukaan poliisi tutkii asiaa törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena, kuolemantuottamuksena ja rattijuopumuksena. (HS ja YLE, 16.04.2022).

9.3.1 Nokian kuolonkolari 16.08.2020

Eniten julkisuudessa käsitelty 17-vuotiaan aiheuttama kuolonkolari on ollut Nokialla 16.08.2020 tapahtunut kolmen nuoren kuolemaan johtanut onnettomuus. Auton kuljettajana toiminut, onnettomuushetkellä 17-vuotias mieshenkilö, oli ainut hengissä onnettomuudesta selvinnyt. Syyttäjät ajoivat syytettyä autoa kuljettanutta miestä vastaan kolmesta taposta, mutta käräjäoikeus tuomitsi miehen kolmesta törkeästä kuolematuottamuksesta, törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sekä törkeästä rattijuopumuksesta. Kuljettajana ollut mies sai 5,5 vuoden ehdottoman vankeustuomion. Auton kuljettajana ollut 17-vuotias mieskuljettaja, oli käräjäoikeuden mukaan ajanut autoa 1,68 promillen humalassa, jonka lisäksi kuljettaja oli käyttänyt puhelintaan ja osoittanut täyttä piittaamattomuutta ajaessaan todella huomattavaa ylinopeutta. Syyttäjän näkemys miehen tahallisuudesta perustui kuljettajana olleen miehen ajon aikana lähettämiin itsetuhoisiin viesteihin, mutta käräjäoikeuden mukaan itsetuhoisuus jäi toteen näyttämättä. Tapahtuma-aikaan 17-vuotias kuljettaja kiisti koko

käräjäoikeuden istuntojen ajan olleensa onnettomuusauton kuljettaja. Sekä syyttäjä, että tuomittu valittivat käräjäoikeuden tuomiosta hovioikeuteen. (YLE, 08.10.2021).

Nokian onnettomuuden käsittely jatkui hovioikeudessa vuoden 2022 puolella. Iltalehti ja Helsingin Sanomat uutisoivat 10.06.2022, että Turun hovioikeus kovensi tuomiota ja oli lopulta syyttäjän kanssa samaa mieltä Nokian kuolonkolarissa. Hovioikeuden mukaan 17-vuotias kuljettaja oli tahallisesti aiheuttanut kolmen kyydissä olleen matkustajan kuolemat. Hovioikeuden mukaan kuljettajan matkalla lähettämät itsetuhoiset viestit, todistajien kertomukset ja tekninen näyttö onnettomuudesta tukivat tahallisuutta. Hovioikeus katsoi, että kuljettajan on täytynyt pitää erittäin todennäköisenä, että auto suistuu tieltä, törmää puuhun ja kyydissä olleet matkustajat kuolevat. Turun hovioikeus tuomitsi kuljettajana olleen miehen kolmesta nuorena henkilönä tehdystä taposta 6,5 vuoden vankeuteen. (Iltalehti ja HS, 10.06.2022).

9.4 Uutisointia 17-vuotiaiden liikennerikoksista

Nuorten 17-vuotiaiden poikkeuslupakuljettajien törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset päätyvät lehtien otsikoihin usein. Käymme läpi muutamia uutisia. Monissa tapauksissa uutisoinnin perusteella on nähtävissä täydellistä piittaamattomuutta liikennesääntöjä sekä liikenneturvallisuutta kohtaan.

Iltalehti uutisoi 07.08.2021 Lahdessa tapahtuneesta 17-vuotiaan poikkeusluvan saaneen naiskuljettajan törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Poliisi oli uutisen mukaan mitannut naiskuljettajalle nopeudeksi 148 km/h ja alueella oli ollut nopeusrajoitus 80 km/h. Poliisi epäilee nuorta poikkeuslupakuljettajaa törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja kuljettajalta oli otettu myös ajokortti pois. (Iltalehti, 07.08.2022).

Ilta-Sanomat uutisoi puolestaan 13.05.2022 Forssassa tapahtuneesta törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Tapauksessa oli uutisen mukaan 17-vuotias poikkeuslupakuljettaja ajanut 40 km/h nopeusrajoitusalueella liikennevaloissa punaisia päin ja poliisin tunnuksen auto oli ollut samaan aikaan ajamassa risteyksen läpi vihreillä valoilla. Poliisiauto oli kääntynyt punaisia ajaneen auton perään, jolloin punaisiin ajanut auto oli kiihdyttänyt vauhtiaan, ja poliisi oli tällöin mitannut auton nopeudeksi 90 km/h. Uutisen mukaan poliisi otti poikkeuslupakuljettajan ajokortin pois ja autossa oli kuljettajan lisäksi ollut kyydissä neljä matkustajaa. (Ilta-Sanomat, 13.05.2021).

MTV uutiset julkaisi uutisen 07.08.2022, jossa poliisi mittasi Joensuussa Kuopiontiellä 17-vuotiaalle poikkeusluvalla ajokortin saaneelle nuorelle nopeudeksi 154 km/h. Kyseisellä paikalla oli 100 km/h nopeusrajoitus. Uutisessa kerrotaan lisäksi, että nuorella kuljettajalla oli kyydissä kolme matkustajaa. Kuljettajaa epäillään tapauksessa törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. (MTV uutiset, 07.08.2022).

Kaleva lehti uutisoi 11.09.2022 Haukiputaalla yöaikaan tapahtuneesta kahden auton epäilystä kilpa-ajosta. Molempien autojen kuljettajat olivat 17-vuotiaita ja vain vähän aikaisemmin saaneet ajo-oikeuden poikkeusluvalla. Poliisi oli uutisen mukaan mitannut toiselle autolle nopeudeksi 125 km/h ja toiselle 135 km/h. Paikalla, jossa poliisi oli mitannut autoille nopeuden, oli nopeusrajoitus 60 km/h. Lisäksi toinen auto oli suorittanut ohituksen, jolloin ohitetuksi tullut auto oli kiihdyttänyt vauhtiin. Toisessa autossa oli ollut lisäksi matkustajia kyydissä. Poliisi otti molemmilta kuljettajilta ajokortin haltuun. (Kaleva, 11.09.2022).

Helsingin Uutiset kertovat 02.09.2020 Länsiväylällä tapahtuneesta huomattavasta ylinopeudesta. Uutisen mukaan poliisi oli mitannut 17-vuotiaalle henkilöautonkuljettajalle nopeudeksi 210 km/h. Länsiväylällä on kyseisellä kohdalla ollut nopeusrajoitus 80 km/h. Kyseessä on uutisen mukaan ollut poikkeusluvalla ajokortin saanut nuori. Kaahari oli uutisen mukaan jäänyt kiinni päivällä kello 13.00 aikaan. (Helsingin Uutiset, 02.09.2020).

Uutisten yhteisenä piirteenä on liikenne rikkomusten törkeys ja yleinen piittaamattomuus liikennesääntöjä kohtaan. Myös useimmissa tapauksissa on kyydissä matkustajia ja tapaukset ovat tapahtuneet pääsääntöisesti ilta- tai yöaikaan.

10 JOHTOPÄÄTÖKSET

10.1 Pohdinta

ETSC:n nuorten liikenneturvallisuuden kehittämisen toimenpiteet ovat kaikki liikenneturvallisuutta parantavia. Todellisuudessa kuitenkin monet edellä mainituista toimenpiteistä ovat sellaisia, joihin kohdistuu valtion tasolla säästötoimia. Säästötoimet ovat kohdistuneet viimeisien vuosien aikana Suomessa juuri liikenneinfrastruktuurin ylläpitämiseen ja kehittämiseen.

On arvioitu, että B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden hankkisi vuosittain noin 20 000–30 000 17-vuotiaasta, mikä toisi liikenteeseen vastaavan määrän uusia kuljettajia, joita tulisi erityisesti valvoa. Erityisen valvonnan tarve perustuu niihin tietoihin, joita on tähän mennessä kerätty ikäpoikkeuslupa kuljettajien liikennekäyttäytymisestä. (HE 70/2022, 32).

Suurena ongelmana on jo aikaisemmin ollut poliisin resurssien riittävyys liikenteenvalvontaan, kuten Valtiontalouden tarkastusviraston raportissa vuodelta 2019 kerrotaan. Lisäksi poliisin resursseihin on kohdistunut leikkauksia ja käytettävissä olevat henkilötyövuodet liikenteenvalvontaan ovat vähentyneet. Hallituksen esityksessä 70/2022 ehdotetaan, että poliisi kohdentaisi liikennevalvontaa 17-vuotiaisiin rajoitetun B-luokan ajokortin omaaviin kuljettajiin. Valtiontalouden tarkastusviraston raportissa kuitenkin todetaan, että jo pelkästään raskaan liikenteen valvonnan resurssit ovat selke-

ästi supistuneet. Herää kysymys, riittääkö uusille erityisvalvontakohteille resursseja, kun jo olemassa olevat liikennevalvonnan resurssit on todettu riittämättömiksi. Poliisi joutuu nykyisin usein priorisoimaan päivittäistoiminnassaan resursseja ja henkeen- ja terveyteen kohdistuvat tehtävät ohittavat prioriteeteissa liikenteenvalvonta tehtävät. Poliisin mahdollisuudet valvoa lisääntyvää määrää 17-vuotiaita henkilöautonkuljettajia ovat hyvin huonot, jos resursseja liikenteenvalvontaan ei ole saatavilla nykyistä enemmän.

ETSC:n raportissa, poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelman vuosille 2021–2030 sekä useiden asiantuntijoiden mukaan nuorten aivoissa on käynnissä niin kutsuttua kypsymistä ennen 18 ikävuotta. Tämä kypsyminen tarkoittaa tietynlaista impulsiivisen käyttäytymisen ja riskihakuisen käyttäytymisen vähentymistä. Nuoret ovat muutenkin yllidustettuna onnettomuustilastoissa, mikä selittyy riskihakuisella käyttäytymisellä ja tietenkin kokemattomuudella.

Se, että nuoret saavat alle 18-vuotiaana rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden ja osallistuvat entistä enemmän liikenteeseen henkilöauton kuljettajina ei löytämimme lähteiden mukaan parantaisi liikenneturvallisuutta. Hallituksen esityksessä perustellaan lakimuutosta lähinnä sillä, että sallimalla B-luokan rajoitettu ajo-oikeus kaikille 17-vuotiaille huoltajan suostumuksella pystytään poistamaan ylimääräistä työkuormaa ikäpoikkeusluvan käsittelyprosessista. Toisena positiivisena asiana hallituksen esityksen 70/2022 ajokorttilain muutosehdotuksena pidetään, että 17-vuotiaiden liikkuminen helpottuu harrastuksiin, töihin ja työharjoitteluun B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden myöntämisen myötä. On ristiriitaista, että Liikenne- ja viestintäministeriön laatima Liikenneturvallisuusstrategia, jonka kuuluisi ohjata liikenneturvallisuuteen liittyviä suuntauksia, ohitetaan päätöksen teossa ja perusteluna käytetään poikkeuslupaprosessissa kuluvien työvuosien vähentämistä sekä nuorten mahdollisuutta liikkua. Hallituksen esitys 70/2022 ja Liikenneturvallisuusstrategia ovat kuitenkin laadittu saman ministeriön toimesta.

Rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden rajoitusehdotukset ovat mielestämme hyvät, sillä ne rajoittavat riskihakuisten kuljettajien eniten tilastoissa edustettua ajotapaa -ja aikaa. Hallituksen esityksen mukaan tieliikenneonnettomuus, missä on osallisena nuori kuljettaja, tapahtuu yöaikaan ja usein kyydissä on matkustajia enemmän kuin yksi. Rajoittamalla 17-vuotiaan henkilöauton kuljettajan kyydissä istuvien matkustajien määrää ja rajoittamalla autolla ajamista pystytään varmasti ennalta ehkäisemään tieliikenneonnettomuuksia. Kyseisille rajoitustoimille on kannatusta myös Liikenneturvan ja ETSC:n taholta. Olemme kuitenkin eri mieltä siitä saamiemme tietojen perusteella, että miten valvonta pystytään realistisesti toteuttamaan poliisin toimesta.

Hallituksen esityksessä 70/2022 ehdotetut sanktiot 17-vuotiaille rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden omaaville herättävät meissä ihmetystä. 17-vuotiaan kuljettajan kuuluisi tulevaisuudessa käyttää tunnistamiseen merkintää auton takaosassa. Hallituksen esityksessä ei ole määritelty minkälainen

merkinnän kuluu olla. Sanktioksi merkin käyttämättä jättämisestä on määritelty 40 euron liikennevirhemaksu. Mielestämme sanktio tuntuu melko vähäiseltä, vaikka liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka sanoi MTV uutisten haastattelussa 15.06.2022, että ”40 euroa on 17-vuotiaalle isompi raha kuin monelle muulle”. Poliisille 17-vuotiaiden kuljettajien valvominen liikennevirrasta on nykyisillä resursseilla täysi mahdottomuus ja kuitenkin sanktio merkin käyttämättä jättämisestä on erittäin vaatimaton. Niin sanottua pelotevaikutusta sanktion osalta ei ole ja myös riski kiinnijäämisestä on pieni. Lisäksi herää kysymys, miten merkkiä käytetään, jos nuori kuljettaja ajaa esimerkiksi isän, sukulaisen tai kaverin autolla, etenkin jos merkinnän kuuluu olla kiinteä? Myös yöaikaan tapahtuva ajaminen on 17-vuotiaalle melko riskitöntä kiinni jäämisen näkökulmasta, kun jättää merkin pois ja ajaa jonkun muun autolla. Poliisin on lähes mahdotonta poimia vastoin ajo-oikeutta ajavia liikenteestä muulla kuin tuurilla.

Kokonaisuudessaan hallituksen esityksen 70/2022 vaikutukset liikenneturvallisuuteen ovat tämän opinnäytetyön valossa hyvin todennäköisesti negatiiviset. Rajoitukset, joita ajo-oikeuteen on suunnitteilla, vaikuttavat positiivisesti 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeudellisten liikenneturvallisuuteen, mutta on nähtävissä myös mahdollisuus siihen, että osa nuorista henkilöautonkuljettajista ei noudata rajoituksia. Yleisen elämäkokemuksen perusteella voidaan todeta, että eiväthän kaikki liikenteessä noudata muutenkaan liikennesääntöjä ja ajo-oikeuden rajoituksia. Tämä joukko on tilastojen valossa nuorissa ikäluokissa suurempi kuin vanhemmissa ikäluokissa. Ajokorttilain uudistuksen vaikutus liikenneturvallisuuteen on tietenkin myös riippuvainen siitä, kuinka paljon uusia 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeuden hankkii. Mitä useampi ajo-oikeuden aikoo hankkia, niin sitä suurempi mahdollisuus on riskikuljettajien lisääntymiseen.

Lääketieteelliseltä kannalta ajo-oikeuden ikärajan alentamiseen ei ole perusteita. Esimerkiksi ETSC:n, CDC:n ja Liikenneturvan mukaan B-luokan ajo-oikeuden ikärajan laskeminen heikentää liikenneturvallisuutta. Myös liikenneturvallisuusasiantuntijoiden antamat lausunnot, kuten liikennepsykologi Mika Hatakan ja liikenneneurologian lääkärin Mikael Ojalan lausunnot, suosittelevat B-luokan ajo-oikeuden ikärajan pitämistä ennallaan. Yhtenäisenä perusteluna kaikissa raporteissa ja kommentteissa, on huoli nuorten kypsyttömyydestä ja impulsiivisuudesta, joka aiheuttaa riskin liikenteessä. Impulsiivisuus vähenee iän myötä ja mitä vanhempana kuljettaja saa kortin, niin sitä kypsempi kuljettaja henkisesti on noudattamaan liikennesääntöjä.

Tilastollisessa valossa nuoret aiheuttavat riskin liikenneturvallisuudelle. Nuoret kuljettajat ovat selkeästi yliedustettuina liikenneonnettomuustilastoissa. Tästä näkökulmasta ajateltuna ei ole suotavaa, että entistä enemmän nuoria kuljettajia osallistuu liikenteeseen henkilöautonkuljettajina, koska impulsiivisten ja arvaamattomien kuljettajien määrän olisi oltava mahdollisimman pieni, jos onnettomuustilastot ja liikennerikostilastot halutaan positiivisen kehityksen tielle.

Oletettavaa on, että hallituksen esityksen 70/2022 mennessä läpi, liikenneturvallisuus kokonaisuudessaan heikkenee, koska on oletettavaa, että liikenteeseen tulee entistä suurempi joukko nuoria kuljettajia. Jos hallituksen esitys 70/2022 ei mene läpi kuitenkaan toteudu ja nykyinen ajokorttilaki jää voimaan, olisi suuremman tutkimuksen paikka, jolloin hallituksen esityksessä 70/2022 esillä olevia eri rajoituksia kokeiltaisiin nykyisillä poikkeuslupa kuljettajilla. Näin voitaisiin saada tilastotietoa rajoitusten vaikutuksista liikenneturvallisuuteen. Nähdäksemme tämä olisi ainoa tapa, jolla suunnitella olevan ajokorttilain uudistuksen liikenneturvallisuusvaikutuksia voitaisiin ennakoida, koska tällöin olisi mahdollista saada vertailu aineistoa 17-vuotiaiden ajamiseen suunniteltujen rajoitusten vaikutuksista.

Uutisointi 17-vuotiaiden poikkeusluvalla ajo-oikeuden saaneiden aiheuttamista onnettomuuksista sekä liikennerikoksista, on synkkää luettavaa. Uutisissa toistuu jatkuvasti sama kaava, joissa 17-vuotias kuljettaja on liikenteessä osoittanut törkeää piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta ja liikennesääntöjä kohtaa. On hyvin oletettavaa, että saamme lukea entistä enemmän vastaavaa uutisointia, jos hallituksen esitys 70/2022 tulee voimaan.

Näkemyksemme mukaan, liikenneturvallisuuden näkökulmasta, nykyinen poikkeuslupakäytäntö on jo liian löysä. Nykyisellä poikkeuslupakäytännöllä liikenneturvallisuus on jo heikentynyt, koska liian moni saa B-luokan ajo-oikeuden, vaikka ei ole vielä riittävän kypsä liikenteeseen. Poikkeusluvasta pitäisi nimensä mukaisesti olla sitä. Liikenneturvallisuustilanne huononee entisestään, jos hallituksen esitys 70/2022 uudesta ajokorttilaista menee läpi. Emme usko, että suunnitellut ajo-oikeuden rajoitukset ovat mitenkään riittäviä toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Emme usko myöskään poliisin mahdollisuuksiin valvoa lisääntyvää määrää 17-vuotiaita henkilöautonkuljettajia, koska poliisi joutuu jo nykyisellään tekemään liikenteenvalvontaa liian pienillä resursseilla. Ajo-opetuksen muutokset ovat vähäisiä verrattuna nykyiseen käytäntöön. Ajo-opetuksen lisääntyminen muutamalla tunnilla, ei riitä mielestämme riittävässä määrin vähentämään nuorten riskikäyttäytymistä liikenteessä.

10.2 Luotettavuusarviointi

Jokaisessa opinnäytetyössä pitää olla luotettavuustarkastelu. Reliabiliteetti ja validiteetti ovat eräänlaisia luotettavuuden mittareita, joilla arvioidaan tutkimustulosten hyvyttä. Luotettavuustarkastelu jää laadullisessa tutkimuksessa usein arvion varaan, sillä objektiivisen luotettavuuden saavuttaminen on lähes mahdotonta, jos kyse on laadullisesta tutkimuksesta. (Kananen, 2017, 174–175).

Reliabiliteetti tarkoittaa tulosten pysyvyyttä, eli jos tutkimus uusittaisiin, niin saadaan samat tutkimustulokset. Toisin sanoen uusintamittaus vahvistaisi jo aiemmassa tutkimuksessa saadut tutkimustulokset. Validiteetti tarkoittaa, että tutkimuksessa tutkitaan oikeita asioita. Reliabiliteetti ja validiteetti mittaavat siis tutkielman luotettavuutta ja laatua. (Kananen, 2017, 174–175).

Ennen opinnäytetyön kirjoittamisen aloittamista otettiin huomioon luotettavuustarkastelu. Suunniteluvaiheessa selvitettiin, miten saadaan mahdollisimman laadukasta tietoa luotettavista lähteistä. Tutkielmaa tehtiin käyttäen lähteinä viranomaisten laatimia raportteja ja lausuntoja. Tutkielman lähteinä käytettiin myös eri liikenneturvallisuutta tutkivia tahoja Suomesta ja ulkomailta. Tutkielmassa pyrittiin hakemaan mahdollisimman monesta eri näkökulmasta tietoa ja pohdintaa aiheeseen liittyen.

Suomessa ei ole tarpeeksi tilastoitua faktaa ja kokemusta alaikäisistä auton kuljettajista ja heidän vaikutuksestaan liikenneturvallisuuteen, esimerkiksi Yhdysvalloissa tietyissä osavaltioissa henkilöauton ajokortin saa jo 16-vuotiaana. Tutkielmassa hyödynnettiin myös Euroopan liikenneturvallisuukskeskuksen (ETSC) tutkimusta aiheesta sekä Yhdysvaltojen CDC:n raportteja.

Tutkielmaa aloittaessa on tärkeää etsiä mahdollisimman paljon taustatietoa eri lähteistä. Monipuolisella lähteiden hyödyntämisellä päästään mahdollisimman laadulliseen ja luotettavaan lopputulokseen.

10.3 Reflektio

Tämä opinnäytetyö oli meille molemmille kirjoittajille ensimmäinen. Emme ole kumpikaan aiemmin tehneet näin laajaa tekstikokonaisuutta. Opinnäytetyön kirjoittaminen edellytti opiskelua laadullisesta tutkimuksesta, sen suunnittelusta ja tekemisestä. Päätimme työharjoittelun aikana aiheen ja sovimme, että kirjoitamme Poliisiammattikorkeakoululle palatessamme opinnäytetyön valmiiksi mahdollisimman tehokkaasti.

Aiheen rajauksen kanssa meillä oli alkuun ongelmia. Ikäpoikkeusluvallisen ajokortin tiimoilta oli opinnäytetöitä tehty. Aihe kuitenkin kiinnosti meitä todella paljon ja halusimme selvittää, miten hallituksen esityksen 70/2022 ehdotukset mennessään läpi vaikuttaisivat liikenneturvallisuuteen, tieliikenneonnettomuuksiin, ajo-opetukseen ja poliisin liikennevalvontaan. Rajasimme aiheen niin, että lähdimme hakemaan vastausta kolmeen tutkintakysymykseen.

Opinnäytetyön perustana toimi suunnitelma, jonka laadimme ennen ensimmäistä seminaaria. Työn tekoamme helpotti valitsemamme tutkintamenetelmä. Teimme tutkielmamme hyödyntäen dokumenttianalyysia ja keräsimme tietoa jo olemassa olevista lähteistä. Koimme sen parhaaksi mahdolliseksi tavaksi toteuttaa tutkielma, sillä opinnäytetyömme aiheesta on runsaasti keskustelua verkossa. Pystyimme hyödyntämään eri maiden tilastoja ja raportteja. Useat journalistisen median toimittajat ovat pyytäneet lausuntoja asiantuntijoilta ja aiheeseen liittyen on toteutettu erilaisia tutkielmia. Journalistisissa lähteissä tukeuduimme pääsääntöisesti suurien uutismedian toimittajiin. Dokumenttianalyysin valitseminen helpotti myös opinnäytetyön kirjoittamisen aloittamista, sillä meidän ei

tarvinnut hakea tutkimuslupaa, vaan pääsimme heti etsimään tietoa ja paneutua lähteiden luotettavuuteen ja laatuun.

10.4 Aiheeseen liittyvä jatkotutkimus

Jatkotutkimuksen aiheesta voisi tehdä, jos hallituksen esityksen 70/2022 ehdotukset menevät läpi ja liikenteessä on yhä useampi 17-vuotias henkilöauton kuljettaja. Tutkimuksessa voisi hakea vastausta kysymyksiin, että miten asialla on ollut vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja miten poliisi on pystynyt valvomaan alaikäisiä auton kuljettajia. Mahdollisia tilastoja onnettomuuksista, määrätystä ajokielloista tai liikenneriikkomuksista ei välttämättä olisi saatavilla kuitenkaan muutama vuoteen lakimuutoksesta. Toisaalta olisi mielenkiintoista nähdä, onko poikkeusluvasta luopumisessa ja rajoitettuun autokorttiin siirtymisessä positiivisia vaikutuksia nuorten tai heidän huoltajien näkökulmasta.

Toinen jatkotutkimus voisi toteuttaa kyselytutkimuksena alaikäisten huoltajille, joiden perheessä B-luokan ajo-oikeuden suorittaminen on tullut ajankohtaiseksi. Työssä voisi tutkia yleisesti huoltajien mielipidettä lakimuutoksesta.

LÄHTEET

- Alanne, Joonas, Iltalehti, 10.06.2022: 17-vuotias ajoi päin puuta, kyydissä olleet kaverit kuolivat – tuomio taposta, luettavissa: <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/11b97333-43a2-46a6-a824-e3c3001051a6>, luettu: 06.11.2022
- Anteroinen, Pasi & Vuoristo, Toni, Liikenneturva, 17.11.2021: Liikenneturvan lausunto ajokorttilaista, luettavissa: https://www.liikenneturva.fi/ajankohtaista/lausunto_ajokorttilaista/#179ad98b, luettu: 25.08.2022
- Brunnsberg, Markus & Tahkokorpi, Tuuli, Iltalehti, 11.06.2022 (muokattu 13.06.2022): Uutta tietoa lauantaisestä kuolonkolarista: menehtynyt oli 17-vuotias autoa kuljettanut nuori mies, luettavissa: <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/746ea8b9-8f75-4084-88e3-87a58d0cc699>, luettu: 06.11.2022
- Centers for Disease Control and Prevention (CDC), 2022: Teen Drivers: Get the Facts | Transportation Safety 2022, luettavissa: https://www.cdc.gov/transportationsafety/teen_drivers/teendriv-ers_factsheet.html, luettu: 18.10.2022
- European Transport Safety Council (ETSC), Bryssel, 2021: Reducing road deaths among young people aged 15 to 30, PIN Flash Report 41,10/2021, luettavissa: https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-41_web_FINAL.pdf, luettu: 11.10.2022
- Hankaniemi, Anu Leena & Siltanen, Mari, YLE Uutiset, 08.10.2022 (muokattu: 10.11.2022): Kolme nuorta kuoli Nokialla, kun auto törmäsi puuhun – autoa kuljettanut 19-vuotias tuomittiin 5,5 vuodeksi vankeuteen, mutta ei tapoista, luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-12133594> luettu: 06.11.2022
- HALLITUKSEN ESITYS 70/2022 (HE 70/2022), luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2022/20220070>, luettu: 25.08.2022
- Harmaala, Minna, Helsingin Uutiset, 02.09.2020: Poikkeusluvalla kortin saanut 17-vuotias kaahasi Länsiväylällä 210 km/h – Poliisi Twitterissä: "#einäin #korttihyllylle #missäjärki", luettavissa: <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/2911884>, luettu: 06.11.2022
- Heikkilä, Markus, YLE Uutiset, 24.11.2022 (muokattu 25.11.2022): 17-vuotias henkilöauton kuljettaja kuoli ulosajossa Kuopiossa, luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-12202903> luettu: 06.11.2022
- Helsingin Sanomat (HS), Helsinki, 16.04.2022: 17-vuotias kuljettaja kuoli kahden henkilöauton kolarissa Järvenpäässä, luettavissa: <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000008755884.html>, luettu: 06.11.2022

Helsingin Sanomat (HS), Helsinki, 22.05.2022: Pääkirjoitus: Alaikäisten ajolupia helpotetaan pakko-raossa, luettavissa: <https://www.hs.fi/paakirjoitukset/art-2000008831664.html>, luettu: 25.08.2022

Jokela, Marko, Moottori-Lehti, 10.05.2022: Ajokorttilain uudistus 2022 eduskuntaan – esillä 17-vuotiaille ajokielto yön tunneiksi, luettavissa: <https://moottori.fi/liikenne/jutut/ajokorttilain-uudistus-2022-eduskuntaan-esilla-17-vuotiaille-ajokielto-yon-tunneiksi/>, luettu: 25.08.2022

Kananen, Jorma: Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä, Jyväskylän ammattikorkeakoulu 2017

Kantola, Anne, Helsingin Sanomat (HS), 10.06.2022, Helsinki: 17-vuotiaat autokuskit ovat tilastojen synkkä piste – ministeri Timo Harakka uskoo kuitenkin yhä lakihankkeeseensa, luettavissa: <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000008872668.html>, luettu: 25.08.2022

Karppi, Tiina (STT), YLE Uutiset, 14.04.2022: Seitsemän nuorta osallisina kolarissa Järvenpäässä – 17-vuotias kuljettaja kuoli, luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-12407476>, luettu: 06.11.2022

Liikenne- ja viestintäministeriö, 2010: Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuus, Työryhmän mietintö, Liikenne- ja viestintäministeriö, luettavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78184/Julkaisuja_20-2010.pdf?sequence=1&isAllowed=y, luettu: 05.10.2022

Liikenne- ja viestintäministeriö, 2022: Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja, 2022:3, luettavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM_2022_3.pdf?sequence=1&isAllowed=y, luettu: 29.09.2022

MTV uutiset, 07.08.2022: 17-vuotias kaahasi yli 150km/h – sai ajokortin erityisluvalla alle viikko sitten, luettavissa: <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/17-vuotias-kaahasi-yli-150km-h-sai-ajokortin-erityisluvalla-alle-viikko-sitten/8483526#gs.hd54ty>, luettu: 06.11.2022

MTV uutiset - STT, 15.06.2022: Kaikille 17-vuotiaille ajokortin mahdollistava laki on jämähtänyt eduskuntaan – poliisi ei ehtisi valvoa, luettavissa: <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/kaikille-17-vuotiaille-ajokortin-mahdollistava-laki-on-jamahtanyt-eduskuntaan-poliisi-ei-ehdisi-valvoa/8451816#gs.9mt0gc>, luettu: 25.08.2022

Ojasalo, Moilanen, Ritalahti, 2015: Kehittämistyön menetelmät – Uudenlaista osaamista liiketoimintaan. Sanoma Pro.

Oppariapu, (wordpress.com), 2022: Dokumenttianalyysi, luettavissa: <https://oppariapu.wordpress.com/kirjallisten-lahteiden-analyysi/>, luettu: 19.10.2022

Pasanen, Antti, Kaleva, 11.09.2022: Poikkeusluvalla ajokortin saaneet 17-vuotiaat kaahasivat rajua ylinopeutta poliisin haaviin Haukiputaalla, luettavissa: <https://www.kaleva.fi/poikkeusluvalla-ajokortin-saaneet-17-vuotiaat-kaah/4919125>, luettu: 06.11.2022

Pitkänen, Kari, Turun Sanomat (TS), 05.03.2022: Liikennepsykologi ei kannata ajokortti-ian alentamista: "Nuoruuteen liittyy huonompi impulssikontrolli ja heikompi kyky vastustaa ryhmäpainetta" <https://www.ts.fi/teemat/5588423>, luettu 27.10.2022

Reinboth, Susanna, Helsingin Sanomat (HS), 10.06.2022: Nokian kuolonkolari muuttui hovioikeudessa kolmeksi tapoksi, nuoren kuljettajan rangaistus koveni vuodella, luettavissa: <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000008876941.html>, luettu: 06.11.2022

Rosvall, Minna, YLE Uutiset, 03.11.2021: "Nuoret iloitsevat ajokorttiuudistuksesta, mutta tietävät vaarat – Okko Niemi, 17: "Rajoitus yöaikana ajosta voisi hillitä liikennekäyttäytymistä", luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-12169404>, luettu: 25.10.2022

Salenius Salla & Sihvola Niina, Onnettomuustietoinstituutti (OTI), 2021: OTI-nuorisraportti 2021, luettavissa: <https://www.lvk.fi/document/175892/B3B2339850C1ACBB5B973345631E57BD837E4C7B3C93EC3FA937A9A36451EE76>, luettu: 10.10.2022

Seppänen, Anne, Potilaan Lääkärilehti, 09.06.2022: 17-vuotiaiden ajolupa ei edistä liikenneturvallisuutta, näkee liikenneneurologi, luettavissa: <https://www.potilaanlaakarilehti.fi/uutiset/17-vuotiaiden-ajolupa-ei-edista-liikenneturvallisuutta-nakee-liikenneneurologi/>, luettu: 25.08.2022

Sihvonen, Mari, 2017: Dokumenttianalyysi tutkimusmenetelmänä terveystieteissä, Pro gradu tutkielma, luettavissa: https://erepo.uef.fi/bitstream/handle/123456789/17863/urn_nbn_fi_uef-20170525.pdf, luettu: 27.09.2022

Sisäministeriö, 2021: Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelma vuosille 2021–2030, Sisäministeriön julkaisuja, 2021:14, luettavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163189/SM_2021_14.pdf?sequence=1&isAllowed=y, luettu: 26.09.2022

Tilastokeskus, 05.04.2022: Tieliikenneonnettomuudet, luettavissa: https://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/tieliikenneonnettomuudet_fi.html, luettu: 26.08.2022

Traficom, 2022: Ikäpoikkeuslupa, 07.11.2022, luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/fi/ajokortin-hankkiminen/poikkeukset-b-luokan-ikavaatimuksiin>, luettu: 26.08.2022

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli: Laadullinen tutkimus ja sisällön analyysi, uudistettu laitos, Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki 2018

Tuominen, Anne, Iltalehti, 07.07.2021: Poikkeusluvalla ajanut 17-vuotias kaahasi Lahdessa –ylinopeutta liki 70 km/h, luettavissa: <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/cfb1a21e-2645-4f44-8199-53b70bf77d21>, luettu: 06.11.2022

Turunen, Petri, Ilta-Sanomat, 13.05.2022: 17-vuotias kuljettaja kaahasi Forssan yössä – ylinopeutta 50 km/h, luettavissa: <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000007975145.html>, luettu: 06.11.2022

Valtiontalouden tarkastusvirasto (VTV), Helsinki, 21.03.2019: Valtiontalouden tarkastusviraston Poliisin liikennevalvonnan tuloksellisuustarkastuskertomus, Valtiontalouden tarkastusviraston tarkastuskertomukset 5/2019, luettavissa: <https://www.vtv.fi/app/uploads/2019/03/VTV-Tarkastuskertomus-5-2019-Poliisin-liikennevalvonta.pdf>, luettu: 28.09.2022

YLE uutiset, A-Studio, 01.08.2022: Liikenneturvan johtaja: ”Poikkeuslupien myöntäminen 17-vuotiaiden ajokortteihin oli virhe”, luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-12559191> (Katsottavissa Yle Areenassa), luettu ja katsottu: 25.10.2022