

Asia: VN/8292/2021

Lausuntopyyntö: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Onnettomuustietoinstituutti OTI kiittää mahdollisuudesta kommentoida ajokorttilakiin ehdotettuja muutoksia. OTIn mielestä lakiin esitettyjen ehdotusten pitäisi olla perusteltavissa tieteellisessä tutkimuksessa todetuilla myönteisillä tai vähintään neutraaleilla turvallisuusvaikutuksilla. Vuonna 2018 ajokorttilakiin tehtyjen muutosten turvallisuusvaikutusten arviointi on vielä kesken. Edellisen lakimuutoksen jälkeen poikkeusluvalla 17-vuotiaana B-luokan ajo-oikeuden saaneiden kuljettajien onnettomuuksien taustatekijöistä ja kuljettajien riskeistä on vielä olemassa liian vähän tietoa. Näin ollen turvallisuuden parantamisen kannalta tärkeimpien toimenpiteiden tunnistaminen ja valinta on nykytilanteessa vaikeaa.

Lainsäädännön kehittämisen ensisijainen tavoite tulisi olla nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen. Suomi on myös sitoutunut puolittamaan liikennekuolemien määrän vuoteen 2030 mennessä. Ehdotuksessa jää epäselväksi, tukevatko esitetyt toimenpiteet näiden tavoitteiden toteutumista. OTI ei näillä tiedoilla voi varauksetta tukea esitettyä muutosta. On myös huomioitava, että ehdotettujen muutosten vaikutus nuorten kuljettajien kulkumuotojakaumiin on toistaiseksi arvioimatta.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimien onnettomuuksien perusteella tiedetään, että nuorten vakavissa liikenneonnettomuuksissa on usein esiintynyt riskitekijöinä mm. korkeat ylinopeudet, päihtyneenä ajaminen sekä turvavyön käyttämättömyys. Näiden lisäksi nuorten autoissa on usein ollut kuljettajan lisäksi useita matkustajia. On myös yleisesti tiedossa, että nuoret kuljettajat ovat väkilukuun ja ajokortillisten määrään verrattuna ylliedustettuina vakavissa liikenneonnettomuuksissa. European Transport Safety Council (ETSC) totesi tuoreessa nuorten liikenneturvallisuutta käsittelevässä raportissaan hyvin yksiselitteisesti, että ajokortti-ikä laskeminen heikentää liikenneturvallisuutta. On oletettavissa, että edellä mainitut nuorilla kuljettajilla havaitut tyypilliset riskitekijät tulevat näkymään myös 17-vuotiailla kuljettajilla. Näillä perusteilla OTI arvioi

17-vuotiaiden henkilö- ja pakettiautonkuljettajien onnettomuuksien lisääntyvän ja esitettyjen muutosten kokonaisvaikutuksen saattavan olla jopa liikenneturvallisuutta heikentävä.

Lausuntomateriaali sisältää yksittäisiä ehdotuksia, joilla OTI arvioi olevan myönteisiä turvallisuusvaikutuksia. OTI kannattaa ehdotusta ajokieltokoulutuksen laajentamisesta myös ns. alempiin ajokorttiluokkiin. Samassa yhteydessä OTI esittää, että uuden kuljettajan ajokieltokoulutukseen yhdistettäisiin pakollinen nuoren terveystodistuksen hankkiminen, ja jos ajokiellon taustalla olisi liikennepäihtymys, erikoislääkärin lausunto. Tutkittujen onnettomuuksien perusteella tiedetään, että riskialteimpien kuljettajien taustalla on monesti terveyspulmia.

Jos ehdotus poikkeuslupamenettelystä luopumisesta toteutuu (eli ajokortti-ikää alennetaan) ja ajo-oikeuden voi saada huoltajan suostumuksella, OTI esittää, että ehdotettuja rajoitustoimenpiteitä on tietyiltä osin kiristettävä: OTI esittää, että olisi ainakin huolehdittava liikennevalvonnan riittävydestä ja nuorten kuljettajien riittävästä osaamisen tasosta. Toimenpiteillä pyrittäisiin kompensoimaan muutoksen mahdollisesti aiheuttamia kielteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia. OTI korostaa, että tehokkaimpien rajoitustoimenpiteiden valitsemiseksi ja niiden kohdentamiseksi tarvitaan kuitenkin laajempaa tutkimustietoa ja vaikutusarvioita (esim. yöajokiellon laajuus).

Nuorten liikenneturvallisuustilanne

OTI toteaa nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden nykytilanteesta, että nuoret, 18–24-vuotiaat, kuljettajat aiheuttivat vuosina 2010–2019 henkilö- ja pakettiautoilla 304 ja muilla ajoneuvoilla 52 kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta. Viime vuosina nuorten myönteinen turvallisuuskehitys on pysähtynyt paikalleen ja onnettomuuksia on tapahtunut vuosittain keskimäärin 30. Nyt lausuttavana olevien ehdotusten kannalta on tärkeää huomata, että aiheuttajakuljettajien joukossa korostuivat kaikista nuorimmat ikäluokat: 18–19-vuotiaiden kuljettajien osuus 18–24-vuotiaista aiheuttajista oli 42 %.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tunnistivat inhimilliseen tekijään liittyviä taustariskejä 90 prosentissa vuosina 2010–2019 tutkimissaan 18–24-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa. Yleisimpiä riskitekijöitä olivat kuljettajan tilaan liittyvät päihderiskit, alentunut vireystila, mielentila ja itsetuhoisuus. Onnettomuuksien ennalta ehkäisemiseksi tutkijalautakunnat esittivät muun muassa mielenterveyspalveluiden kehittämistä, millä käytännössä tarkoitettiin esimerkiksi nuorten ohjaamista mielenterveyttä tukevaan hoitoon sekä hoidon/kuntoutuksen kehittämistä. Lisäksi riittävän ajoterveyden varmistamiseksi tulisi tulevaisuudessa pyrkiä tunnistamaan yhä paremmin ajokykyyn vaikuttavia sairauksia sekä lääkkeitä ja kehittää entisestään esimerkiksi liikennelääkärijärjestelmää.

OTI haluaa muistuttaa myös autolla liikkumiseen liittyvästä riskistä joutua onnettomuuteen. Vuosina 2010–2019 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa oli muiden aiheuttamissa yhteenajo-onnettomuuksissa vastapuolena yhteensä 52 iältään 18–24-vuotiaista henkilö- tai pakettiautonkuljettajaa. Heistä kahdeksan vammautui onnettomuudessa vakavasti ja 11 kuoli.

Liikennevakuutuksesta korvatuista liikennevahingoista saatavien ennakkotietojen mukaan 17-vuotiaat yksityiskäyttöisten henkilöautojen kuljettajat aiheuttivat vuonna 2020 yhteensä 157 tie- tai katuverkolla tapahtunutta vahinkoa. Vuonna 2019 vastaava määrä oli 98 ja vuonna 2018 vahinkoja oli 18. Iältään 18-vuotiaat kuljettajat aiheuttivat vastaavana aikana noin 550 vahinkoa vuosittain eikä määrä muuttunut merkittävästi. 19-vuotiaat kuljettajat aiheuttivat vuonna 2020 puolestaan 670 liikennevahinkoa, mikä on noin 20 % vähemmän kuin vuonna 2019 ja 35 % vähemmän kuin vuonna 2018, jolloin 19-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamien liikennevahinkojen määrä (1 037) oli korkein viime vuoteen.

Kaikenikäiset kuljettajat aiheuttivat vuonna 2020 yksityiskäyttöisillä henkilöautoilla tie- tai katuverkolla 20 % vähemmän liikennevahinkoja kuin vuonna 2019. Vuosien 2018 ja 2019 vahinkomäärät olivat lähes yhtä suuret.

Liikennevakuutuksesta korvattujen liikennevahinkojen aineistosta on huomattava, että tieto lähes joka kolmannen kuljettajan iästä puuttuu. Näin ollen tässä mainitut havainnot perustuvat kuljettajiin, joiden iästä on tieto olemassa. Tieto liikennevahinkojen uhrien eli henkilövahinkokorvauksia saaneiden iästä on kattavaa.

17-vuotiaiden kuljettajien yksityiskäyttöisellä henkilöautolla tie- tai katuverkolla vuonna 2020 aiheuttamista 157 vahingosta 91 (58 %) oli henkilövahinkoja, joissa jollekin liikennevahingossa mukana olleelle maksettiin korvauksia henkilövahingon johdosta. Henkilövahinkojen yhteydessä maksettiin henkilövahinkokorvauksia yhteensä 158 henkilölle. Vuonna 2019 17-vuotiaiden aiheuttamia henkilövahinkoja oli 53 kappaletta ja niiden yhteydessä maksettiin henkilövahinkokorvauksia 89 henkilölle.

Kaikilla alueilla tapahtuneet liikennevahingot sekä henkilöauton käyttötavasta riippumatta, liikennevakuutuksesta maksettiin vuonna 2020 henkilövahinkokorvauksia 104:lle 17-vuotiaalle henkilöautonkuljettajalle (75 vuonna 2019, 23 vuonna 2018).

17-vuotiaille kaavaillut rajoitukset ja niiden noudattamisen varmistaminen

Jos ehdotetut muutokset astuvat sellaisenaan voimaan, OTI pitää tärkeänä 17-vuotiaiden kuljettajien B-luokan ajo-oikeuden rajoittamista liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Valvomalla 17-vuotiaille asetettujen rajoitusten noudattamista voidaan valvoa myös muun ikäisiä kuljettajia ja parantaa myös

heidän turvallisuuttaan. Ehdotettujen rajoitusten vaikuttavuutta ja valvontamahdollisuuksia tulisi kuitenkin vielä tarkastella. Kokemattomuuden ja nuoren iän tiedetään yleisesti liittyvän kohonneeseen onnettomuusriskiin. Sen vuoksi on erittäin tärkeää varmistaa 17-vuotiaiden kuljettajien liikennesääntöjen osaaminen sekä varmistaa niiden noudattaminen. Nuorten kuljettajien aiheuttamista onnettomuuksista olemassa olevaan tietoon pohjautuen tulisi myös vielä tarkastella muiden rajoituskeinojen tehokkuutta.

17-vuotiaiden kuljettajien ajo-oikeutta on ehdotettu rajoitettavaksi lauantaisin ja sunnuntaisin klo 00–05 välisenä aikana. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2010–2019 tutkimista 18–24-vuotiaiden henkilö- ja pakettiautokuljettajien aiheuttamista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista kaikkiaan 36 % (n=109) tapahtui klo 00–05 välisenä aikana. Onnettomuuksista 23 % (n=69) tapahtui lauantaina tai sunnuntaina klo 00–05, kun taas maanantaisin–perjantaisin klo 00–05 tapahtui 13 % onnettomuuksista.

Nuorten kuljettajien riskikäyttäytyminen

Henkilö- tai pakettiautolla kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden vuosina 2010–2019 aiheuttaneista 18–24-vuotiaista kuljettajista 76 prosentilla (n=232) toteutui yksi tai useampi seuraavista sääntörikkomuksista: ylinopeutta vähintään 20 km/h, päihtymys tai turvavyön käyttämättömyys. Edellä mainittuja sääntöjä rikkoneista kuljettajista joka kolmannella (34 %, n=79) oli vähintään yksi matkustaja kyydissään ja lähes joka kymmenennellä (9 %, n=20) oli vähintään kolme matkustajaa kyydissään. 18–24-vuotiaiden kuljettajien muilla ajoneuvoilla kuin henkilö- ja pakettiautoilla aiheuttamista onnettomuuksista 62 prosentissa (n=32) esiintyi yksi tai useampi edellä mainituista sääntörikkkeistä.

Nuorten kuljettajien matkustajat

Nuorilla onnettomuuteen joutuneilla kuljettajilla korostuu muita ikäryhmiä enemmän se, että autossa oli matkustajia. Kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden vuosina 2015–2019 aiheuttaneista 18–24-vuotiaista 68 % (n=115) ajoi yksin. 25–64-vuotiaista yksin ajoi 79 %. Nuorten matkustajat olivat tyypillisesti kavereita tai muita samanikäisiä henkilöitä (72 % matkustajista) ja yleensä kyydissä oli enemmän kuin yksi kaveri (47 % tapauksista, joissa mukana oli kaveri tai muita samanikäisiä henkilöitä). (OTI Nuorisoraportti 2021)

Myös Salla Salenius totesi pro gradussaan (Nuorten kuljettajien onnettomuudet suhteessa kuljettajatutkimuksen sisältöön, Helsingin yliopisto 2017, s. 46), että nuorilla kuljettajilla oli muita ikäryhmiä yleisemmin matkustajia kyydissään: ”Onnettomuuden sattuessa liki puolet vastapuolen kuljettajista ajoi yksin, kun taas 38 %:lla oli kaveri tai useampia kavereita kyydissä. Niistä kuljettajista, joilla oli matkustajia kyydissä, 36 % ajoi ilta- tai yöaikaan (18.01–06.00). Kuten nuoret aiheuttajakuljettajat, myös nuoret yhteenajojen vastapuolet ajoivat vanhempia kuljettajia

yleisemmin kavereiden kanssa. Osuus oli suurempi verrattaessa sitä niin vanhempiin aiheuttajiin kuin vastapuoliin.”

Ehdotukset sallisivat auton kuljettamisen kaikilla matkoilla

17-vuotiaiden kuljettajien B-luokan ajo-oikeuden saamiseen liittyvästä tarveharkinnasta esitetään luovuttavan. Ehdotettu lainsäädäntö mahdollistaa siten 17-vuotiaille henkilöauton kuljettamisen myös vapaa-ajanmatkoilla. OTI toteaa, että suurin osa kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien nuorista aiheuttajakuljettajista oli onnettomuuden sattuessa vapaa-ajanmatkalla: Niistä 18–24-vuotiaista henkilö- tai pakettiautolla kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden vuosina 2010–2019 aiheuttaneista kuljettajista, joiden matkan tarkoitus oli todennettavissa (n=257), useampi kuin joka toinen (56 %, n=145) oli onnettomuuden sattuessa vapaa-ajan matkalla, 8 % (n=21) oli työmatkalla, 9 % (n=24) oli asiointimatalla, 6 % (n=16) oli koulu- tai opiskelumatalla ja lopuilla 21 prosentilla matkan tarkoitus oli joku muu.

Tutkijalautakuntien nuorten kuljettajien onnettomuuksien yhteydessä esittämät turvallisuuden parannusehdotukset

Nuorten kuljettajien aiheuttamien onnettomuuksien ennaltaehkäisemiseksi ja onnettomuuksien seurauksien lieventämiseksi liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat esittäneet lukuisia turvallisuuden parannusehdotuksia. OTI toistaa OTI-Nuorisoraportissa (2021) julkaistut tutkijalautakuntien esittämät parannusehdotukset:

Lautakunnat pitivät tärkeänä sitä, että kuljettajien ajokunnon valvontaa liikenteessä tehostettaisiin erityisesti päihtymyksen osalta. Ajokunnon varmistamiseksi ajoneuvoihin tulisi lisäksi ottaa käyttöön alkolukot. Onnettomuuksien ennalta ehkäisemiseksi tutkijalautakunnat esittivät myös mielenterveyspalveluiden kehittämistä, millä käytännössä tarkoitettiin muun muassa nuorten ohjaamista mielenterveyttä tukevaan hoitoon sekä hoidon/kuntoutuksen kehittämistä. Kuljettajien riittävän ajoterveyden varmistamiseksi tulisi tulevaisuudessa pyrkiä tunnistamaan yhä paremmin ajokykyyn vaikuttavia sairauksia sekä lääkkeitä ja kehittää entisestään esimerkiksi liikennelääkärijärjestelmää.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat esittäneet, yhä useampiin ajoneuvoihin tulisi saada kuljettajaa tukevia ajoneuvojärjestelmiä, kuten ajonvakautusjärjestelmä, kaistavahti ja älykäs nopeusrajoitin. Aktiivisten turvalaitteiden lisääntymistä edesauttaisi ajoneuvokannan uudistumisen tukeminen, mikä samalla toisi liikenteeseen myös rakenteellisesti vankempia ja turvallisempia ajoneuvoja. Passiivisen turvallisuuden lisäämisen näkökulmasta lautakunnat ehdottivat myös muun muassa turvavöiden kehittämistä sellaisiksi, että niiden toiminta olisi joko kokonaan automaattista tai käyttö olisi yhteydessä ajoneuvon kulkemaan nopeuteen.

Tieympäristön näkökulmasta tyypillisin parannusehdotus koski (keski)kaiteiden asentamista. Kaiteiden ohella ehdotettiin usein myös heräteviivojen tekemistä niin ajoradan reunaan kuin keskelle. Lautakunnat toivoivat myös, että tieympäristön pehmentämiseen kiinnitetään huomiota muun muassa puita tai kivikkoa raivaamalla sekä ojia ja penkereitä loiventamalla.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi lautakunnat toivoivat yleisesti lisää valistusta ja tiedotusta etenkin ajo- ja liikkumiskuntoon sekä ikään ja vähäiseen ajokokemukseen liittyvistä riskitekijöistä. Tärkeitä teemoja ovat lisäksi ajonopeudet ja ajo-olosuhteet. Tutkijalautakunnat korostivat lisäksi niin itse kuljettajan kuin vanhempien vastuuta nuorten liikenneturvallisuudesta.

Lautakunnat parantaisivat nuorten liikennekäyttäytymistä lisäämällä myös poliisin tekemää ajonopeuksien valvontaa.

Parkkari Kalle
Onnettomuustietoinstituutti

Räty Esa
Onnettomuustietoinstituutti OTI