

Asia: VN/8292/2021

Arviomuistio ajokorttilain muutoksille - nuorten liikenneturvallisuus

Lausunnonantajan lausunto

Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.

1. Liikenneturva ehdottaa ensisijaisesti, että henkilöauton ajokortin suorittamisen ikä on kaikille 18 vuotta EU:n ajokorttidirektiivin mukaisesti.
2. Mikäli ikäpoikkeuslupa tullaan jatkossakin sallimaan alle 18-vuotiaille kuljettajille, Liikenneturva ehdottaa, että ikäpoikkeuslupa oikeuttaa ajamaan vain niitä ajoja, joihin poikkeuslupa on myönnetty.
3. Mikäli ikäpoikkeusluvalla voi suorittaa kortin, eikä siihen aseteta ehtoa, joka oikeuttaisi vain niihin ajoihin joihin lupa on myönnetty, pitää poikkeusluvalla kortin suorittamiseen sekä poikkeusluvalla ajamiseen liittää muita Liikenneturvan lausunnossa ehdotettuja ehtoja ja rajoituksia.

Tarkempi vaihtoehtojen punninta

1. Alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittaminen tai porrastaminen

Ensimmäisenä rajoitusvaihtoehtona esitetään ajo-oikeuksien rajoittamista yöaikaan. Liikenneturva kannattaa ehdotusta ala-ikäisten ajamisen rajoittamisesta riskialttiimpina vuorokaudenaikoina. Suuri osa nuorten vakavista onnettomuuksista tapahtuu yöaikaan. Yöllä ajamisen kieltä on havaittu tehokkaaksi keinoksi monissa muissa maissa.

Toisin kuin arviomuistiossa arvioidaan, nähdäksemme menettely ei välttämättä edellyttäisi ajokorttiin erityisehtoa, eikä asiointia erityisehdon poistamiseksi, sen enempää kuin merkittäviä tietojärjestelmämuutoksiakaan. Erityisehto alaikäisen ajo-oikeuteen olisi lakiin kirjattu ja voimassa vain Suomessa.

Toisena rajoitusvaihtoehtona on nostettu esiin alkoholin kuljettamisen kieltäminen. Kuten arviomuistiossa todetaan vaihtoehdon osalta, on huomioitava, että alkoholipitoisen aineen hallussapidosta säädetään alkoholilaissa (1102/2017). Lain mukaan henkilö, joka on nuorempi kuin 20 vuotta, ei saa pitää hallussa väkevää alkoholijuomaa ja henkilö, joka on nuorempi kuin 18 vuotta, ei saa pitää hallussa mietoa alkoholijuomaa. Tämän lisäksi Liikenneturva pitää avonaisten alkoholipakkausten rajaamista myös matkustajilta varteenotettavana keinona.

Kolmantena vaihtoehtona on esitetty toisten nuorten kyydissä olemisen rajaamista. Liikenneturva kannattaa toisten nuorten kyydissä olemisen rajaamista. Monissa maissa on havaittu erityisesti riskiksi toisten nuorten läsnäolo matkustajina. Yhdysvalloissa on todettu, että onnettomuuden sattuessa kuolemanriski teini-ikäisen kuljettajan onnettomuudessa kasvaa peräti 51 % verrattuna siihen, että kuljettaja on autossaan yksin. Mikäli matkustajana on aikuinen henkilö, riski pienenee (Villavicencio et al. 2018, Teft et al. 2013). Teini-ikäisen kuljettajan onnettomuuden sattuessa yleensäkin henkilövahinkojen riski kaksinkertaistuu, jos mukana on teini-ikäisiä matkustajia (Schults et al. 2019). Samanikäisten nuorten matkustajien läsnäolo vaikuttaa myös Suomessa olevan erityinen riskitekijä (OTI 2021).

Liikenneturva selvitti syksyllä 2019 laajalla kyselyllä yläkoulussa ja toisella asteella opiskelevien nuorten ajatuksia liikenteessä käyttäytymisestä sekä liikennekasvatuksesta. Kyselyyn vastasi yli kolmetuhatta 13-24 -vuotiasta nuorta eri puolelta Suomea. Yksilötasolla monet nuoret suhtautuvat riskinottoon liikenteessä kielteisesti. Muiden nuorten hyväksynnän tavoittelu voi kuitenkin johtaa riskikäyttäytymiseen, etenkin kun vielä ikään liittyvästä kehittymättömyydestä johtuen impulssikontrolli ja tekojen seurausten arviointi on vaikeampaa.

Liikenneturva kannattaa em. syistä johtuen myös neljäntenä ehdotettua rajaamista, jossa ajaminen olisi sallittu vain vanhemman henkilön, esimerkiksi oman huoltajan tai yli 30-vuotiaan henkilön mukana ollessa, esimerkiksi ensimmäisen neljän kuukauden ajan. Vastaava malli on onnistuneesti pilotoitu ja nyt otettu laajemmin käyttöön Tanskassa.

2. Liikennerikostaustan huomioiminen ajokortin myöntämisessä

Arviomuistiossa todetaan rajoitusten kohdistamisen juuri riskihakuisesti käyttäytyviin kuljettajiin olevan lainsäädännön keinoin hankalaa, mutta toisaalta myös, että ehdotuksen tavoite on myönteinen ja sillä voitaisiin olettaa olevan liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus. Edelleen arviomuistiossa todetaan, että ehdotuksella voisi olla myönteinen vaikutus nuorten kuljettajien asenteisiin ja että ministeriöllä on valmius selvittää liikennerikostaustan huomioimista tarkemmin. Liikenneturva muistuttaa, että aiemminkin ajokiellon ajaminen on siirtänyt seuraavan kortin saamista. Liikenneturva kannattaa selvityksen tekemistä sekä pitää tärkeänä että aiemmin liikennerikkomuksiin moottoriajoneuvoilla tehneiltä evätään poikkeuslupa. Lisäksi jo myönnetty poikkeuslupa tulee peruuttaa kokonaan toistuvista lievistä tai välittömästi yhdestä vakavammasta liikennerikkomuksesta.

Arviomuistiossa on nähty merkittäviä hallinnollisia esteitä tai hankaluuksia menettelyn toteuttamiseksi mm. tietosuojakysymysten vuoksi. Kuitenkin merkittävät tiedot ovat olemassa liikennetietojärjestelmässä, josta hakija itse voi ladata ajokorttiinsa liittyvät tiedon mukaan lukien ”rikos- ja toimenpidetiedot”. Liikennetietojärjestelmään lienee siis kohtuullisen helposti

toteutettavissa tieto, joka riittää kertomaan, onko ajo-oikeushistoria rajoite alaikäisen ajo-oikeuden saamiselle siten, että palvelutuottaja voi asian tarkistaa tietosuojaa loukkaamatta.

3. Ajokieltokoulutuksen laajentaminen muihin ajokorttiluokkiin

Seurantatutkimuksen tulosten mukaan voidaan alustavasti todeta, että ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten riskialttiisti käyttäytyneiden kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Voidaan kuitenkin perustellusti todeta, että vuoden 2018 uudistuksen jälkeen vain liikenteessä harkitsemattomasti toimineet ja siitä kiinnijääneet kuljettajat ovat joutuneet systemaattisesti käsittelemään mahdollisia omaan toimintaansa liittyviä riskejä. Liikenneturvallisuutta pohtinut asiantuntijaryhmä oli päätenyt myös ajatukseen mahdollisuudesta laajentaa riskientunnistamiskoulutusta ajokieltokoulutuksen sisältöjä hyödyntäen. Ryhmä arvioi, että näin voitaisiin vaikuttaa nuorten asenteisiin ja ennaltaehkäistä riskihakuista käyttäytymistä liikenteessä. Liikenneturva kannattaa ajokieltokoulutuksen laajentamista muihin ajokorttiluokkiin sekä ajokieltokoulutuksen hyödyntämistä riskientunnistamiskoulutuksen kehittämisessä. Liikenneturvalla on paljon kokemusta rangaistuksena suoritettavan koulutusten kehittämisestä mm. Rikosseuraamuslaitoksen kanssa rattijuopumuksesta yhdyskuntapalveluun tuomituille suunnatun Liikenneturvajakson toteutuksesta. Liikenneturvan ja Rikosseuraamuslaitoksen mallia on hyödynnetty nykyistä ajokieltokoulutusta suunniteltaessa

4. Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Vuoden 2018 jälkeen autokouluissa pakollisena suoritettava riskientunnistamiskoulutus on sisällöltään täysin erilainen kuin aiempi ajokortin saannin jälkeen toteutettu syventävä vaihe. Osallistavaa teoriaopetusta/harjoituksia ei käytännössä enää ole, vaan tietopuolinen opiskelu tapahtuu verkossa. Liikennesääntöjen opiskelua tämä todennäköisesti palvelee, mutta kokemuksellisuus ja oman toiminnan haastaminen jäävät heikommalle kuin aiemmin. Puolet ajotunneista tehdään usein kustannussyistä simulaattorissa ja vain puolet oikeassa liikenteessä. Lisäksi koulutus sijoittuu aikaan ennen ajotutkintoa, jolloin suurimmalla osalla oppilasta aika kuluu tutkintoon valmistautumiseen, varsinaisen riskien tunnistamisen jäädessä taka-alalle.

Liikenneturva ehdotti nykyisen ajokorttilain valmistelun alkuvaiheessa vuonna 2016 mallia, jossa riskientunnistamiskoulutus olisi välittömästi tutkinnon jälkeen. Tuolloin oltiin siirtymässä tutkintopainotteiseen järjestelmään vaiheistuksen jäädessä pois. Liikenneturva totesi tuolloin mm., että kuljettajantutkinnon puutteellisuus turvallisten ja vaarallisten kuljettajien erottelijana on kansainvälisesti tunnistettu ja todistettu ilmiö, jota missään maassa ei ole kyetty kunnolla ratkaisemaan ja että kuljettajantutkinto mittaa ajamiseen liittyviä perustaitoja, kuten ajoneuvon käsittelyä ja liikennetilanteiden hallintaa. On syytä huomioida, että vakavampien onnettomuuksien taustalla ovat harvemmin puutteet näissä tekijöissä. Vakavampien onnettomuuksien taustalla ovat edelleen tekijät, joita nykyinenkään kuljettajantutkinto ei mittaa.

Ajokorttikoulutukseen vuonna 2018 sisällytetty riskientunnistamiskoulutus vastasikin sisällöiltään ainakin osittain niitä asioita, joita tutkinnossa ei pystytäkään mittaamaan. Koulutuksen paikka ei edelleenkään sen luonteesta johtuen ole järkevää olla ennen tutkintoa. Kuljettajakoulutuksen eri vaiheet on Suomessa otettu aikanaan käyttöön sen vuoksi, että niillä on haluttu luoda rajallisella opetusmäärällä mahdollisimman tehokas oppimisprosessi. Hyväksytyn ajokokeen jälkeisiä opetuselementtejä on ollut sen vuoksi, että niillä on pyritty saattamaan uutta kuljettajaa itsenäiseen rooliin ja tukemaan häntä suurimman riskin aikana. Perustelut näille ratkaisuille eivät ole muuttuneet. Hyväksytyn kuljettajantutkinnon jälkeiset, itsenäisen ajouran ensimmäiset kuukaudet ovat uudelle kuljettajalle vaarallisinta aikaa, kuten uusinkin tutkittu tieto kertoo. Järjestelmän pitää tukea uutta kuljettajaa tänä aikana.

Nyt riskientunnistamiskoulutusta käytetään tutkinnosta läpikäymiseen. Aloittelevan kuljettajan on haasteellista tunnistaa itsessään tai muissa kuljettajissa olevia riskejä hänen vasta harjoittellessaan ajoneuvon hallintaa ja liikennetilanteita. Riskientunnistamiskoulutuksen sisältöjen ja menetelmien edelleen kehittäminen on tärkeää, mutta pelkästään niillä ei pystytä edellä mainituista syistä johtuen vaikuttamaan kuljettajan riskikäyttäytymiseen riittävästi. Tämä johtuu koulutuksen paikasta.

Liikenneturva ehdottaa, että riskientunnistamiskoulutus siirretään toteutettavaksi tutkinnon jälkeen. Lisäksi riskientunnistamiskoulutuksen pitäisi sisältää aiemmin syventävässä vaiheessa olleita vuorovaikutteisia ja kokemuksellisia opetusmenetelmiä. Riskientunnistamiskoulutuksen uudelleen muokkaamisen tulisi koskea poikkeusluvan hakijoiden lisäksi myös muita henkilöauton ajo-oikeutta hakevia. Tutkimuskirjallisuus osoittaa, että nuorten korkea liikennetietoisuus ei riipu vain liikennesääntöjen osaamattomuudesta ja kehittymättömyydestä, vaan myös kyvystä ennakoita toisten toimintaa. Erityisesti vakavat onnettomuudet liittyvät usein tietoiseen riskinottoon. Tästä syystä on tärkeää vaikuttaa kaikkien nuorten asenteisiin.

Arviomuistiossa kuitenkin todetaan riskientunnistamiskoulutukseen liittyen, että muutos kohdistuisi kaikkiin henkilöauton ajo-oikeutta suorittaviin, siitä huolimatta, että valtaosa kuljettajista ei lukeudu riskiryhmään, jonka käytökseen ja asenteisiin muutoksella pyrittäisiin vaikuttamaan. Liikenneturva näkee, että nykyaikaisen ja vaikuttavan koulutuksen on oltava sisällöiltään sellainen, jossa käsitellään myös ajokäyttäytymismallin ylempiä tasoja. Tällaiseen koulutukseen tulisi olla oikeutettuja kaikki uudet kuljettajat, ei vain ajokielto-oikeutta osallistuneet. Riskientunnistamiskoulutuksen paikan siirtäminen tutkinnon jälkeen ei merkittävästi vaikuttaisi ajokortin hankkimiskustannuksiin, koska tutkintoon voisi edelleen päästä 10 tunnin minimiajo-opetusmäärän jälkeen.

Sekä Ruotsissa että Norjassa on käytössä yhteisopetusmalli, jossa opetuslupalaiset käyvät osioita autokoulussa. Norjassa on vaiheittainen moduulipohjainen opetussuunnitelmaan perustuva autokouluopetus. Opetuksen pohjana on GDE matriisi (Hatakka et al. 2001). Malli on varsin käytännönläheinen ja siinä on selkeä mahdollisuus yhdistää maallikko-opetuksen ja ammattimaisen opetuksen hyvät puolet. Liikenneturva ehdottaa, että yhteisopetusmallia hyödynnettäisiin vähintäänkin niiltä osin kuin se on tarkoituksenmukaista. Yksi keino on opetuslupaopettajan osallistuminen riskientunnistamiskoulutukseen. Toinen yksittäinen keino, joka koskisi vain opetusluvalla ja ikäpoikkeusluvalla kortin hankkijoita, olisi luvan saaneille ja heidän ohjaajilleen yhteinen johdanto-osio autokoulussa. Osion rooli olisi mm. tukea mahdollisten poikkeusluvan saaneen kuljettajan rajoituksien noudattamista.

Arviomuistiossa ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen ja riskientunnistamiskoulutuksen kehittäminen nähdään vaihtoehtoisena, eikä niiden molempien kehittäminen olisi näin ollen mahdollista. Liikenneturvan mielestä molempia koulutuksia voitaisiin kehittää tarpeen mukaan. Tärkeämpänä näistä kahdesta koulutuksesta Liikenneturva näkee riskientunnistamiskoulutuksen

kehittämisen, koska tällä pystyttäisiin vaikuttamaan paremmin nuorten kuljettajien tutkinnon jälkeiseen korkeaan riskiin ensimmäisten kuukausien aikana.

Vuoden 2013 kuljettajaopetusuudistuksessa tehtiin uusi opetussuunnitelma, joka perustui GDE malliin. Uudistuksella saatiin useita positiivisia vaikutuksia. Opetusmenetelmät muuttuivat aktivoivammiksi ja uusien kuljettajien valmiudet sosiaalisuuden ja vuorovaikutuksen taidoissa parantuivat. Lisäksi miespuolisten autokouluoppilaiden liikenne rikkomukset vähentyivät. Aiemmin autokoulujen miesoppilailla oli ollut enemmän rikkomuksia kuin opetusluvalla harjoitelleilla miehillä, mutta uudistuksen jälkeen tilanne oli päinvastainen (Laapotti et al. 2016). Suomessa ei ole tällä hetkellä selkeää opetussuunnitelmaa, joskin opetuksen määrästä ja sisällöstä säädetään Traficomin määräyksellä.

Liikenneturva pitää tärkeänä, että kuljettajakoulutusta annetaan opetussuunnitelmiin perustuen. Opetuksen tavoitteiden, sisältöjen ja opetusmenetelmien pitää edistää myös GDE mallin ylempien tasojen hallintaa.

5. Ajoharjoitteluratojen hyödyntäminen

Ajoharjoitteluradalla tapahtuvan opetuksen sisältöjä on päivitettävä paremmin nykypäivää vastaavaksi. Mukaan tulisi tuoda sekä autojen turvatekniikan mahdollisuuksien ja rajoitusten että tarkkaamattomuuden riskien demonstrointi. Lisäksi turvataloissa on kehitetty kokemuksellisia menetelmiä, joilla nuoret saadaan pohtimaan omaa liikennekäyttäytymistään. Liikenneturva kannattaa ajoharjoitteluradalla tapahtuvan opetuksen ylläpitämistä simulaattoriopetuksen vaihtoehtona. Turvallisen liikennekäyttäytymisen opetukselle on menetys, jos ajoharjoitteluratoihin tehtyjen investointien annetaan mennä hukkaan.

6. Nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsyys arviointi

Liikenneturva kannattaa ehdotusta siitä, että valittaessa opiskelijoita ammatilliseen kuljettajakoulutukseen, varmistuttaisiin ajoterveysvaatimusten täyttymisestä jo ennen kuin koulutus aloitetaan.

Tietyissä tilanteissa voi käydä niin, että nuoren terveys ei täytä ajoterveysvaatimuksia, mutta ei ole olemassa kanavaa, jolla terveystieto välittyisi ajokorttiluvan myöntäjälle, mikäli hakija jättää tiedon kertomatta ”omaa vakuutusta” antaessaan. Lääkäri voi puuttua ajoterveydentilaa koskevalla ilmoituksella, vasta kun asiakkaalla on ajo-oikeus, johon henkilön ajoterveys on riittämätön.

Kaikkiaan, kuten arviomuistossa todetaan, ajoterveystarkastusten vaikuttavuuteen on tunnistettu ongelmallisia tilanteita, jotka koskevat muitakin kuin nuoria kuljettajia. Näitä on tuotu esille myös meneillään olevan liikenneturvallisuusstrategian valmistelun yhteydessä. Strategiassa esitettyjen toimenpiteiden valmistelussa tulee huomioida myös nuorten ajokortinhakijoiden kysymykset.

7.Uuden kuljettajan merkin käyttäminen

Liikenneturva suhtautuu epäillen uuden kuljettajan merkistä saatavaan hyötyyn. Mikäli alaikäisen ajo-oikeus toteutettaisiin jatkossakin poikkeuslupamenettelynä, siihen voitaisiin kuitenkin yhdistää tarkoitukseen käytettävä ajoneuvo, jolloin tieto ajoneuvon käyttämisestä alaikäisen kuljettajan toimesta voitaisiin välittää liikennevalvontaan digitaalisin keinoin.

8.Ajokiellon keston muuttaminen

Kaikkiaan ajokieltojen pituudet Suomessa erityisesti rattijuopumustapauksissa ovat ainakin pohjoismaisessa vertailussa verraten lyhyet. Vaikka pohjoismaiset menettelyt eivät arviomuiston mukaan ole suoraan siirrettävissä Suomeen, tulisi kuitenkin Suomen menettelyä kehittää pohjoismaiset hyvät käytännöt huomioiden.

9.Poikkeuslupamenettelystä luopuminen

Nuoruus on elämänvaihe, jossa korostuvat impulsiivisuus, ennakkoinnin vähyys, päätöksenteon heikkous, kohonnut emotionaalinen reaktiivisuus sekä elämyshakuisuus. Nämä käyttäytymisen ominaisuudet liittyvät neurobiologiseen kehitysprosessiin (Steinberg 2005).

Edelleen palkkiohakuisuus ja kaveripiirin vaikutus ovat suurimmillaan 14–17-vuotiaana. Kyky vastustaa kaveripiiristä tulevia impulsseja ja nojautua omaan päätöksentekoon kehitty suhteellisen kapeassa aikaikkunassa 14- ja 18- ikävuoden välillä. On havaittu, että kavereiden läsnäolo lisää riskipitoisia valintoja, mutta tällaista vaikutusta ei ole aikuisilla (Chein et al. 2011).

Nämä tekijät yhdessä vähäisen kokemuksen kanssa luovat kokonaiskuvan, jonka seurauksena nuorilla on enemmän onnettomuuksia kuin aikuisilla. Nuorten yliedustus liikenneonnettomuuksissa on kansainvälinen ilmiö. Lisäksi mitä aiemmin ajo-oikeus myönnetään, sitä suurempi on riski (Curry et al. 2014). Riskiä voidaan vähentää esimerkiksi erilaisin rajoituksin, mutta sen kokonaan poistaminen on vaikeaa.

Ajatus siitä, että valtaosa poikkeusluvalla ajokortin saaneista nuorista toimii liikenteessä asiallisesti ja vastuullisesti antaisi perusteen esimerkiksi ajokortti-ikä alentamiseen on osittain väärä. Nuorten ikäryhmässä huomattavan suuri osa toimii silloin tällöin vaarallisesti tai harkitsemattomasti. Mitä nuorempi kuljettaja on, sitä useammin harkitsematonta käyttäytymistä esiintyy.

Liikenneturva ehdottaa ensisijaisesti, että ajokortti-ikä säilytetään 18-vuodessa.

Liikenneturva muistuttaa, että nykyiseen 18 vuoden ajokortti-ikään löytyy paljon perusteita

- EU:n ajokorttidirektiivin mukainen ikä on 18 vuotta. Direktiivin periaatteena on edetä aina iän karttuessa asteittain vaikeampaan ajoneuvoon. Tämän periaatteen mukaisesti henkilöauton kuljettajan ikäraja on asetettu 18 vuoteen. Katsotaan, että henkilö on silloin sopiva ajamaan henkilöautoa.
- Euroopassa tällä hetkellä Suomen lisäksi vain Itävallassa, Islannissa, Irlannissa ja Englannissa itsenäisesti ajamiseen oikeuttavan ajokortin voi saada 17-vuotiaana. Näissä maissa poikkeuslupaani liittyy rajoituksia esimerkiksi Saksassa saa ajaa vain vanhemman kanssa, kunnes täyttää 18-vuotta.
- nuorten kehitys / neurososiaalisbiologinen kehittymisprosessi.
- 17-vuotiaat syyllistyvät suhteessa hieman useammin ajokieltorikoksiin kuin 18-vuotiaat tai 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat. Vertaaminen muihin ikäryhmiin on muutoinkin hankalaa, koska poikkeusluvalla ajokortin saaneiden ryhmä on valikoitunutta.

Liikenneturva ehdottaa toisena vaihtoehtona, että poikkeusluvan saamisen ehtoja tiukennetaan, jotta lupa olisi aidosti poikkeus, kuten Liikenneturva on jo nykyisen ajokorttilain valmistelussa lausunut. 17-vuotiaana kortin saisi vain poikkeusluvalla. Lähes kaikki ikäpoikkeusluvan hakijoista saavat tällä hetkellä myöntävän päätöksen eikä kyse ole enää poikkeusluvasta. Lisäksi lupahakemusten suuri määrä lisää mm. Traficomin hallinnollista taakkaa. Ehtojen tiukentaminen samankaltaiseksi kuin ennen lakimuutosta vähentäisi lupahakemusten määrää.

Kolmantena vaihtoehtona Liikenneturva ehdottaa poikkeuslupapäätökseen liitettäväksi ehtoa kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa (Ajokorttilaki 97 §). Tämä mahdollistaisi monipuolisemman keinovalikoiman käytön mm. digitaaliset ratkaisut. Arviomuistiossa todetaan, että tällaisia ehtoja ei ole toistaiseksi asetettu, koska on arvioitu, että ehtojen noudattamisen valvominen olisi käytännössä hankalaa ja rajoituksen vaikuttavuus liikenneturvallisuuuteen saattaisi jäädä vähäiseksi. Samalla periaatteella kaikki muutkin ajamista rajoittavat keinot kuten yöllä ajamisen kieltö vaatisi valvontaa.

10.Seuraamus vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa

Liikenneturva kannattaa kaikkia keinoja vilpillisen toiminnan poiskitkemiseksi kuljettajantutkinnon teoriakokeessa.

Muuta

Kuljettajantutkinto.

Kuljettajantutkintoa tulisi edelleen kehittää GDE mallin ylätasojen sisältöjä hyödyntäen. Ilman opetussuunnitelmaa, tutkinto ohjaa jonkin verran opetusta, mutta korostaa GDE mallin kahden alimman tason osaamista.

Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

-

Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

-

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään.

Nuorten turvallisuustilanne ja lakimuutoksen tavoitteet

Suomi on sitoutunut Euroopan unionin ja jäsenmaiden edistämään nollavisioon, joka tavoittelee liikennettä ilman liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia vuoteen 2050 mennessä. Seuraavien 10 vuoden tavoite niin Suomessa kuin muuallakin Euroopassa on puolittaa liikennekuolemien ja loukkaantumisten määrä. Nuorten (15–25-vuotiaat) osalta tämä tarkoittaa Suomessa, että ikäryhmän liikennekuolemien määrä on saatava alle 18 tapauksen vuoteen 2030 mennessä. Nollavision hengessä 18 ihmishenkeä on sekin liikaa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom selvityksessä Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018 todetaan että: ”... 17-vuotiaiden

loukkaantumiset henkilöauton kuljettajina lisääntyivät vuonna 2020, ja 17-vuotiaat syyllistyivät lähes kaksi kertaa useammin ajokieltorikkomuksiin kuin 18-vuotiaat. ”

Selvitys nostaa myös esiin, että ” uusien kuljettajien riskikäyttäytymisessä on ikäryhmästä riippumatta samoja piirteitä. Noin 50 prosenttia ensimmäisen ajovuoden ajokieltorikoksista tapahtuu ensimmäisen neljän kuukauden sisällä ajo-oikeuden saannista.”

Onnettomuustietoinstituutin Nuorisoraportin mukaan nuorten, 18–24-vuotiaiden kuljettajien aiheuttamien kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien määrä on vähentynyt kymmenessä vuodessa vain kymmenyksen. Huolestuttavampaa on kuitenkin, että viime vuosina tämä vaatimatonkin nuorten turvallisuuskehitys on pysähtynyt paikalleen. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on vuosittain keskimäärin 30 (OTI 2021). Tämän lisäksi Tilastokeskuksen mukaan 17-vuotiaiden henkilöautonkuljettajien loukkaantumiset ovat moninkertaistuneet vuodesta 2019 alkaen verrattuna aiempiin vuosiin.

Arviomuistiossa todetaan, että ministeriö pitää tärkeänä nuorten liikkumisen mahdollistamista ja että esillä olleista vaihtoehdoista ne, joilla turvallista ajamista voitaisiin tukea nuorten

liikkumistarpeet huomioiden, ovat ministeriön näkökulmasta ensisijaisia. Liikenneturvan mielestä nuorten turvallisuus on asetettava ensisijaiseksi tavoitteeksi muutoksia tehdessä ja sitä on peilattava Suomen kunnianhimoisiin turvallisuustavoitteisiin.

Nuorten liikkumistarve

On esitetty poikkeuslupien suuren hakumäärän osoittavan, että suurella joukolla alaikäisiä nuoria on esimerkiksi opintoihin tai työhön liittyvä liikkumistarve. Hakumäärästä ei voi päätellä todellista tarvetta.

Nykymuodossa poikkeuslupan saamisen ehtona on itse ilmoitettu ja arvioitu liikkumistarve. Liikkumistarpeen arvioinnin heikkoudesta kertoo mm. poikkeuslupien haun sukupuolivouma, jossa nuoret pojat hakevat lähes 2/3 luvista ja tytön reilun kolmanneksen – molempien liikkumistarpeet lienevät kuitenkin yhtäläiset.

Nuorten liikkumistarvetta yöaikaan on perusteltu julkisuudessa jonkin verran nuorten yötyöllä. Laki kuitenkin rajoittaa alle 18-vuotiaiden yötyöiden tekemistä klo 22.00 - 6.00 välisenä aikana.

Vaikuttavuus

Nuoria kuljettajia on käsitelty liikenneturvallisuusstrategian valmistelussa syksyllä 2020 osana teemaa asenteet, osaaminen ja kyvykkyys sekä sosiaaliset tekijät. Selkeänä tavoitteena työryhmässä käydyissä keskusteluissa nousi esiin, että nuorten liikenneonnettomuudet laskisivat nykyisestä. Strategiassa on tarkoitus määrittää tehokkaita ja aidosti vaikuttavia keinoja myös nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Mikäli tavoitteeseen puolittaa liikennekuolemat tämän vuosikymmenen aikana myös nuorten osalta halutaan päästä, on käyttöön otettava tutkitusti vaikuttavia keinoja. Tällöin on avoimesti harkittava myös kuljettajakoulutuksen kustannusten nousua, nuorten liikkumismahdollisuuksien rajaamista ja hallinnollisen taakan lisääntymistä.

Arviomuistiossa todetaan että ” Jotta edellisellä lakimuutoksella aikaansaatu muutos ajokortin hintaan ei kumoutuisi, tulisi muutoksia ehdottaa ensisijaisesti opetuksen sisältöön opetuksen määrän kasvattamisen sijaan”. Hankkeessa on ollut kuitenkin alun perin tarkoitus arvioida muun muassa vaadittuja opetusmääriä. On selvää, että opetuksen mahdollista lisääntymistä ei voida toteuttaa täysin kustannuksitta.

On syytä huomioida, että kustannuksien vähentäminen opetuksesta ei välttämättä tarkoita vähentyneitä kustannuksia kuluttajalle tai yhteiskunnalle. Pakollisten ajotuntien määrän vähentäminen voi aiheuttaa useampia yrityksiä läpäistä tutkinto. Useampi tutkinnon läpäisy-yritys taas lisää ajokortin suorittajan kustannuksia. Ajo-opetuksen tehtävä taas on lisätä kuljettajan valmiuksia ja varmistaa turvallisuus. Turvallinen liikenne itsessään vähentää yhteiskunnan kustannuksia.

Pasi Anteroinen, toimitusjohtaja

Toni Vuoristo, suunnittelija

Anteroinen Pasi
Liikenneturva