

Ikäpoikkeusluvan kehitys

Daniela Mannola

05/2024

TIIVISTELMÄ

Tekijät: Ikäpoikkeusluvan kehitys

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Mika Kyyrö & Jyrki Marttila

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, miten ikäpoikkeuslupa on muuttunut vuosien aikana, ja miksi sitä on muutettu. Opinnäytetyössä on myös käsitelty ikäpoikkeusluvan uudistustarvetta. Tarkoituksena tällä opinnäytetyöllä on myös toimia eräänlaisena tietopankkina, jonka jokainen aiheesta kiinnostunut pystyy ymmärrettävästi lukemaan. Työssä olen asettanut kolme tutkimuskysymystä, joihin olen etsinyt vastauksia hallituksen esityksistä, joissa ajokorttilain 97 § ikäpoikkeuslupa on ehdotettu muutosta. Opinnäytetyö on toteutettu käyttämällä tutkimusmenetelmänä dokumenttianalyysiä sekä sisällönanalyysiä.

Hallituksen esitysten ja vastausten perusteella oli nähtävissä, että keskeinen syy ajokorttilain 97 § mukaisen ikäpoikkeusluvan muutoksille on ollut tarve helpottaa nuorten liikkumista esimerkiksi kouluun ja harrastuksiin. Ennen työn kirjoitushetkellä voimassa olevaa ajokorttilakia laki ikäpoikkeusluvasta oli hankala, sillä lupaa varten tarvittiin erityisen painavia syitä nykyisten erityisten syiden sijaan, joka näkyi myönnettyjen ikäpoikkeuslupien määrässä, sillä niitä ei myönnetty vuosittain kuin muutamia. Lakimuutos, joka johti työn kirjoitushetkellä voimassa olevaan lakiin, on taas nostanut ikäpoikkeuslupien määrää valtavasti, jonka takia sen ei nähdä enää täyttävän tarkoitustaan, ja tästä syystä hallitus esitti eduskunnalle esityksen 70/2022 ajokorttilain muuttamisesta siten, että jokainen 17-vuotias voisi esityksen mukaan saada ajokortin ainoastaan huoltajan suostumuksella.

Hallituksen esityksistä on nähtävissä, että ajokortin hankkimista 17-vuotiaana ei haluta hankaloittaa, mutta lakia on menty muuttamaan tavalla, jonka seurauksena ikäpoikkeuslupa ei ole enää niinkään poikkeuksellinen. Hallitus on tehnyt esityksen 70/2022, jota ei kuitenkaan ehditty käsittelemään, mutta joka toimii suuntaa antavana, miten päättäjät näkevät muutostarpeen. Ikäpoikkeusluvan tulisi olla nimensä mukaisesti poikkeus, joten muutosta tarvitaan, mutta vielä tulisi selvittää, että miten. Nykyinen lainsäädäntö antaisi mahdollisuuden palauttaa poikkeus ikäpoikkeuslupa, sillä lain mukaan ajokorttiin voidaan asettaa rajoituksia. Käsittelemättä jätetty hallituksen esitys ei siis ollut täysin turha, sillä siitä voisi ottaa ehdotettuja rajoitteita ja pistää niitä käytäntöön nykyisen lain sallimissa rajoissa.

Sivumäärä: 35

Tarkastuskuukausi ja vuosi: 05/2024

Avainsanat: Liikenne, poikkeuslupa, ikäpoikkeuslupa, ajokorttilaki, dokumenttianalyysi

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	2
1.1 Aihevalinnan perustelu	3
1.2 Aiheen rajaus	4
1.3 Aikaisempi tutkimus	5
1.4 Työn tarkoitus ja tavoitteet	5
2 KÄSITTEET	6
3 TUTKIMUSMENETELMÄ	7
3.1 Tutkimusmenetelmän valinta.....	9
4 Lakimuutosprosessi	9
5 AJOKORTTILAKI	10
5.1 Ikäpoikkeusluvan hakeminen	11
6 MUIDEN EU-MAIDEN IKÄRAJOITUKSISTA.....	12
7 HALLITUKSEN ESITYS 212/2010	13
8 HALLITUKSEN ESITYS 146/2017	13
8.1 Esityksen vaikutukset.....	16
8.2 HE 146/2017: Voimassa oleva laki ja ehdotus sekä eduskunnan vastaus EV 29/2018	17
9 HALLITUKSEN ESITYS 70/2022	18
9.1 Arvioidut esityksen vaikutukset	19
9.2 HE 70/2022: Ehdotettu lakimuutos ajokorttilaissa.....	21
10 LIIKENNETURVAN BLOGIKIRJOITUS.....	22
11 TULOKSET.....	23
12 POHDINTA	24
12.1 Jatkotutkimus	28
13 Lähdekritiikki	29
LÄHTEET	31

1 JOHDANTO

Opinnäytetyöni käsittelee ajokorttilain mukaista ikäpoikkeuslupaa ja sen muutosta vuosien varrella. Ikäpoikkeuslupan hankintaa on lain uudistuessa helpotettu, ja opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, miksi näin on tehty. Ikäpoikkeuslupa on tehty merkittäviä muutoksia vuonna 2018, jolloin ajokortin hankinta 17-vuotiaana helpottui. Ennen vuonna 2019 voimaan astunutta muutosta ajokortin sai 17-vuotiaana ainoastaan erityisen painavista syistä. Tällä hetkellä ajokortti on mahdollista saada erityisestä syystä, kuten harrastukset, koulu ja työt. (Ajokorttilaki 386/2011, 9:97 §)

Pääministeri Marinin hallituksen aikana vuonna 2022 oli tarkoitus käsitellä hallituksen esitystä 70/2022, joka sisälsi ehdotuksen rajoitetusta ajo-oikeudesta. Tämä olisi käytännössä tarkoittanut sitä, että ajokortin saisi hankittua 17-vuotiaana huoltajan suostumuksella. Tämä ehdotus sisälsi tosin erinäisiä rajoituksia, kuten että henkilöautolla ei saisi ajaa yöaikaan klo 00–05 välillä. Henkilöauton kyydissä ei saisi olla kuljettajan lisäksi kuin yksi matkustaja, ja autossa tulisi olla alaikäisen kuljettajan tunnus. (HE 70/2022)

Nuoret kuljettajat ja heille sattuneet onnettomuudet ylittävät herkästi uutiskynnyksen. Viime vuosina mediassa on ollut useita uutisia nuorten liikenneonnettomuuksista, joissa seuraukset ovat olleet kohtalokkaita. Tästä syystä halusinkin opinnäytetyössäni selvittää, miksi ajokortin saamista on vuosien saatossa ainoastaan helpotettu, ja miksi käsittelemättä jätetyssä hallituksen esityksessä 70/2022 ehdotettiin sitä, että jokainen 17-vuotias voisi saada ajokortin huoltajan suostumuksella. Alla esimerkkinä muutama kuvakaappaus uutisotsikoista, jotka käsittelevät liikenneonnettomuuksia, joissa kuljettajana on ollut 17-vuotias nuori.

Poliisi: Huittisten kuolonkolarin 17-vuotias kuljettaja ajoi reipasta ylinopeutta – yksi kuoli

Huittisissa Korkeakoskentiellä tapahtui lauantain ja sunnuntain välisenä yönä heti puolenyön jälkeen henkilöauton ulosajo, jossa kuoli yksi paikkakuntalainen nuori ja loukkaantui neljä nuorta.

Kuva 1: Kuvakaappaus Yle:n uutisesta, julkaistu 7.8.2023

Lounais-Suomessa viikonlopun aikana jo kolme loukkaantumisiin johtanutta liikenneonnettomuutta, joissa autoa kuljetti 17-vuotias

Onnettomuudet tapahtuivat Turussa, Porissa ja Vehmaalla. Ajokortin voi nykyään saada poikkeusluvalla jo 17-vuotiaana.

Jaa

Tallenna

Kommentoi



Kuva 2: Kuvakaappaus Aamulehden uutisesta, julkaistu 13.9.2020

Työn alussa kerron, miksi olen valinnut tämän aiheen, ja miten olen päättänyt rajata sen. Kerron myös työni tavoitteista ja tarkoituksista sekä asettamani tutkimuskysymykset. Opinnäytetyön alussa olen avannut työn kannalta keskeisiä käsitteitä, jotta tavoitteeni helppolukuisuudesta ja ymmärtämisestä toteutuisi. Tämän jälkeen kerron tutkimusmenetelmästä, jonka olen tätä työtä varten valinnut, ja perustelut valinnalleni sekä avaan tutkimuksen pääasialliset lähteet.

1.1 Aihevalinnan perustelu

Liikenne ja erityisesti liikenneturvallisuus ovat kiinnostaneet minua aina. Jo ennen aiheen valintaa olin päättänyt, että opinnäytetyö tulee olemaan liikenneaiheinen. Viimeisten vuosien aikana olen kiinnittänyt erityistä huomiota uutisotsikoihin, joissa kerrotaan nuorten liikenneonnettomuuksista. Näiden uutisartikkeleiden pohjalta sainkin idean, että haluan omassa opinnäytetyössä pureutua syvemmin ikäpoikkeuslupa- ja siihen, miten se on viime vuosina muuttunut.

Aihetta suunnitellessa pääministeri Marinin hallituksen aikana eduskunnan oli tarkoitus käsitellä hallituksen esitys 70/2022, jonka mukaan jokainen 17-vuotias olisi saanut B-luokan ajokortin ainoastaan huoltajan suostumuksella. Tämä olisi käytännössä tarkoittanut sitä, että B-luokan ajokortin

hankkiminen 17-vuotiaana olisi helpottunut huomattavasti. Tämänhetkisen lainsäädännön mukaan poikkeuslupaa varten tarvitaan erityinen syy, kuten pitkät koulumatkat tai kulkeminen harrastuksiin.

Hallituksen esitystä 70/2022 ei kuitenkaan ehditty käsittelemään, joten laki on toistaiseksi vielä ennallaan. Jos tämänhetkinen tilanne näyttää siltä, että nuoret kuljettajat vaarantavat omaansa ja muiden tielläliikkujien liikenneturvallisuutta, niin miksi tämän esityksen mukaan olisi ikäpoikkeusluvan hankintaa haluttu helpottaa entisestään? Minulla heräsi tämän perusteella kysymys, onko ajokorttilain uudistaminen 97 § poikkeusluvan osalta ylipäättään tarpeellista, ja miten hallitus on asian nähnyt esityksessä. Tämän lisäksi minulla heräsi mielenkiinto selvittää tarkemmin, että miksi poikkeuslupaa koskevaa lainsäädäntöä on ylipäättään helpotettu. Mieleeni tulleiden kysymysten pohjalta päätin, että haluan tehdä poikkeuslupaa koskevan opinnäytetyön. Olen saanut sellaisen käsityksen sosiaalisesta mediasta, että kansalaiset eivät ylipäättään ole tyytyväisiä siihen, että tiellä liikkuu paljon nuoria autoilla. Vanhempi ikäpolvi tuntuu olevan huolissaan nuorten liikennekäyttäytymisestä ja liikenneturvallisuudesta, kun lukee aiheetta käsitteleviä kommentteja.

Moni ei tunnu kuitenkaan tuntevan ikäpoikkeuslupaa käsitteenä, joten tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tarjota jokaiselle halukkaalle mahdollisuuden tutustua aiheeseen. Tästä syystä olen opinnäytetyössä avannut monia eri käsitteitä, jotka voivat olla lukijalle entuudestaan tuntemattomia. Olen myös pyrkinyt kirjoittamaan opinnäytetyön sellaisella tavalla, että jokainen aiheeseen aikaisemmin perehtymätön ymmärtää lukemaansa.

Liikenteenvalvonta kuuluu poliisin työhön ensisijaisesti liikennepoliisisektorilla, mutta myös valvonta- ja hälytyssektorilla. 15–24-vuotiaat nuoret ovat yliedustettuina liikenneonnettomuuksissa ja vaikka väestöstä noin 11 prosenttia on nuoria, on joka neljäs tieliikenteessä vahingoittunut nuori. Nuorten vakaville liikenneonnettomuuksille on tyypillistä ylinopeus, tieltä suistuminen, kulkuneuvon kuljettaminen alkoholin vaikutuksen alaisena sekä kesäviikonloppuisin. 15–17-vuotiaiden riski menehtyä liikenteessä on Suomessa suurempi kuin muissa Pohjoismaissa. (Liikenneturva, Nuoret liikenteessä). Aihe on siis hyvinkin ajankohtainen myös poliisille, ja tämä opinnäytetyö toimii hyvin muistutuksena siitä, mikä ikäpoikkeuslupa menetelmänä on, ja mistä syystä lainvalmistelijat ovat nähneet ja näkevät lain muutoksen tarpeellisena.

1.2 Aiheen raja

Ikäpoikkeuslupaa koskeva lainsäädäntö ja sen vaikutukset käytännössä ovat puhuttaneet erityisesti mediassa paljon viime aikoina. Itsessään ikäpoikkeuslupa on vanha menetelmä, mutta sitä koskevaa materiaalia on hankalasti saatavilla. Näistä syistä olen joutunut rajaamaan opinnäytetyöni aiheen laajuutta.

Ajokorttilaki on viimeisen 12 vuoden aikana muuttunut merkittävästi ikäpoikkeusluvan osalta, ja tämän opinnäytetyön tutkimuskysymykset keskittyvätkin näihin muutoksiin. Tässä opinnäytetyössä

olen keskittynyt lähteinä hallituksen esityksiin, päätöksiin ja ajokorttilakiin, enkä ole käsitellyt aiheeseen liittyviä tilastotietoja.

Siitä huolimatta, että lähteitä ei ole merkittävää määrää, on käsittelyssä oleva aineisto suhteellisen laaja. Itse aineistoa en ole tässä opinnäytetyössä rajannut, sillä aineiston yksityiskohdat ovat merkittäviä tutkimuksen ja tutkimuskysymysten kannalta.

1.3 Aikaisempi tutkimus

Poliisiammattikorkeakoulussa on tehty poikkeuslupaa koskevia opinnäytetöitä. Missään työssä ei olla käsitelty ikäpoikkeuslupan muutostarvetta, taikka ajokorttilain muutosta pidemmältä aikaväliltä. Rautiainen (2020) on tutkinut opinnäytetyössään vuonna 2018 muuttunutta ajokorttilakia, sen tuomia mahdollisuuksia, haasteita, ongelmia sekä 17- ja 18-vuotiaita kuljettajia kehityspsykologian ja liikennepsykologian näkökulmasta. (Rautiainen 2020)

Laari ja Laine (2021) tutkivat opinnäytetyössään, millaisia tekijöitä nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa, ja millaisia muutoksia on ollut havaittavissa nuorten liikenneonnettomuuksissa ja liikennerikoksissa. (Laari ja Laine 2021)

Huhtanen ja Nousiainen (2022) tutkivat opinnäytetyössään uudistuvaa ajokorttilakia rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden osalta ja sen mahdollisia vaikutuksia riskeihin ja haasteisiin, mitä laki aiheuttaa liikenneturvallisuudelle ja liikenteen valvonnalle poliisin näkökulmasta. (Huhtanen ja Nousiainen 2022)

Poikkeuslupaa koskevia opinnäytetöitä on tehty useita, joten pohdin sitä, mikä olisi täysin uusi lähestymistapa aiheeseen. Huomasin sen, ettei itse poikkeusluvasta menetelmänä, sen muutoksista pidemmällä aikavälillä ja muutosten syistä ole tehty opinnäytetyötä aikaisemmin. Tästä syystä halusinkin perehtyä aiheeseen niin, että opinnäytetyössä palaan niin sanotusti poikkeuslupa-an menetelmänä, ja pohdin kysymystä miksi.

1.4 Työn tarkoitus ja tavoitteet

Opinnäytetyöni tarjoaa jokaisella halukkaalla mahdollisuuden tutustua ikäpoikkeuslupa-an selkeän aikajanan kautta. Tavoitteenani on ollut, että jokainen aiheeseen perehtymätön voi lukea opinnäytetyön niin, että ymmärtää lukemaansa. Tästä syystä olen avannut seuraavassa kappaleessa sel- laisia käsitteitä, jotka ovat merkityksellisiä opinnäytetyön kannalta.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on ollut selvittää, millä tavalla ajokorttilain 97 § mukainen poikkeuslupa on vuosien aikana muuttunut. Tutkimuskysymyksiin olen etsinyt vastauksia hallituksen

esityksistä, jotka aikanaan johtivat lain muutokseen. Tämän opinnäytetyön tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

1. Miten poikkeuslupamenettely on muuttunut laissa vuosien varrella?
2. Miksi poikkeuslupamenettelyä on muutettu vuosien varrella?
3. Miksi 17-vuotiaiden mahdollisuutta ajokorttiin on vuoden 2022 hallituksen esityksen mukaan haluttu helpottaa entisestään tarjoamalla mahdollisuutta B-luokan rajoitettuun ajo-oikeuteen?

2 KÄSITTEET

Tässä kappaleessa avaan opinnäytetyön kannalta merkitykselliset käsitteet.

Ajokorttilaki

Ajokorttilaissa on säädetty liikenteen turvallisuuden ylläpitämiseksi ja lisäämiseksi moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavista ajokorteista sekä ajo-oikeuksista, ajokielloista, kuljettajantutkinnoista, kuljettajaopetuksista ja siihen liittyvistä luvista. (Ajokorttilaki 386/2011, 1:1 §)

B-luokan ajokortti

Ajokorttilain 2 luvun 4 § on säädetty eri ajokorttiluokista. B-luokan ajokortti kuuluu ajokorttiluokkaan 1. B-luokan ajokortti sisältää ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä, ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja jossa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg mutta ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 3500 kg. (Ajokorttilaki, 2:4 §)

Ikäpoikkeuslupa

Ikäpoikkeuslupa on käytäntö, jonka mukaan Traficom voi myöntää poikkeuslupan henkilöauton ajokortin saamiseksi jo 17-vuotiaana, jos edellytykset täyttyvät. Edellytyksenä on, että nuoren säännöllinen kulkeminen kouluun, työssäoppimiseen tai harrastukseen on kulkuyhteyksistä tai muista erityisistä syistä hankalaa. (Traficom, 2022)

Poikkeuslupa haetaan hakijan ja hänen huoltajansa yhteisellä hakemuksella. Poikkeuslupa saadaan myöntää aikaisintaan kolme kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta. (Ajokorttilaki 9:97 §)

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävä on vastata liikenne- ja viestintäpolitiikan valmistelusta ja toimeenpanosta sekä hallinnonalan virastojen ja laitosten ohjauksesta. Ministeriön tehtävä on valmistella lakeja, asetuksia ja päätöksiä. (Liikenne- ja viestintäministeriö, lvm.fi)

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on palveleva liikenteen ja viestinnän lupa-, rekisteri- ja valvontaviranomainen. Traficomin tehtävänä on edistää liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta sekä vauhdittaa digiyhteiskunnan kehittymistä. (Suomi.fi)

Hallituksen esitys

Hallituksen esitys on osa lainvalmistelua. Se on asiakirja, jossa esitetään lyhyesti valmistelutyön johtopäätöksiä ja sen tulokset. Esitys toimii eduskunnassa valmistelun ja päätöksenteon perustana. Tämän lisäksi esitys palvelee lakiehdotuksista käytävää yhteiskunnallista keskustelua ja myöhemmin lakien tulkintaa ja tutkimusta. Esitystä laatiessa on tärkeää suunnitella ja organisoida varsinainen valmistelutyö asianmukaisesti. (Valtioneuvosto, hallituksen esitysten laatimisohteet, 7)

Eduskunnan vastaus

Eduskunnan hyväksyessä lain hallituksen esityksen pohjalta, tulee siitä laatia eduskunnan vastaus. Asiakirja sisältää hyväksytyn lakitekstin sekä eduskunnan muut asiassa tekemät päätökset. Asiakirjan allekirjoittavat eduskunnan puhemies ja pääsihteeri, sekä lopuksi tasavallan presidentti vahvistaa lain. (Eduskunta.fi, lakien säätäminen eduskunnassa)

B- luokan rajoitettu ajo-oikeus

Marinin hallituksen esityksen 70/2022 mukaan jokainen 17-vuotias voisi saada rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden huoltajan suostumuksella, joka ei olisi voimassa kello 00–05. Rajoitettu ajo-oikeus oikeuttaisi kuljettamaan vain yhtä matkustajaa, ja autossa tulisi olla kiinnitettynä alaikäisen kuljettajan tunnus. Rajoitettu ajo-oikeus olisi voimassa siihen asti, että ajo-oikeuden haltija täyttää 18 vuotta. (HE 70/2022). Kyseistä hallituksen esitystä ei ehditty käsittelemään hallituksen kauden aikana, mutta tarkastelen esitystä siitä näkökulmasta, että miksi olisi haluttu helpotusta nykyiseen lainsäädäntöön ajokortin hankkimisesta 17-vuotiaana.

3 TUTKIMUSMENETELMÄ

Dokumenttianalyysi on menetelmä, jossa päätelmiä pyritään tekemään kirjalliseen muotoon saatusta erityisesti verbaalisesta, symbolisesta tai kommunikatiivisesta aineistosta. Tarkastelun koh-

teena olevia dokumentteja voivat olla esimerkiksi tekstiksi muutetut haastattelut, www-sivut, lehtitikkelit, vuosikertomukset, markkinointimateriaalit, ideointipalaverin muistiot, päiväkirjat, puheet, keskustelut, raportit ja muut kirjalliset materiaalit. (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti, 2020, 136).

Dokumenttien käyttäminen tutkimusaineistona on vaihtoehto sille, että aineisto kerättäisiin esimerkiksi kyselylomakkeiden tai haastattelujen avulla. Joskus ainoa vaihtoehto on käyttää valmista aineistoa jostakin tietystä aiheesta. Uuden aineiston kokoaminen voi olla taloudellisesti ja käytännössä mahdotonta, jos kyse on sellaisesta materiaalista, joka on paremmin saatavilla jo olemassa olevasta materiaalista, kuten tilastoista tai asiantuntijoiden julkisuuteen antamista haastatteluista. Valmiit dokumentit ovat usein antoisia silloin, kun tutkittava ilmiö on uusi eikä sen keskeisistä kysymyksistä tiedetä vielä juuri mitään. Dokumenttianalyysissa käytetty materiaali voidaan jakaa primärlähteisiin ja sekundaarilähteisiin. Alkuperäislähde, eli primärlähde on peräisin siltä henkilöltä tai taholta, joka asian on laatinut tai saanut aikaan. Sekundaarilähde on lähde, joka toistaa alkupe-
räistä dokumenttia. Tämän opinnäytetyön osalta lähdemateriaali on peräisin primärlähteistä, sillä kyseessä ovat erinäiset lait ja niiden valmisteluun liittyvät dokumentit. (Anttila, 2000, 277–278)

Dokumenttianalyysissa tavoitteena on analysoida tutkimusaineistoa järjestelmällisesti ja luoda siitä sanallinen sekä selkeä kuvaus tutkittavasta asiasta. Dokumenttianalyysin vahvuus on sen herkkyys asiayhteydelle. Menetelmää voidaan käyttää valmiiden aineistojen analysointiin, tai sellaiseen aineistoon, jota ei alun perin ole tarkoitettu tutkimusta varten. (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti, 2020, 136)

Dokumenttianalyysissä käytetty lähde voi olla peräisin mistä tahansa, joten lähdekritiikki on suu-
ressa roolissa. Mikäli aineistona käytetään viranomaisilta peräisin olevia dokumentteja tai lakitekstiä, voidaan tietoa pitää suhteellisen luotettavana. (Kananen, 2014, 68). Lähteen luotettavuutta arvioidessa voidaan pohtia vastauksia esimerkiksi seuraaviin kysymyksiin: Kuka on koonnut dokumenttimateriaalin? Mihin tarkoitukseen aineisto on koottu? Mitä informaatiota aineisto sisältää? (Anttila, 2000, 279)

Dokumenttianalyysissa on kaksi keskeistä analyysitapaa, joita ovat sisällönanalyysi ja sisällönerittely. Ennen aineiston analyysiä on päätettävä, analysoidaanko ilmisisältö vai myös piilossa olevat viestit. Sisällönanalyysissa pyritään kuvaamaan dokumenttien sisältöä sanallisesti ja sen tavoitteena on etsiä ja tunnistaa tekstin merkityksiä. Sisällönerittelyllä tarkoitetaan dokumenttien analyysiä, jossa kuvataan määrällisesti tekstin sisältöä, esimerkiksi numeroin. Sisällönanalyysin tarkoituksena on järjestää aineisto tiiviiksi ja selkeäksi, sekä lisätä informaatioarvoa. Analyysin avulla tiivistetään aineistoa, jotta voidaan tehdä selkeitä ja luotettavia johtopäätöksiä. (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti, 2020, 136). Tässä opinnäytetyössä analyysi tapahtuu sisällönanalyysin kautta.

3.1 Tutkimusmenetelmän valinta

Minulle oli alusta asti selkeää, että en halua tässä opinnäytetyössä tarkastella esimerkiksi tilastoja, vaan keskittyä vastaamaan kysymyksiin miksi ja miten? Näihin kysymyksiin vastaukset löytyvät laista sekä sitä koskevista valmisteluista, eli hallituksen esityksistä. Jotta asettamiini tutkimuskysymyksiin voi vastata, on tarkasteltava jo olemassa olevia dokumentteja, jotka toimivat perustana nykyiselle lainsäädännölle. Tutkittava aineisto on peräisin hallitukselta sekä lainsäädännöstä, joten näitä lähteitä voidaan pitää suhteellisen luotettavana.

Tutkimusmenetelmän valinta osoittautui aluksi olevan hankalaa, mutta tutustuttuani laadulliseen tutkimusmenetelmään, dokumenttianalyysiin, olin varma siitä, että tämä on oikea tutkimusmenetelmä tätä opinnäytetyötä ajatellen. Tässä opinnäytetyössä olen analysoinut hallitusten esityksiä sekä lainsäädäntöä, joiden pohjalta olen koonnut selkeän kuvauksen aiheesta.

4 LAKIMUUTOSPROSESSI

Tässä opinnäytetyössä keskeisenä lähteenä ovat hallituksen esitykset. Tässä kappaleessa olen kuvannut yksinkertaistettuna prosessin etenemistä.

1. Lain säätäminen alkaa yleisimmin hallituksen antamasta esityksestä eduskunnalle. Muita tapoja ovat kansanedustajan lakialoite tai kansalaisten tekemä kansalaisaloite, jossa on vähintään 50 000 allekirjoitusta.
2. Kyseessä olevan lain toimialaa hallinnoiva ministeriö valmistelee hallituksen esitykset. Tässä opinnäytetyössä käytetyt esitykset ovat Liikenne- ja viestintäministeriön laatimia esityksiä. Valtioneuvoston yleisistunnossa päätetään, viedäänkö esitys eduskuntaan käsiteltäväksi.
3. Esityksen mennessä eduskunnan käsiteltäväksi, esittelee lain toimialaa hallinnoiva ministeri esityksen eduskunnalle. Eduskunnan täysistunnossa päätetään, mihin valiokuntaan esitys lähetetään jatkokäsittelyyn.
4. Valiokunta tarkastelee lakiehdotuksen, ja tekee siitä mietinnön. Valiokunta kuulee asiantuntijoita aiheeseen liittyen.
5. Valiokunnasta esitys palautuu eduskunnan täysistuntoon käsiteltäväksi. Valiokunnan mietintö toimii käsittelyn pohjana, jonka jälkeen käydään yleiskeskustelu ja sitten yksityiskohtaisempi tarkastelu, jossa päätetään sisällöstä ja pykälästä.

6. Uusi täysistunnon käsittely järjestetään, jossa laki joko hyväksytään tai hylätään äänestyksellä.
7. Jos eduskunta on hyväksynyt lain, vahvistetaan se valtioneuvoston yleisistunnossa ja presidentin esittelyssä. Jos presidentti jättää lain hyväksymättä, siirtyy laki takaisin eduskuntaan. Jos eduskunta hyväksyy lain toistamiseen, tulee se voimaan ilman presidentin vahvistusta. (Nuor-
teneduskunta.fi)

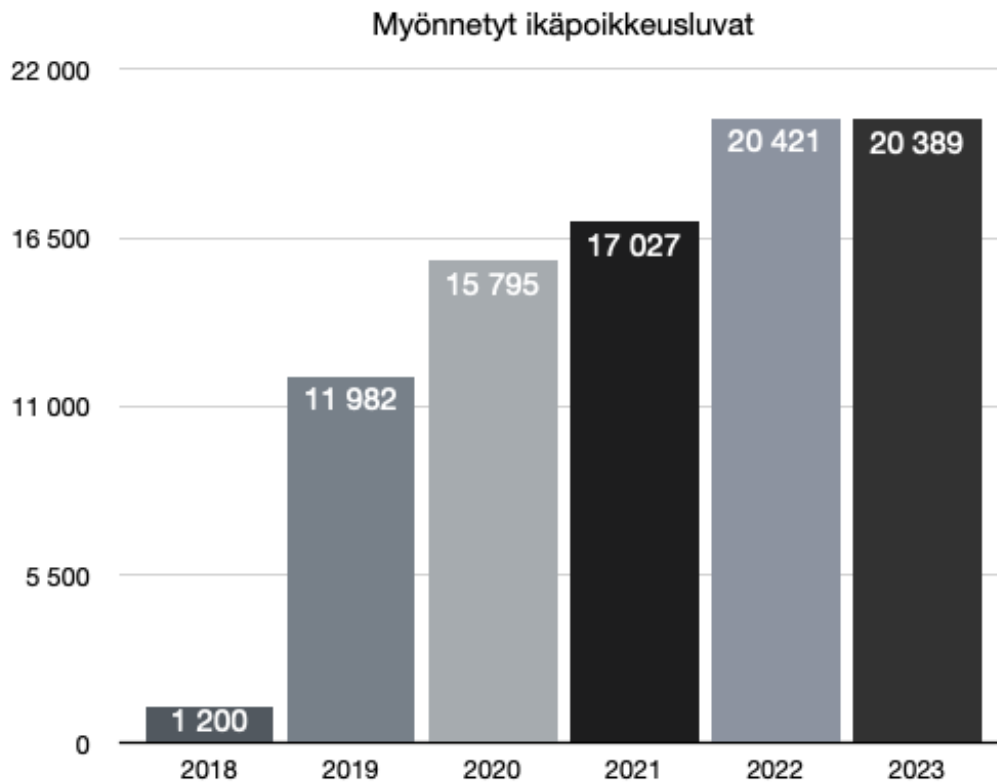
5 AJOKORTTILAKI

Vuonna 2011 voimaan astuneessa ajokorttilaissa ikäpoikkeusluvasta on säädetty seuraavalla tavalla: Liikenteen turvallisuusvirasto, nykyinen Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, voi myöntää poikkeuksen B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta ikävaatimuksesta, jos siihen on erityisen painavia syitä. Ajokortin vähimmäisiästä voidaan poiketa korkeintaan yhdellä vuodella. (Ajokorttilaki 286/2011, 9:97 §). Tämä pykälä korvattiin uudella 1.1.2019.

Ajokorttilakiin tuli muutoksia poikkeusluvan osalta 1.1.2019, joka on voimassa vielä tänä päivänä. Voimassa olevan lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää B-luokan ajo-oikeuden 17-vuotiaalle. 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. Huomioon voidaan ottaa myös ennalta arvaamattomat muutokset perheen tilanteessa sekä perheen toimeentulon turvaamiseen ja välttämättömien asioiden hoitamiseen liittyvät tarpeet. (Ajokorttilaki 386/2011, 9:97 §)

Poikkeuslupa tulee hakea hakijan ja hänen huoltajansa yhteisellä hakemuksella. Poikkeuslupa saadaan myöntää aikaisintaan kolme kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta. Poikkeuslupapäätökseen voidaan liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyn vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä. Poikkeuslupapäätös on pidettävä ajettaessa mukana ja pyydettyäessä esitettävä poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. (Ajokorttilaki 386/2011, 9:97 §)

Ikäpoikkeuslupien määrä on vuoden 2018 lakimuutoksen myötä kasvanut räjähdysmäisesti. Vuoteen 2018 verrattuna ikäpoikkeuslupia myönnettiin vuosina 2022 ja 2023 noin 17-kertainen määrä. Alla olevassa tekemässäni taulukossa on myönnettyjen ikäpoikkeuslupien kappalemäärät vuosilta 2018–2023.



Taulukko 1: Myönnettyjen ikäpoikkeuslupien määrä vuotta kohti. (Vuosiluvut ja määrät, Traficom.fi)

Tilastoista on nähtävissä se, että määrällisesti ikäpoikkeuslupia on myönnetty eniten Uudellamaalla verrattuna muihin maakuntiin. Esimerkiksi vuonna 2020 ikäpoikkeuslupia myönnettiin Uudellamaalla 2945 kpl, ja samana vuonna toiseksi eniten lupia myönnettiin Pirkanmaalla, 1632 kpl. 17-vuotiaiden ikäluokkien koko 31.12.2020 mennessä oli Uudellamaalla 18102 kpl ja Pirkanmaalla 5385 kpl, joten myönnettyjen lupien määrä tulisi suhteuttaa 17-vuotiaiden tosiasialliseen määrään maakunnassa. (Traficom.fi). Uudellamaalla julkisen liikenteen palvelutaso on maan parhaimpia, joten voisi ajatella, että hyvien julkisten kulkuyhteyksien myötä ikäpoikkeuslupia ei tarvitsisi myöntää niin paljoa, sillä julkisilla kulkuvälineillä kulkeminen on mahdollista lähes kellon ympäri. Pirkanmaalla on myös hyvin toimiva julkinen liikenne, mutta harvaan asuttua seutua on myös paljon, jossa julkista liikennettä ei ole tarjolla, tai sen palvelutasoa olisi tarve parantaa.

5.1 Ikäpoikkeusluvan hakeminen

Ikäpoikkeuslupaa voi hakea aikaisintaan silloin, kun nuori on iältään 16 vuotta ja 8 kk. Lupa voidaan myöntää aikaisintaan kuukauden kuluttua tästä, eli nuoren ollessa 16 vuotta ja 9 kk. Nuori voi suorittaa ennen ikäpoikkeusluvan myöntämistä kaiken pakollisen kuljettajaopetuksen autokoulussa tai opetusluvalla 16-vuotiaasta alkaen. Ajokorttiluvan voi myös hakea etukäteen.

(Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ylläpitämä Ajokortti-info.fi, poikkeukset B-luokan ikävaatimuksiin)

Ikäpoikkeuslupaa haetaan Traficomin sähköisissä palveluissa. Ikäpoikkeusluvan virallisen hakijan tulee olla täysi-ikäinen ja nuoren virallinen huoltaja. Nuori ei siis itse pysty hakemaan ikäpoikkeuslupaa. Näin varmistetaan, että nuoren huoltaja antaa suostumuksen ajokortin hankkimiselle sekä vakuuttaa kaikki annetut tiedot, mukaan lukien kulkemistarpeeseen liittyvien kohtuullisen matkan rajojen ylittymisen. (Ajokortti-info.fi, poikkeukset B-luokan ikävaatimuksiin)

Kohtuulliseksi määritellyt matkat ja matka aikojen rajat on määritelty seuraavasti:

- Vähintään tunnin kestävät yhdensuuntaiset matkat joukkoliikenteellä.
- Vähintään viiden kilometrin yhdensuuntaiset kävelymatkat, kun joukkoliikennettä ei ole käytettävissä.
- Harvoin kulkevista joukkoliikennedyhteyksistä johtuvat vähintään 1h 30min kestävät yhdensuuntaiset matkat. (Ajokortti-info.fi, poikkeukset B-luokan ikävaatimuksiin)

Kun lupa on myönnetty, voi 17-vuotias suorittaa B-luokan teoriakokeen ja ajokokeen. Lupapäätöstä tulee pitää mukana ajaessa 18-vuotiaaksi asti. Lupapäätöksen tulee olla mukana myös ajokoetta suoritettaessa, ja se on pyynnöstä esitettävä poliisille. Ikäpoikkeusluvalla ei saa ajaa Ahvenanmaalla, Ruotsissa eikä Virossa. Muiden maiden kohdalla ajokortin kelpoisuus täytyy tarkastaa paikallisilta viranomaisilta. (Ajokortti-info.fi, poikkeukset B-luokan ikävaatimuksiin)

6 MUIDEN EU–MAIDEN IKÄRAJOITUKSISTA

Tässä luvussa olen käsitellyt muutaman muun EU–maan ajokortin hankkimiseen liittyviä ikärajoituksia.

Ruotsissa B-luokan ajokortin ikävaatimus on 18 vuotta. Ajoharjoittelu voidaan kuitenkin aloittaa nuoren ollessa 16-vuotias. Jos nuori aloittaa ajoharjoittelun muualla kuin autokoulussa, on nuorella oltava liikenneviraston hyväksymä valvoja. Valvojan tulee olla vähintään 24-vuotias, ja hänellä tulee olla voimassa oleva B-luokan ajo-oikeus, joka on ollut voimassa vähintään viisi vuotta viimeisen kymmenen vuoden aikana. (Transportstyrelsen.se)

Tanskassa ajo-opetuksen voi aloittaa 17,5-vuotiaana. Teoriakokeen voi suorittaa aikaisintaan kuukautta ennen 18 vuoden ikää. Tanskassa tuoreen kuljettajan liikennetrikomuksia seurataan tarkemmin ensimmäisen kolmen vuoden ajan siitä, kun kuljettaja on saanut ajokortin. (HE 146/2017)

Iso-Britanniassa B-luokan ajokortin vähimmäisikä on 17 vuotta. Ajokortin voi hankkia joko ammattiopetuksen tai harjoitteluluvan kautta. Lupaa voi hakea aikaisintaan 15 vuoden ja 9 kuukauden iässä. Ajoharjoittelun voi kuitenkin aloittaa vasta 17-vuotiaana. Teoriakokeeseen ja riskien tunnistamiskokeeseen voi myös osallistua vasta 17-vuotiaana. Ajoharjoittelun valvojan vähimmäisikä on 21 vuotta, ja valvojalla tulee olla ajokortti, joka on ollut voimassa kolme vuotta. Ajoharjoittelussa valvoja on vastuussa harjoittelijasta, ja jos nuori ajaa esimerkiksi ylinopeutta, syyllistyy myös valvoja kyseiseen tekoon. (HE 146/2017)

Virossa B-luokan ajokortin vähimmäisikä on 18 vuotta. Autokouluopetuksen voi aloittaa 17,5-vuotiaana, jolloin myös teoriakoe on suoritettavissa. Ajokokeen saa suorittaa 17 vuoden ja 9 kuukauden iässä. Virossa on käytössä myös valvottu harjoittelu, jonka oikeuden voi saada aikaisintaan 16-vuotiaana, kun teoria- ja ajokoe sekä autokoulussa suoritettava opetus on suoritettu. Opetukseen voi osallistua 15,5-vuotiaana. Harjoittelun jälkeen nuoren on suoritettava kuljettajantutkinto uudestaan, kuitenkin aikaisintaan 17,5-vuotiaana. (HE 146/2017)

7 HALLITUKSEN ESITYS 212/2010

Hallituksen esityksessä 212/2010 ehdotettiin säädettäväksi uusi ajokorttilaki, jonka tavoitteena oli kehittää ajokorttisäännöksiä niin, että ne vastaisivat liikenneturvallisuusvaatimusten ohella myös perustuslain vaatimuksia. (HE 212/2010, 1). Esityksen mukaan ajokorttilakiin haluttiin sisällyttää tieliikennelaissa olevaa poikkeuslupasäännöstä vastaava säännös. Esityksen aikaan voimassa olevassa tieliikennelaissa 267/1981 oli mainittu poikkeusluvasta seuraavanlaisesti: *"Poikkeusluvasta: Liikenneministeriö voi erityisistä syistä myöntää poikkeuksen ajokorttia koskevista ikä- ja terveysvaatimuksista."* (Tieliikennelaki 267/1981, 5 luku 82 §)

Esityksessä ehdotettiin, että ajokorttilakiin sisällytettäisiin seuraavanlainen pykälä: *"Poikkeusluvasta: Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää poikkeuksen B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta ikävaatimuksesta, jos siihen on erityisen painavia syitä. Ajokortin vähimmäisiästä voidaan poiketa korkeintaan vuodella."* (HE 212/2010, 127).

Eduskunta on vastauksessaan 269/2010 hyväksynyt ehdotetun pykälän sellaisenaan, kuin se oli hallituksen esityksessä kirjoitettu. (EV 269/2010)

8 HALLITUKSEN ESITYS 146/2017

Hallituksen esityksessä 146/2017 esitettiin muutosta ajokorttilain mukaiseen ikäpoikkeuslupaan. Esityksessä ei ehdotettu muutoksia B-luokan ajokortin vähimmäisikään, mutta esitys sisälsi erityistapauksia koskevia ehdotuksia. Esityksessä ehdotettiin, että nuorten kulkumahdollisuuksia

voitaisiin edistää turvallisemmiksi koetuilla ajoneuvoilla laskemalla B-luokan ajokortin vähimmäisikä 17 vuoteen. Tämän nähtiin olevan ratkaisu siihen, että mopopuutot koetaan turvattomina. Ajokortin saaminen ja auton käyttömahdollisuus 17-vuotiaana parantaisi nuoren mahdollisuuksia kulkea itsenäisesti opiskeluun, työssä oppimiseen ja vapaa-aikaan liittyvillä matkoilla. (HE 146/2017, 27–28)

Esityksen mukaan sen hetkisen poikkeuslupan edellytykset olivat tiukat, sillä sen saamiseksi vaadittiin erityisen painavia syitä. Sen johdosta poikkeuslupia ei ollut myönnetty vuosittain kuin muutama, ja hakemuksia oli käsitelty vain muutama kymmenen. Erityisen painavien syiden on katsottu liittyvän koko perheen kulkemistarpeisiin esimerkiksi äkillisten ja vakavien muutosten kohdatessa. Tästä syystä poikkeuslupamenettelyyn esitettiin muutosta, että vaatimus erityisen painavista syistä poistettaisiin ja tilalle tulisi väljemmät myöntämisperusteet, jotta myös ajokorttia suorittavan omat kulkutarpeet otettaisiin selkeämmin huomioon. Esityksessä ehdotettiin, että erityinen syy voisi olla pitkä etäisyys ja joukkoliikenteen palvelujen käyttömahdollisuus ja niiden vaikutus esimerkiksi työ- tai opiskelupaikan vastaanottamiseen. Erityisiä syitä edellyttävä malli edellyttäisi edelleen viranomaisharkintaa ajokorttitarpeesta. (HE 146/2017, 27–28)

Esityksessä ehdotettiin myös, että viranomaisharkinnan osuutta voitaisiin vähentää, tai se voitaisiin poistaa kokonaan, jolloin päätös voitaisiin selkeämmin perustella hakemuksessa esitettyyn ajokorttitarpeeseen ja sitä tukeviin todisteisiin. Poikkeuslupan perusteena voisi olla huoltajan ja hakijan yhteinen hakemus ajokorttitarpeesta ja lisänäyttönä voitaisiin käyttää myös esimerkiksi koulun, oppilaitoksen, työnantajan tai perheenjäsenten kuljetustarpeissa terveydenhuollon edustajan todistusta. (HE 146/2017, 27–28)

Esityksessä arvioitiin, että mitä vähemmän menettely edellyttäisi viranomaisharkintaa, sitä enemmän käsiteltävien hakemusten määrä kasvaisi. Jos päätös perustuisi ainoastaan hakemukseen, kohdeltaisiin kaikkia hakijoita yhdenvertaisesti. Esityksen mukaan poikkeuslupamenettelyä voitaisiin pitää ongelmallisena tilanteissa, joissa laista poikkeaminen tapahtuisi ilman erityisiä syitä tai luvan myöntäminen perusteiden yleisyydestä muuttuisi pääsäännöksi. Tämän katsottiin tekevän tapausten arvioinnista ja perusteiden vertailusta hankalaa, joka johtaisi siihen, että viranomaisharkinnan tarve korottaisi käsittelystä perittäviä maksuja ja lisäisi hallinnon taakkaa. Poikkeuslupamenettelyn katsottiin todennäköisesti tulevan suureen käyttöön harvaanasutuilla alueilla, mutta menettelyä itsessään ei voisi rajata vain tällaisille alueille, sillä vastaavia ongelmia voi olla muuallakin. (HE 146/2017, 27–28)

Poikkeuslupa ehdotettiin liitettäväksi suoritettavia ajoja koskevia ehtoja tai rajoituksia poikkeuslupa liittyvällä rajoituksella, joka merkittäisiin tietojärjestelmään tällaisten merkintöjen tekemistä varten varattuun tilaan. Tällaisen menetelmän toteuttamisen katsottiin edellyttävän

manuaalista työtä, ja rajoituksille tulisi kehittää omat järjestelmään syötettävät koodit, joka itsessään olisi mahdotonta. Jos ajokorttiin tulisi merkintä rajoituskoodista, tulisi ajokortin haltijan hankkia uusi ajokortti täytettyään 18 vuotta. Vaihtoehdoksi ehdotettiin myös sitä, että kuljettajalla olisi velvollisuus pitää lupapäätöstä mukanaan ajettaessa, jolloin ajo-oikeuden saamisen peruste voitaisiin osoittaa liikenteenvalvonnan yhteydessä. Tämän vaihtoehdon katsottiin vaativan vähiten viranomaistyötä ja järjestelmänmuutoksia. Järjestelmään katsottiin tarvittavan kuitenkin tieto poikkeuslupan myöntämisestä valvontaa varten. (HE 146/2017, 27–28)

Esityksessä on otettu kantaa siihen, että vähimmäisikää alentamalla jouduttaisiin varautumaan onnettomuuksien lisääntymiseen. Nuoret ovat esityksen aikana olleet yliedustettuina liikenneonnettomuuksissa, ja onnettomuusriskin katsottiin nousevan, mitä nuoremmista kuljettajista on kyse. Jos ikärajaa olisi lähdetty laskemaan ilman minkäänlaisia rajoituksia, arvioitiin sen lisäävän nuorten kuljettajien liikenneonnettomuuksia ja heikentävän yleistä liikenneturvallisuutta. Nuorten riskialttiuden taustalla katsottiin olevan muun muassa kokemuksen puute ja nuorille ominainen impulsiivisuus, omien taitojen yliarviointi, heikko päätöksentekokyky ja ennakkoinnin puute. Tämän lisäksi nuorten keskuudessa ryhmäpaineen vaikutus on suuri, kuten halu ottaa riskejä ja kokeilla. Liikenneturvallisuuden kannalta keskeisten tietojen ja taitojen käsittelyyn ja käyttäytymiseen vaikuttavien aivoalueiden kehitys on kesken ja se jatkuu yli 20 ikävuoteen, mistä johtuen 17-vuotiaiden ei katsottu omaavan samanlaisia valmiuksia vastuulliseen liikennekäyttäytymiseen kuin vanhemmilla. (HE 146/2017, 27–28)

Mikäli yleinen ikäraja olisi laskettu 17 vuoteen, olisi se vaatinut poikkeuslupamenettelystä luopumista. EU:n ajokorttilainsäädäntö mahdollistaa 17 vuoden vähimmäisiän, mutta ei ole velvoittanut muita jäsenvaltioita sallimaan alle 18-vuotiaiden ajamista alueellaan. Vähimmäisiän säilyttäminen 18 vuodessa nähtiin selkeimpänä vaihtoehtona, koska alle 18-vuotiaan ajo-oikeuden tunnustamista ulkomailla ei tarvitsisi erikseen selvittää. (HE 146/2017, 27–28)

Esityksessä ei liikenneturvallisuussyistä ehdotettu auton B-luokan ajokortin vähimmäisikää laskettavaksi 17-ikävuoteen, sekä sillä 18-ikävuoden vähimmäisikävaatimus on kansainvälisesti hyväksytty ja siitä syystä selkeä. Esityksessä on kuitenkin tunnistettu nuorten opiskeluun ja työharjoitteluun liittyvät kulkemistarpeet, joita helpottamalla voitaisiin edistää nuorten työllistymistä ja ehkäistä syrjäytymistä. Esityksessä on ehdotettu, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleva voisi suorittaa B-luokan ajokortin 17-vuotiaana. Tällä ehdotuksella haluttiin myöskin mahdollistaa se, että ajo- ja työkokemusta karttuisi enemmän ennen raskaampiin ajoneuvoluokkiin siirtymistä. Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien lisäksi esityksessä ehdotettiin huomioitavaksi myös muita opiskeluihin ja työharjoitteluihin liittyviä kulkutarpeita. Kulkutarpeet voisivat esityksen mukaan liittyä myös perhettä äkillisesti kohdanneisiin muutoksiin, joiden ei katsota täyttävän silloisen poikkeuslupakäytännön vaatimuksia. (HE 146/2017, 33)

Poikkeuslupan tarpeen korostunutta arviointia varten ehdotettiin, että hakijan tulisi tehdä poikkeuslupahakemus huoltajansa kanssa. Poikkeuslupan myöntäminen perustuisi edelleen kokonaisharkintaan ja edellyttäisi erityisiä syitä sen ehkäisemiseksi, ettei muutos käytännössä merkitsisi ikärajan laskua. (HE 146/2017, 34)

Esityksessä ehdotettiin uuden kuljettajan seuranta-aikaa, jolla käytännössä tarkoitettiin sitä, että uuden kuljettajan määräytyessä ajokieltoon ensimmäisen 2 vuoden aikana ajo-oikeuden saamisesta tulisi tämän suorittaa uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus, ennen kuin tämä voi saada ajokortin takaisin ajokiellon päätyttyä. (HE 146/2017, 59)

8.1 Esityksen vaikutukset

Esityksen mukaan ikäpoikkeuslupaperiaatteiden keventäminen ja viranomaisharkinnan pysyttäminen lisäisivät Liikenteen turvallisuusvirastoon tulevia hakemuksia ja näin ollen käsittelyjen määrää. Muutoksen arvioitiin lisäävän hakemusten määrää merkittävästi. Esityksen mukaan määrän lisäystä hillitsisi kulkutarpeiden osoittaminen ja ajo-oikeuden rajoittaminen vain haettuun tarkoitukseen. Ajokorttiviranomaisen työmäärään lisäys johtuisi hakemusten käsittelystä, yhdenmukaisten käytäntöjen rajaamisesta, erilaisten rajoitusten määrittelystä ja järjestelmäkirjauksista. Esityksen ajankohtana hakemuksia käsiteltiin vuodessa kymmeniä, jonka työmäärän arvioitiin olevan noin 1 htv/1000 hakemusta. Hakemusten määrän kasvu nostaisi henkilöresurssia, joka taas nostaisi asiakashintoja. (HE 146/2017, 44)

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen tiukemman seuranta-ajan aikana tehdyistä teoista liittyvän koulutusvaatimuksen katsottiin esityksessä vaikuttavan poliisin tehtävämääriin ajokorttia palautettaessa. Tämä koskisi kuitenkin vain niitä kuljettajia, joidenka ajokieltooperusteet täytyisivät seuranta-ajan aikana tehdyistä teoista, mikä edellyttäisi tekojen erittelyä ajokiellon perusteena. Ajokieltoon määrättävä tulisi kutsua kuultavaksi ja kuulustelun yhteydessä hänelle ilmoitettaisiin koulutusvaatimuksesta ja koulutustodistuksen esittämisvelvollisuudesta. Vaikka esityksessä arvioitiin sellaisen koulutuksen olevan parhaiten tavoitteiden mukainen, joka kohdistuisi siihen riskialttiiseen käyttäytymiseen, josta henkilö on määrätty ajokieltoon, ei poliisilla olisi velvoitetta määritellä tai arvioida koulutusta tai sen sisältöä tarkemmin. (HE 146/2017, 45)

Ajokortin palauttamisen edellytyksenä ehdotettiin sitä, että ajokortin menettäneen henkilön tulisi esittää toimivaltaisen tahon antaman todistuksen ajokorttilain 37 § mukaisesta suoritetusta koulutuksesta. (HE 146/2017, s. 45). Ajokorttilain 37 § mukaisesti kuljettajan määräytyessä ajokieltoon ensimmäisen 2 vuoden aikana ajo-oikeuden saamisesta, olisi ajokortin palauttamisen edellytyksenä riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän

lisäkoulutuksen. Ajokortin palauttamisen edellytyksenä on, että ajokieltoon määrätty esittää todistuksen tällaisen koulutuksen suorittamisesta. Tällaisen koulutuksen antamista varten vaaditaan lähtökohtaisesti autokoululupa. (HE 146/2017, 59, AKL 4:37 §)

8.2 HE 146/2017: Voimassa oleva laki ja ehdotus sekä eduskunnan vastaus EV 29/2018

Hallituksen esityksen aikaan poikkeuslupaa koskevassa pykälässä luki seuraavasti: *”Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää poikkeuksesta B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta ikävaatimuksesta, jos siihen on erityisen painavia syitä. Ajokortin vähimmäisiästä voidaan poiketa korkeintaan yhdellä vuodella.”* (AKL 9:97).

Esityksessä ehdotettiin poikkeuslupaa koskevan pykälän tekstiksi seuraavaa: *”Liikenteen turvallisuusvirasto 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 toimeentulon turvaamiseen ja välttämättömien asioiden hoitamiseen liittyvät tarpeet. Poikkeuslupaa haetaan hakijan ja hänen huoltajansa yhteisellä hakemuksella. Poikkeuslupa saadaan myöntää aikaisintaan kolme kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta. Kuljettajantutkintoon pääsyn vähimmäisikä on 17 vuotta. Poikkeuslupapäätökseen voidaan liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyn vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä. Poikkeuslupapäätös on pidettävä ajettaessa mukana ja pyydettyä esitettävä poliisille tai muulle liikenteenvalvojalle.”* (HE 146/2017, 126–127)

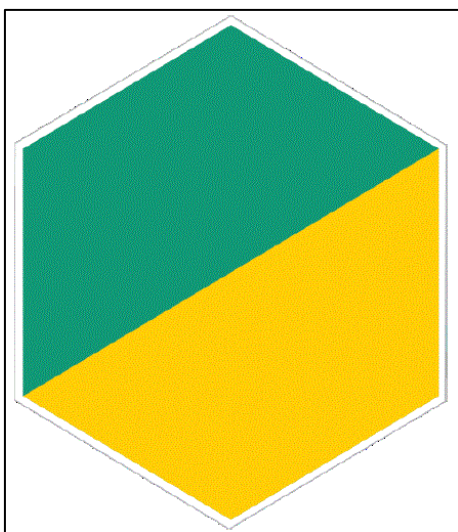
Eduskunnan vastauksessa EV 29/2018 on ajokorttilain 97 § mukaisesta poikkeusluvasta säädetty seuraavasti: *”Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuksen B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta. Hakijan ajokorttitarvetta arvioidessa voidaan erityisinä syinä ottaa huomioon pitkät etäisyydet, käytettävissä olevat joukkoliikenneyhteydet ja mahdollisuudet niiden käyttöön sekä muut kulkuyhteyksiin liittyvät syyt, jotka ovat esteenä työssäkäyntiin, työharjoitteluun tai opiskeluun liittyvien tai muiden vastaavien välttämättömien matkojen tekemiseksi. Ajokorttitarvetta arvioidessa voidaan myöskin ottaa huomioon perheen tilanteen ennalta-arvaamattomat muutokset sekä perheen toimeentulon turvaamiseen ja välttämättömien asioiden hoitamiseen liittyvät tarpeet.”* (EV 29/2018, 24)

”Poikkeuslupaa haetaan hakijan ja hänen huoltajansa yhteisellä hakemuksella, ja se saadaan myöntää aikaisintaan 3 kuukautta ennen kuin hakija täyttää 17-vuotta. Poikkeuslupapäätökseen voidaan liittää ehto kuljetuksista, joihin se oikeuttaa ennen vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä. Poikkeuslupaa koskevaa päätöstä on pidettävä mukana ajossa, ja pyydettyäessä näytettävä poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ikäpoikkeusluvan hakemisesta, hakemisessa käytettävistä lomakkeista ja hakemukseen tarvittavista liitteistä.” (EV 29/2018, 25)

9 HALLITUKSEN ESITYS 70/2022

Hallituksen esitystä 70/2022 ei ehditty käsittelemään ennen hallituksen vaihtumista, mutta sen ehdotukset olisivat tuoneet merkittäviä muutoksia ikäpoikkeuslupaan. Esityksessä ehdotettiin ajokorttilain muuttamista, ja sen erityisenä tavoitteena oli edistää nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta. Myös ajo-opetukseen ehdotettiin muutoksia. Ajo-opetuksen osalta riskientunnistamiskoulutusta olisi laajennettu, ja liukkaalla ajamisen ajo-opetus olisi pääsääntöisesti pitänyt suorittaa ajoharjoitteluradalla.

Rajoitetun ajo-oikeuden myötä olisi luovuttu Liikenne- ja viestintäministeriön poikkeuslupamenettelystä. Rajoitettu B-luokan ajo-oikeus olisi sisältänyt tiettyjä rajoituksia. Nämä rajoitukset olisivat olleet seuraavanlaisia: ajo-oikeus ei olisi voimassa klo 00–05 välisenä aikana, B-luokan rajoitettu ajo-oikeus oikeuttaisi kuljettamaan vain yhtä matkustajaa kerralla, rajoitukset olisivat voimassa siihen asti, että kuljettaja täyttää 18-vuotta, sekä autossa tulisi olla alaikäisen kuljettajan tunnus. (HE 70/2022, 1)



Kuva 3: Alaikäisen kuljettajan tunnus (HE 70/2022)

Uusi laki ajokorttilain muuttamisesta tuli voimaan 1.7.2018. Tämän myötä kansallista ajokorttisääntelyä selkeytettiin ja kevennettiin. Eduskunta hyväksyi lain 26.4.2018, mutta edellytti vastauksensa sisältämissä lausumissa, että valtioneuvosto seuraa ajokorttiuudistusten toteutumista erityisesti liikenneturvallisuuden toteutumisen osalta. Toinen vaatimus oli se, että valtioneuvosto teettää ja toimittaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle seurantatutkimuksen, jossa on selvitettyinä ehdotettujen muutosten toteutuminen ja vaikutukset erityisesti liikenneturvallisuuden, logistiikan ja ammattikuljettajien osalta. (HE 70/2022, 4)

Ajokorttilain seurantatutkimuksen tuloksista tarkasteluvälillä 2019–2020 on havaittavissa myönteistä kehitystä nuorten (17-19-vuotiaiden) kuljettajien osalta, sillä onnettomuusmäärät ovat vähentyneet ja loukkaantumisen kokonaismäärä laskenut. Tulokset osoittavat myös, että nuorten liikennekäyttäytymiseen liittyy kuitenkin tiettyjä huolenaiheita: 17-vuotiaiden kuljettajien määrän kasvun lisäksi myös 17-vuotiaiden loukkaantumiset lisääntyivät vuonna 2020 ja ensimmäisen ajokokemuksen vuoden aikana 17-vuotiaat syyllistyivät lähes kaksinkertaisesti enemmän ajokieltorikoksiin kuin 18-vuotiaat. (HE 70/2022, 4–5)

Vuonna 2018 muuttuneen ajokorttilain johdosta poikkeuslupahakemusten määrä kasvoi voimakkaasti: vuonna 2018 hakemuksia jätettiin 2601 kpl, kun taas 1.1–30.6.2021 hakemuksia oli jätetty 9777 kpl. Näin jyrkkää nousua hakemusten määrässä ei osattu odottaa, jonka takia menettely ei enää täysin vastaa tarkoitustaan. Tapauskohtainen arvio nuoren liikkumistarpeesta on hallinnollisesti raskas menettely ja vain alle kymmenen prosenttia hakemuksista on sellaisia, etteivät ne täytä asetettuja ehtoja poikkeuslupan myöntämiselle. (HE 70/2022, 11)

Esityksen tavoitteena oli ensisijaisesti parantaa nuorten liikenneturvallisuutta. Lain päivittämisellä olisi pyritty vastaamaan seurantatutkimuksessa esiin nousseisiin huolenaiheisiin niin, että nuorilla olisi mahdollisuus liikkua myös tulevaisuudessa. Esityksessä liikenneturvallisuuden edistämistä haettiin ehdotettujen toimenpiteiden muodostaman kokonaisuuden kautta: Yöaikaisen ajamisen ja matkustajamäärän rajoittamisella haluttiin edistää niin nuorten kuin yleistä liikenneturvallisuutta. Alaikäisen kuljettajan tunnuksella ajateltiin olevan helpottava vaikutus viranomaisten osalta, sillä tällöin poliisin olisi ollut helpompi valvoa asetettujen rajoitusten noudattamista. Alaikäisen kuljettajan tunnuksen käytön uskottiin esityksessä myös vaikuttavan nuorten kuljettajien ajokäyttäytymiseen. (HE 70/2022, 19)

9.1 Arvioidut esityksen vaikutukset

Esityksessä rajoitetulla B-luokan ajo-oikeudella nähtiin olevan vaikutusta poliisin toimintaan. Uuden lain vaikutukset olisivat näkyneet niin liikenteenvalvonnassa, rikosten esitutkinnassa kuin ajokielloasioiden käsittelyssä. (HE 70/2022, 37)

Esityksessä on arvioitu, että uusia kuljettajia B-luokan rajoitetulla ajo-oikeudella tulisi vuosittain noin 20 000–30 000 17-vuotiaista. Tämä tarkoittaisi sitä, että vuosittain tulisi valtava määrä uusia kuljettajia, joiden liikennekäyttäytymistä tulisi erityisesti valvoa. Erityisen valvonnan tarpeen nähtiin perustuvan niihin tietoihin, joita siihen mennessä oli kertynyt 17-vuotiaista kuljettajista. Poliisin olisi tämän lakimuutoksen myötä tullut valvoa aktiivisesti näitä kuljettajia. Valvonnan merkitystä olisi korostanut ennalta estävä vaikutus ja kiinnijäämisriskin tuoma vaikutus. Tällainen valvonta olisi luonnollisesti edellyttänyt liikennevalvonnan tehostamista, ja tämän valvonnan kohteena olisivat olleet kaikki 17-vuotiaat kuljettajat. (HE 70/2022, 37)

Esityksessä ei osattu arvioida valvonnasta aiheutuvia taloudellisia kustannuksia poliisille, sillä lakimuutoksen todellisen vaikutuksen näkee yleensä vasta lain voimaantulon jälkeen. Esityksen mukaan valvontaa olisi kuitenkin pitänyt lisätä jokaisen poliisilaitoksen alueella esimerkiksi siten, että ajotapavalvontaan käytettävien työtuntien määrää olisi nostettu, jotta valvontaa olisi voitu kohdentaa. (HE 70/2022, 37)

Esityksessä on otettu huomioon myös mahdolliset ympäristövaikutukset, sillä esityksen mukaiset muutokset lakiin nostaisivat todennäköisesti nuorten kuljettajien yksityisautoilun määrää. Esityksessä oli kuitenkin arvioitu, että poikkeuslupamenettelystä luopumisella ei olisi merkittäviä tai pitkäaikaisia vaikutuksia ympäristöön, sillä vaikka 17-vuotiaiden kuljettajien määrä on noussut, on 18-vuotiaiden B-luokan ajokortin hankkineiden määrä laskenut. Poikkeuslupamenettelyn takia myös traktorin, mopo, kevyen nelipyörän tai moottoripyörän kuljettamiseen vaadittujen ajokorttien suorituspäämäärät ovat laskeneet. Rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden sisältämät rajoitukset nähtiin vähentävän kielteisiä ympäristövaikutuksia, kun ajo-oikeus ei olisi voimassa yöaikaan, ja kyydissä saisi olla kuljettajan lisäksi yksi matkustaja. (HE 70/2022, 40–41)

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta esityksessä on kerrottu, että vuonna 2019–2020, 22 prosenttia 17-vuotiaiden kuljettajien henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtui kello 00–05 välisenä aikana. Tästä syystä on arvioitu, että yöaikaista ajamista rajoittamalla voitaisiin alentaa 17-vuotiaiden onnettomuusriskiä. Tämän lisäksi yöaikainen rajoitus voisi vähentää ajokieltorikoksien määrää, sillä seurantatutkimuksen perusteella nuorten tekemät ajokieltorikokset painottuvat yöaikaan. (HE 70/2022, 41–42)

Matkustajien määrällä on myös havaittu olevan merkitystä onnettomuuksissa, sillä Liikenne- ja viestintäviraston mukaan tammikuun 2019 ja marraskuun 2021 välisenä aikana tapahtuneissa onnettomuuksissa 49 prosentissa 17-vuotiaalla oli kyydissä matkustaja. Tämän lisäksi 25 prosentissa onnettomuuksista 17-vuotiaalla oli kyydissään useampi kuin yksi matkustaja. Näin ollen esityk-

sessä on arvioitu, että matkustajien määrää rajoittamalla voitaisiin mahdollisesti alentaa 17-vuotiaiden onnettomuusriskiä ja onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrää, sekä näin edistää liikenneturvallisuutta. Esityksessä on myös arvioitu, että yöaikaisen ajamisen rajoittamisen myötä alkoholiin liittyvät ongelmat vähenisivät. (HE 70/2022, 41–42)

Esityksessä on tunnistettu kaksi riskiä, jotka voisivat vaikuttaa kielteisesti liikenneturvallisuuteen. Ensimmäinen on se, että on mahdollista, etteivät kuljettajat noudattaisi esityksessä ehdotettuja rajoituksia. Nuorten kuljettajien määrän kasvu ja rajoitusten noudattamatta jättäminen vaikuttaisivat kielteisesti liikenneturvallisuuteen. Toinen seikka, jota esityksessä pidetään riskinä, on se, että rajoituksilla voisi olla kielteistä vaikutusta, vaikka niitä noudatettaisiin. Olisi mahdollista, että rajoitusten takia esiintyisi enemmän riskihakuista liikennekäyttäytymistä esimerkiksi iltaisin ennen yöaikaisen rajoituksen alkua. (HE 70/2022, 42)

Alaikäisen kuljettajan tunnuksen vaikutuksia on myös arvioitu esityksessä. Esityksen mukaan tunnus voisi mahdollisesti motivoida kuljettajaa ajamaan entistä vastuuntuntoisemmin ja muut paremmin huomioiden. Tunnus erottaisi nuoren kuljettajan muiden joukosta, joka taas osaltaan voisi lisätä kuljettajan epävarmuutta liikenteessä. On mahdollista, että tunnuksen käyttö lisäisi muiden kuljettajien ennakkointia, mutta riskinä on, että tunnuksella olisi kielteisiä vaikutuksia muihin tielläliikkujiin, jos tunnus lisäisi muiden tielläliikkujiin epätoivottua käytöstä. (HE 70/2022, 42–43)

Poikkeuslupamenettelyn poistuminen ja uusi rajoitettu B-luokan ajo-oikeus mahdollistaisi 17-vuotiaiden itsenäisen liikkumisen nykyistä paremmin, kun ajokortin saamiseen ei vaikuttaisi nuoren asuinpaikka tai kulkutarpeet. Nuorten itsenäisen liikkumisen mahdollistaminen edesauttaisi nuorten pääsyä harrastuksiin, kouluun ja työpaikalle erityisesti harvaan asutuilla alueilla, joissa julkisen liikenteen tarjonta on puutteellista. Ajokortin mahdollistaminen yhä useammalle voisi vaikuttaa myönteisesti nuorten kouluttautumiseen sekä vaikuttaa nuorten syrjäytymiseen myönteisesti. (HE 70/2022, 44–45)

9.2 HE 70/2022: Ehdotettu lakimuutos ajokorttilaissa

Hallituksen esityksessä on ehdotettu, että ajokorttilain poikkeuslupaa koskeva pykälä 97 poistuisi kokonaan, ja ajokorttilain ikävaatimusta koskeva 2 luvun 5 pykälä muuttuisi. Esityksen aikaan voimassa olevassa ajokorttilain 2 luvun 5 § lukee seuraavanlaisesti: *”Edellä 1 momentin 5 kohdasta poiketen vähimmäisikä ajokortin saamiseksi B- ja BE- luokassa on 17 vuotta, jos kysymyksessä on henkilö, joka opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Opiskelu on osoitettava oppilaitoksen antamalla todistuksella teoriakokeeseen tultaessa. Ennen 1 momentin 5 kohdassa säädetyn vähimmäisiän saavuttamista ajo-*

oikeus oikeuttaa vain tässä momentissa tarkoitettuun opiskeluun liittyviin ajoihin”. (HE 70/2022, 110)

Ajokorttilain 2 luvun 5 § on ehdotettu muuttuvan seuraavanlaisesti: *”Edellä 1 momentin 5 kohdassa säädetystä poiketen B-luokan ajokortin vähimmäisikä on 17 vuotta, jos ajokorttia suorittavan huoltaja on antanut 9 §:n 2 momentissa tarkoitetun suostumuksensa ajokortin suorittamiselle.”* Tämän lisäksi pykälä jatkuisi 5 a § mukaisesti seuraavanlaisesti: *”Rajoitukset alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeuteen: Edellä 5 §:n 6 momentissa tarkoitettu ajo-oikeus on rajoitettu siten, että ajo-oikeus ei ole voimassa kello 00 ja 05 välisenä aikana ja se oikeuttaa kuljettamaan B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa, jossa on enintään yksi matkustaja. Nämä rajoitukset ovat voimassa, kunnes ajo-oikeuden haltija on täyttänyt 18 vuotta.”* (HE 70/2022, 110)

10 LIIKENNETURVAN BLOGIKIRJOITUS

Liikenneturvan toimitusjohtaja Pasi Anteroinen on kirjoittanut liikenneturvan blogiin tekstin, jossa hän ottaa kantaa viimeisimpään hallituksen esitykseen 70/2022. Hänen mukaansa Liikenne- ja viestintäministeriön oli uudella ajokorttilain valmistelulla tarkoitus korjata vuonna 2018 voimaan astuneen ajokorttilain aiheuttamia ongelmia, joista yksi merkittävin oli ikäpoikkeuslupan ehtojen lieventyminen. Tästä seurasi liikenneturvallisuusongelmia, ja 17-vuotiaiden poikkeuslupalaisten määrä kasvoi vuositasolla yli 20 000 kuljettajaan. (Anteroinen, Liikenneturva: Ajokorttilaki ei tullut valmiiksi – turvallisuutta parantavat keinot on silti otettava käyttöön)

Anteroinen kirjoittaa, että 2018 uudistuneen ajokorttilain myötä viranomaisten työmäärä kasvoi ilman erityistä turvallisuushyötyä. Hänen mukaansa on laaja yhteisymmärrys siitä, että nykyinen poikkeuslupajärjestelmä ei toimi. (Anteroinen, Liikenneturva)

Anteroisen mukaan ajokorttilain valmistelua ei saada heittää hukkaan, sillä se sisälsi turvallisuuden kannalta myös hyviä oivalluksia. Hänen näkemyksensä kirjoituksessa oli se, että ajokorttilain avaamisen sijaan voitaisiin toimia nykyisen poikkeuslupajärjestelmän puitteissa ja hyödyntää lakiesityksessä esiin tulleita turvallisuutta parantavia ehdotuksia. Voimassa olevassa ajokorttilaissa on kirjattu, että poikkeuslupapäätökseen voidaan liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyn vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä (Ajokorttilaki, 97§ 3 mom). Ajokorttilaki siis antaa mahdollisuuden asettaa rajoituksia, joten lain muuttamisen sijaan tätä oikeutta voisi käyttää yöaikaisen ajamisen rajoittamiseen. (Anteroinen, Liikenneturva)

Esityksessä yöaikaisen ajamisen rajoittaminen nähtiin tarkkarajaisena ja toimivana liikenneturvallisuustoimena. Nuorten riski joutua liikenneonnettomuuteen on edelleen suurin yöaikaan. Yöaikaan on harvinaista, että nuorella on tarve liikkua kouluun, työhön tai harrastuksiin.

Yöaikaa koskevilla rajoituksilla voitaisiin tehokkaasti estää nuorille tyypillisiä onnettomuuksia, joissa on usein mukana myös päihteitä, ylinopeutta ja nuoria matkustajia. (Anteroinen, Liikenneturva)

Liikenneturvan mielestä kaikki turvallisuustoimet tulisi ottaa osaksi nykyistä poikkeuslupajärjestelmää, ja tehdä poikkeusluvasta taas nimensä mukaisen: tarvehankinnan kautta myönnettyjä rajoitettuja lupia kuljettaa henkilöautoa alaikäisenä. Alaikäisille myönnettyihin poikkeuslupiin voidaan, ja tulisi liittää turvallisuutta edistäviä elementtejä. (Anteroinen, Liikenneturva)

Anteroinen muistuttaa kirjoituksessaan siitä, kuinka Suomen ja EU:n tavoite on puolittaa liikennekuolemien määrä vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasosta. Suomessa menehtyy tällä hetkellä noin 40 nuorta vuosittain (15-17-vuotiasta), ja joka neljäs tieliikenteessä vahingoittunut on nuori. (Anteroinen, Liikenneturva)

Ajokorttilailla on suuri merkitys, kun kyse on nuorten liikenneturvallisuuden parantamisesta. Anteroinen pitää todennäköisenä sitä, että ajokorttilaki avataan uudestaan nykyisellä vaalikaudella, kun uusi ajokorttidirektiivi saadaan EU:sta kansalliseen toimeenpanovaiheeseen. Anteroisen mukaan liikenneturvallisuutta parantavia toimia tulisi tehdä välittömästi nykyiseen poikkeuslupajärjestelmään siitä huolimatta, että uusi direktiivi on tuloillaan, sillä nykylainsäädäntö antaa siihen jo mahdollisuuden. (Anteroinen, Liikenneturva)

11 TULOKSET

Tässä luvussa tarkastelen asettelemiani tutkimuskysymyksiä, ja mitkä ovat löytämäni vastaukset niihin.

1. Miten poikkeuslupamenettely on muuttunut laissa vuosien varrella?

Ennen hallituksen esitystä 212/2010 poikkeuslupaa käsittelevä pykälä löytyi ainoastaan tieliikennelain 267/1981 5 luvun 82 §:stä. Silloinen pykälä oli hyvin suppea, ja sen mukaan liikenneministeriö pystyi erityisistä syistä myöntämään poikkeuksen ajokorttia koskevissa ikä- ja terveysvaatimuksissa. Hallituksen esityksessä 212/2010 haluttiin sisällyttää poikkeuslupaa koskeva pykälä ajokorttilakiin, jonka seurauksena poikkeuslupaa koskeva pykälä tarkentui. Ajokorttilakiin siirtyneessä pykälässä mainittiin siitä, että poikkeus voidaan myöntää erityisen painavista syistä.

Hallituksen esityksen 146/2017 myötä haluttiin poikkeuslupaa koskevaa pykälää muuttaa, jonka seurauksena ajokorttilain mukaan ei vaadita enää erityisen painavia syitä, vaan erityiset syyt riittävät. Näitä erityisiä syitä voivat olla pitkät etäisyydet, käytettävissä olevat joukkoliikenneyhteydet ja mahdollisuudet niiden käyttöön sekä muut kulkuyhteyksiin liittyvät syyt, jotka vaikuttavat nuoren

mahdollisuuksiin kulkea töihin, kouluun, harrastuksiin tai muihin vastaaviin paikkoihin. Tämä laki on opinnäytetyön kirjoitusvaiheessa ajankohtainen.

2. Miksi poikkeuslupamenettelyä on muutettu vuosien varrella?

Poikkeuslupamenettelyyn ei ole tarkemmin kiinnitetty huomiota kuin vasta hallituksen esityksessä 146/2017, jossa sitä yksinomaan pohdittiin. Uusimman hallituksen esityksen 70/2022 perusteella saa sellaisen käsityksen, että siihen halutaan pureutua uudestaan tarkemmin. Vaikka hallituksen esitys 70/2022 ei edennyt loppuun asti, on siitä nähtävissä hallituksen ajatuksia poikkeuslupamenettelystä, ja ilmeisestä tarpeesta muuttaa sitä. Seuraavan tutkimuskysymyksen kohdalla keskityin myöskin selvittämään, miksi hallituksen esitys 70/2022 tähtäsi niin sanotusti helpottamaan poikkeuslupamenettelyä poistamalla sen kokonaan, ja tuomalla lakiin uuden B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden.

Hallituksen esityksen 146/2017 ehdotukset poikkeuslupamenettelyn muuttamisesta perusteluineen olivat hyvin yksinkertaiset. Poikkeuslupamenettelyä haluttiin muuttaa, sillä tiukoista myöntöperusteista johtuen poikkeuslupia ei ollut myönnetty vuosittain kuin muutamia. Erityisen painavien syiden katsottiin liittyvän koko perheen kulkutarpeisiin, ja esityksessä haluttiin ottaa huomioon myös ajokorttia suorittavan omat kulkutarpeet. Esityksessä ehdotettiin, että erityisen painavien syiden sijaan poikkeuslupan myöntämiseen voisivat riittää erityiset syyt, kuten matkat kouluun, töihin ja harrastuksiin.

3. Miksi 17-vuotiaiden mahdollisuutta ajokorttiin on vuoden 2022 hallituksen esityksen mukaan haluttu helpottaa entisestään tarjoamalla mahdollisuutta B-luokan rajoitettuun ajo-oikeuteen?

Hallituksen esityksen 70/2022 ensisijaisena tavoitteena oli edistää nuorten liikenneturvallisuutta. Vuonna 2018 voimaan astuneen ajokorttilain johdosta poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut merkittävästi, eikä nykyisen poikkeuslupamenettelyn nähty enää vastaavan tarkoitustaan. Esityksen kautta haluttiin mahdollistaa nuorten turvallinen liikkuminen tulevaisuudessa, jonka takia esityksessä oli ehdotettu erinäisiä rajoituksia. Liikenneturvallisuuden edistämistä haettiin ehdotettujen toimenpiteiden muodostaman kokonaisuuden kautta.

12 POHDINTA

Tämä opinnäytetyö tarjoaa lukijalle tiivistetyn katsauksen siitä, miten ikäpoikkeuslupa on muuttunut, ja miksi. Aiheesta kiinnostunut voi lukea selkeän yhteenvedon ikäpoikkeuslupan kehittämisestä sen sijaan, että joutuisi etsimään ja yhdistelemään tietoa eri lähteistä.

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli löytää vastaukset asettamiini tutkimuskysymyksiin. Tämä tavoite saavutettiin, sillä vastaukset olivat löydettävissä hallituksen esityksistä. Vastausten

löytäminen kysymyksiin ja kokonaiskuvan saaminen edellytti kuitenkin perusteellista perehtymistä hallituksen esityksiin.

Työssä käytettyjen lähteiden määrä on vähäinen suhteessa yleisesti opinnäytetöissä käytettävään lähteiden määrään. Lähteitä on kuitenkin tarkasteltu yksityiskohtaisesti, ja ne ovat olleet työlle asetettujen tavoitteiden saavuttamisen kannalta riittäviä.

Ikäpoikkeuslupaa koskevaa materiaalia ei kuitenkaan ollut helposti löydettävissä, eikä sitä ole tässä työssä käytettyä enempää saatavilla ainakaan sähköisesti. Olisi ollut mielenkiintoista löytää tietoa pidemmältä aikaväliltä, jotta tämä opinnäytetyö olisi sisältänyt enemmän tietoa ikäpoikkeuslupan kehityksestä vuosien saatossa.

Opinnäytetyö prosessina oli itselle täysin uusi. En ole koskaan aikaisemmin kirjoittanut mitään vastaavanlaista työtä. Alkuun prosessi tuntui sekavalta, mutta työn edetessä asiat alkoivat jäsentymään, eikä kokonaisuus tuntunutkaan enää niin mahdottomalta.

Itselle tuntui hankalalta ajatus siitä, että tekemäni työ ei olisi sisällöltään ja johtopäätöksiltään luotettava. Tästä syystä päädyin tarkastelemaan olemassa olevia lähteitä, joita voidaan pitää suhteellisen luotettavana. Tämä opinnäytetyö toimii kuitenkin hyvin pohjana jatkotutkimuksille. Opinnäytetyöni sisältää tietoperustan ja yhteenvedon siitä, mikä ikäpoikkeuslupa on, ja millä perusteilla sitä on lähdetty muuttamaan. Jatkotutkimusaiheena työssä voitaisiin selvittää liikenneonnettomuustilastojen ja poikkeuslupan myöntämisen yhteyttä toisiinsa. Yhdistämällä tietoperusta tilastoihin saataisiin hyvä kuva siitä, miten hallituksen esityksessä esitetyt tavoitteet ovat toteutuneet.

Poikkeuslupamenettelyn uudistamisessa näkyy toistuvan tavoite siitä, että nuorille tulee antaa mahdollisuus liikkua vapaammin. Samaan aikaan monia ammattilaisia huolettaa niin nuorten kuin muiden tielläliikkujien liikenneturvallisuus. Hallituksen esitysten perusteella on nähtävissä, että muutosta pidetään tarpeellisenä. Hallituksen esityksistä on kuitenkin myös nähtävissä, että monet tahot ajavat ainoastaan omaa tavoitettaan koskien lakimuutosta. Toisille tärkeintä on nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen, kun taas toisille tärkeintä on nuorten syrjäytymisen estäminen ja liikkumisen vapauden mahdollistaminen.

Ikäpoikkeuslupan osalta on nähtävissä, että se on uudistuksen tarpeessa. Vaikka viimeisintä hallituksen esitystä 70/2022 ei ehditty käsittelemään, on myös selvää, että nuorten liikenneturvallisuus huolettaa, ja sitä halutaan parantaa. Esityksessä ehdotetut muutokset eivät tosin olisi olleet järkevimpiä tapoja vaikuttaa nuorten liikenneturvallisuuteen, sillä jokaisella ehdotuksella oli kääntöpuolensa, kuten esimerkiksi rajoitusten noudattamista koskeva

todennäköisyys ja alaikäisen kuljettajan tunnuksen käyttö. Tämän takia tavoitteiden toteutuminen ei olisi ollut varmaa. Toki täytyy ottaa huomioon myös se, että yleensä lain vaikutukset ovat tulleet näkyviin vasta lain voimaantulon jälkeen.

Pohdin pitkään, sisällyttäisinkö liikenneturvan blogitekstin tähän opinnäytetyöhön. Mielestäni blogiteksti tarjosi hyvän ratkaisun sille, miten ikäpoikkeusluvan uudistuksen kanssa voisi tehdä. Blogiteksti oli myös yhtenevä sen kanssa, miten itse näen ikäpoikkeusluvan uudistustarpeen.

Mielestäni ikäpoikkeuslupa on menetelmänä hyvä, sillä se tarjoaa parhaassa tapauksessa helpotusta koko perheelle. Itse näen ikäpoikkeusluvan nimenomaan poikkeuksena, eikä sitä tulisi myöntää lähes jokaiselle sitä hakevalle. Ajokorttilaissa ikäpoikkeusluvasta on säädetty seuraavanlaisesti: *"Poikkeuslupapäätökseen voidaan liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyn vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä"*. Traficomien tilastojen mukaan 1.7.2018–31.12.2023 välisenä aikana kielteisiä päätöksiä on annettu yhteensä 3542, joka on 3,82 % käsitellyistä hakemuksista. (Traficom.fi).

Ikäpoikkeusluvan myöntämisperusteiden ei mielestäni pitäisi kuitenkaan olla sellaisia, että ajokortin hankinta 17-vuotiaana olisi lähes mahdotonta, mutta perusteiden tulisi olla tarkkaan harkittuja. Harjoittelujakson aikana olin monessa sellaisessa tilanteessa mukana, jossa 17-vuotias autonkuljettaja ajoi sellaisia ajoja, joiden takia ei ikäpoikkeuslupaa ollut haettu. Toki, ei ikäpoikkeusluvan saaminen estä sitä, etteikö nuori voisi ajaa autolla ns. turhia ajoja, mutta en näe tarkoituksenmukaisena sitä, että viikonloppu öisin ajetaan ympäri maakuntia auto täynnä humalaisia nuoria. Tällaisissa tapauksissa ikäpoikkeusluvan olemassaolo menettää merkityksensä. Näiden turhien ajojen seurauksena nuori on saattanut menettää ajo-oikeutensa, joka taas itsestä tuntuu turhauttavalta, sillä nyt nuori ei voi käyttää haettua poikkeuslupaa niihin tarkoituksiin, mihin se on alun perin hankittu.

Kuten Anteroinen toi esiin blogitekstissään, on ikäpoikkeuslupaa myönnettäessä mahdollisuus asettaa rajoituksia. Aikaisemmin tässä kappaleessa mainitsin, on ajokorttilaissa säädetty ikäpoikkeusluvasta seuraavanlaisesti: *"Poikkeuslupapäätökseen voidaan liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyn vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä"*. Itsestäni tuntuu turhalta lähteä uudistamaan koko prosessia, kun olemassa olevan lain mukaan asiaan olisi mahdollista jo saada suuria muutoksia. Lainmuutos vaatisi kuitenkin paljon aikaa ja vaivaa monelta taholta, ja lopputulos ei mitään ilmeisemmin täyttäisi sille asetettuja tavoitteita. Viimeisin hallituksen esitys, mitä eduskunta ei ehtinyt käsittelemään, vaikuttaa minusta epätoivoiselta yritykseltä keksiä jonkinlainen ratkaisu siihen, että miten ikäpoikkeuslupaa koskevaa lainsäädäntöä pitäisi muuttaa. Kenelläkään ei vaikuta olevan todellista ymmärrystä siitä, miten tällaiset muutokset tulisivat vaikuttamaan kaikkein tärkeimpään tavoitteeseen, eli liikenneturvallisuuden parantamiseen.

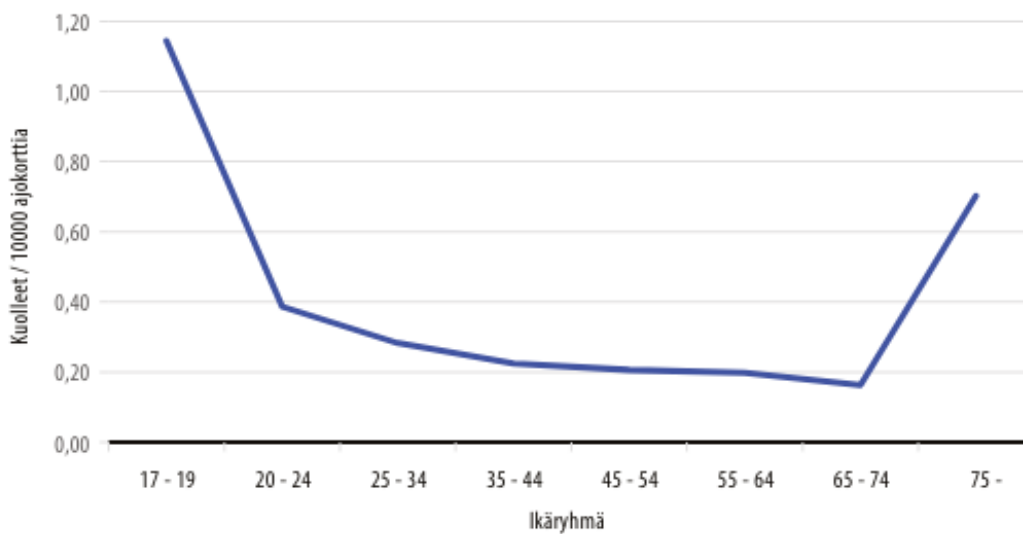
Hallituksen esitys, joka johti nyt voimassa olevaan lakiin, vaikutti kokonaisuudessaan järkevältä ja perustellulta, eikä lakiin tehty mittavia muutoksia. Viimeisin Marinin hallituksen esitys taas vaikuttaa mielestäni siltä, että koko laki on räjäytetty palasiksi, eikä kenelläkään ole todellista ymmärrystä siitä, miten tällaiset muutokset vaikuttaisivat tärkeimpään tavoitteeseen, eli liikenneturvallisuuden parantamiseen. Esityksessä on tuotu monia hyviä ehdotuksia esiin, esimerkiksi rajoitusten asettamisesta, mutta se laajuus, missä lakia esitettiin muutettavaksi, vaikuttaa liian riskialttiilta. Ikäpoikkeuslupa menetelmänä vaatisi kuitenkin tarkempaa arviota sen vaikutuksista, sillä liikenneturvallisuutta on pyrittävä jatkuvasti parantamaan.

Valtioneuvosto on 24.3.2022 julkaissut periaatepäätöksen, jonka mukaan liikenneturvallisuusstrategia tähtää kaikkien liikennemuotojen turvallisuuden parantamiseen. Visiona strategiassa on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneturvallisuusstrategian linjaukset ovat:

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.

(Valtioneuvoston periaatepäätös: Liikenneturvallisuusstrategia tähtää kaikkien liikennemuotojen turvallisuuden parantamiseen, Lvm.fi)

Kuvio 8. Kuolleiden henkilöauton kuljettajien määrä suhteessa ikäryhmän henkilöauton ajo-oikeuksien määrään. Liikennekuolemien määrä on laskettu vuosilta 2018–2020 ja ajo-oikeuksien määrä 1.1.2019, 1.1.2020 ja 1.1.2021.



Lähde: Tilastokeskus ja Traficom

Kuva 4: Kuvakaappaus Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026, sivu 75. Kuolleiden henkilöautonkuljettajien määrä suhteessa ikäryhmän ajo-oikeuksien määrään. (Liikenne- ja viestintäviraston julkaisuja 2022:3, Lvm.fi)

Strategiset linjaukset koskettavat kokonaisuudessaan vahvasti myös ikäpoikkeuslupaa menetelmänä. Liikenneturvallisuuden parantamisen näkökulmasta ikäpoikkeuslupaa koskevalle lainsäädännölle tulisi siis tehdä jotain. Mielestäni järkevintä olisi tarkastella ensimmäisenä voimassa olevaa lainsäädäntöä, ja niitä monia mahdollisuuksia, mitä se tarjoaa tilanteen parantamiselle. Vaikka viimeisintä hallituksen esitystä ei ehditty käsittelemään, eikä laki ole muuttunut, on esitys kuitenkin esimerkki siitä, millaisia erilaisia tavoitteita ikäpoikkeuslupan muuttamiseksi päättäjillä on mielessä.

12.1 Jatkotutkimus

Aihe tarjoaa valtavasti vaihtoehtoisia linjoja jatkaa aiheen tarkempaa tutkimista. Tässä opinnäytetyössä on käyty läpi ikäpoikkeuslupaa teorian näkökulmasta, eikä tämä sisällä tietoa tilastollisesta näkökulmasta. Vaikka aiheesta on tehty tutkimusta tilastollisesta näkökulmasta, on näistä tutkimuksista aikaa sen verran, että olisi aihetta tarkastella uusimpia tilastoja. Tällainen jatkotutkimus ikäpoikkeuslupaa koskevista tilastoista voisi sisältää analyysin ikäpoikkeusluvalla tapahtuneista onnettomuuksista, niihin johtaneista tapahtumista ja onnettomuuksien vakavuusasteesta. Tutkimuksessa voisi tarkastella onnettomuuskehitystä siitä ajasta lähtien, jolloin tällä hetkellä voimassa oleva laki on astunut voimaan. Sen sijaan, että aiheesta tekisi tutkimuksen

vain tilastojen pohjalta, voisi tutkimukseen liittää haastatteluja, joilla selvitetäisiin mm. nuorten kuljettajien suhtautumista liikenneturvallisuuteen.

Toinen linja, millä tutkimusta voisi jatkaa, olisi tutkimus tavoista, joilla edistää ikäpoikkeusluvan saaneiden turvallista ja vastuullista liikennekäyttäytymistä. Heti ensimmäisenä tulee mieleen pohtia enemmän sitä, millaisia mahdollisuuksia jo voimassa oleva laki tarjoaa. Voisi pohtia, millaisia rajoituksia ikäpoikkeuslupaa hankkivalle voisi asettaa ja millaisia kustannusvaikutuksia näillä olisi.

Kolmas linja, millä tutkimusta voisi jatkaa, olisi enemmän poliisilähtöinen vaikuttaminen nuorten liikennekäyttäytymiseen. Asiaa voisi tutkia siltä kannalta, miten poliisina voisi edistää nuorten turvallisuutta liikenteessä. Tällaisessa työssä voisi pohtia sitä, miten nuoria kohdataan ja miten asioista puhutaan nuorten kanssa. Toisin sanoen, miten poliisi näkyy nykynuorisolle, ja mikä on nuorison suhtautuminen poliisiin. Poliisilla on mahdollisuus antaa liikennekasvatusta ja neuvontaa. Tällaisia keinoja voisivat olla esimerkiksi yhteistyöpajat nuorten kanssa, joissa yhdessä mietitään keinoja ja ideoita turvallisempaan liikkumiseen ja määritellään liikennekäyttäytymisen rajoja.

Poliisityön näkökulmasta on mielestäni monia mahdollisuuksia vaikuttaa nuorten liikenneturvallisuuteen varhaisen puuttumisen kautta. Poliisi osallistuu paljon erilaisiin tapahtumiin ja järjestää säännöllisesti käyntejä eri kouluissa ympäri maata. Yleensä teemana on ollut jokin puhuttava aihe kuten yhtenä esimerkkinä sosiaalinen media. Koulukäynneistä voisi ottaa hyödyn irti myös liikenneturvallisuuden parantamisen näkökulmasta. Jos mahdollista, voisi liikennepoliisisektorin partio osallistua koulupoliisitoimintaan, ja käydä valistamassa nuoria hyvästä liikennekäyttäytymisestä. Poliisin koulutus mahdollistaa myös sen, että perus kenttäpartio tai koulupoliisi voisi itsekin puhua liikenteestä nuorten kanssa. Tällainen käynti voisi hyvin olla kohdennettu esimerkiksi lukiolaisille ja ammattikoulussa opiskeleville, jotka ovat jo mahdollisesti ajokortin haltijoita, tai joilla ajokortin hankinta on edessä lähiaikoina. Tällaiset koulukäynnit voisivat herättää paljon hyviäkin keskusteluita nuorten ja poliisin välillä, ja mahdollistaa nuorille tilaisuuden kysyä heitä askarruttavia kysymyksiä alan ammattilaisilta.

13 LÄHDEKRITIIKKI

Tässä opinnäytetyössä käytin lähteenä pääasiassa virallisia asiakirjoja, joten niitä voidaan pitää suhteellisen luotettavana. Hallituksen esitykset ovat toimineet perustana voimaan astuneelle lainsäädännölle, joten ne ovat paikkaansa pitäviä asiakirjoja.

Tarkemmin analysoituna työssä käytetyt lähteet ovat luotettavalta, koska ne ovat peräisin eduskunnalta. Vaikka työssä on lähteenä myös vanhentuneeseen tietoon liittyviä lähteitä, ei sillä ole merki-

tystä luotettavuuden kannalta, sillä lähde on työssä myös käsitelty vanhentuneena. Työssä käytetyt lähteet ovat pääosin ensisijaisista lähteistä peräisin, sillä tieto on otettu suoraan eduskunnan sivuilta ja oikeusministeriön omistamasta Finlexistä.

Lähteenä työssä on käytetty myös blogikirjoitusta, joka on julkaistu Liikenneturvan sivuilla. Sen on kirjoittanut Liikenneturvan toimitusjohtaja Pasi Anteroinen. Tätä lähdettä ei kuitenkaan ole käytetty faktana, muuten kuin siltä osin, millaisia vaikutusmahdollisuuksia voimassa oleva ajokorttilaki tarjoaa ikäpoikkeusluvan rajoittamisen osalta. Tästä aiheesta on kuitenkin lähteenä myöskin itse ajokorttilaki. Blogitekstiä on tässä opinnäytetyössä käsitelty mielipidekirjoituksena. Tekstiä on käytetty tässä opinnäytetyössä lähinnä ajatusten herättämistä varten, sillä se sopi mielestäni loistavasti työhön.

LÄHTEET

Aamulehti, 13.9.2020: Lounais-Suomessa viikonlopun aikana jo kolme loukkaantumisiin johtanutta liikenneonnettomuutta, joissa autoa kuljetti 17-vuotias, luettavissa: <https://www.aamulehti.fi/uutiset/art-2000007420726.html>, luettu 18.3.2024

Ajokortti-info, päivitetty 05.02.2024: Poikkeukset B-luokan ikävaatimuksiin, luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/fi/ajokortin-hankkiminen/poikkeukset-b-luokan-ikavaatimuksiin>, luettu: 15.9.2023

Anttila, Pirkko, 2000: Tutkimisen taito ja tiedon hankinta

Eduskunta: Lakien säätäminen eduskunnassa, luettavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/eduskunnan_tehtavat/lakiensaaminen/Sivut/default.aspx?TSPD_101_R0=08d2c9383aab2000a2e93676f1039029e41eb94ecd0f5dcbf4673b37451835ae0ffbe8f14d74b068089a457c001430002661ca4484cf9ae5ff39def254d6b1eb697392b38d0059b4f1a6993977eb0134dbc040440d6c083be6387ec14260a295, luettu: 22.9.23

Eduskunta: Hallituksen esitys HE 70/2022, luettavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE_70+2022.aspx, luettu 22.2.23

Eduskunta: Eduskunnan vastaus 269/2010, luettavissa: <https://www.eduskunta.fi/FI/Vaski/sivut/trip.aspx?triptype=ValtiopaivaAsiakirjat&docid=ev+269/2010>, luettu 9.10.23

Eduskunta: Eduskunnan vastaus EV 29/2018 – HE 146/2017, luettavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/EduskunnanVastaus/Documents/EV_29+2018.pdf, luettu 22.9.23

Eduskunta: Hallituksen esitys HE 146/2017, luettavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Sivut/HE_146+2017.aspx, luettu 17.3.23

Finlex: Ajankohtainen ajokorttilaki 386/2011, luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386>, luettu 26.2.23

Finlex: Alkuperäinen ajokorttilaki 386/2011, luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110386>, luettu 12.2.23

Valtioneuvosto: Oikeusministeriön julkaisu, hallituksen esitysten laatimisohteet, 2004, luettavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/75847/hallituksen_esityksen_laatimisohteet.pdf, luettu 22.9.2023

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:3: Liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026, luettavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163951/LVM_2022_3.pdf, luettu 15.5.24

Anteroinen, Pasi, Liikenneturva, 17.02.2023: Ajokorttilaki ei tullut valmiiksi – turvallisuutta parantavat keinot on silti otettava käyttöön, luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/ajankohtaista/ajokorttilaki-ei-tullut-valmiiksi-turvallisuutta-parantavat-keinot-on-silti-otettava-kayttoon/#f74f58c7>, luettu 9.10.22

Liikenneturva: Nuoret liikenteessä, luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/nuoret-liikenteessa/#bc6cfcfb>, luettu 22.9.23

Liikenne– ja viestintäministeriö: Valtioneuvoston periaatepäätös: Liikenneturvallisuusstrategia tähtää kaikkien liikennemuotojen turvallisuuden parantamiseen, luettavissa: <https://lvm.fi/-/valtioneuvoston-periaatepaatos-liikenneturvallisuusstrategia-tahtaa-kaikkien-liikennemuotojen-turvallisuuden-parantamiseen-1695976>, luettu 15.5.24

Liikenne– ja viestintäministeriö: Liikenne– ja viestintäpolitiikka, luettavissa: <https://www.lvm.fi/vastualueet>, luettu 14.3.23

Nuorten eduskunta, 21.04.2020: Näin laki syntyy Suomessa, luettavissa: <https://www.nuorteneduskunta.fi/fi/demokratian-polku/>, luettu 23.1.2024

Ojasalo, Katri. Moilanen, Teemu & Ritalahti, Jarmo 2020, Kehittämistyön menetelmät: Uudenlaista osaamista liiketoimintaan.

Oppariapu: Apua opinnäytetyön kirjoittamiseen, luettavissa: <https://www.oppariapu.wordpress.com>, luettu 6.4.23

Traficom: Ajokortin ikäpoikkeuslupiin liittyvät tilastot, luettavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/ajokortin-ikapoikkeuslupiin-liittyvat-tilastot>, luettu 23.1.2024

Transportstyrelsen.se, luettavissa: <https://www.transportstyrelsen.se/en/road/Driving-licences/im-going-to-take-my-driving-licence/>, luettu 30.1.2024

Yle.fi, 7.8.2023: Poliisi: Huittisten kuolonkolarin 17-vuotias kuljettaja ajoi reipasta ylinopeutta – yksi kuoli, luettavissa: <https://yle.fi/a/74-20044092>, luettu 18.3.2024

