Viite: HE 70/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Liikenneturvan lausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Liikenneturva pitää ehdotettua ajokorttilain muutosta Suomen liikenneturvallisuustavoitteiden vastaisena. Ajokortti-iän laskeminen 18 vuodesta 17 vuoteen lisää alaikäisten autonkuljettajien määrää liikenteessä, mikä lisää nuorten liikenneonnettomuuksia ja heikentää nuorten liikenneturvallisuutta. Jos ajokortti-ikää päätetään laskea, nuorten turvallisuutta tukevien toimien tulee olla ehdotettuja tehokkaampia ja laajempia.

Liikenneturva täydentää jo annettua lausuntoaan eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle (18.5) seuraavilla näkemyksillä.

Muutoksen keskiössä alaikäiset

17-vuotiaat ovat vielä lapsia ja heitä koskee lapsia koskeva oikeudellinen sääntely ja suojelu. Lapsia (0-17-vuotiaita) koskevassa oikeudellisessa sääntelyssä keskeisellä sijalla on yleissopimus lapsen oikeuksista.

Lapselle on taattava henkiinjäämisen ja kehittymisen edellytykset mahdollisimman täysimääräisesti. Lisäksi lasta koskevissa toimissa lapsen edun on oltava ensisijainen harkintaperuste.17-vuotiaat ovat yhä lapsia ja heillä on korkeampi riski liikenteessä.

Nuoruus on elämänvaihe, jossa korostuvat impulsiivisuus, ennakoinnin vähyys, päätöksenteon heikkous, kohonnut emotionaalinen reaktiivisuus sekä elämyshakuisuus. Nämä käyttäytymisen ominaisuudet liittyvät iästä johtuvaan neurobiologiseen kehitysprosessiin.

Palkkiohakuisuus ja kaveripiirin vaikutus ovat suurimmillaan alle 18-vuotiaana. Kyky vastustaa kaveripiiristä tulevia impulsseja ja nojautua omaan päätöksentekoon kehittyy suhteellisen kapeassa aikaikkunassa 14- ja 18- ikävuoden välillä. On myös havaittu, että kavereiden läsnäolo lisää nuorten kuljettajien riskialtista käyttäytymistä, mutta aikuisten matkustajien läsnäolo vähentää onnettomuusriskiä.

Nämä tekijät yhdessä vähäisen kokemuksen kanssa luovat yhdistelmä, jonka seurauksena nuorilla on enemmän onnettomuuksia kuin aikuisilla. Nuorten kuljettajien korkeampi onnettomuusriski on tunnistettu ympäri maailman. Kokemattomuus, kypsymättömyys ja nuorten elämäntapa altistavat riskeille liikenteessä. Valtaosa nuorista toimii arjen jokapäiväisessä liikenteessä asiallisesti ja vastuullisesti. On silti oletettavissa, että nuorten ikäryhmässä huomattavan suuri osa toimii myös silloin tällöin vaarallisesti tai harkitsemattomasti.

27.5.2022

Nuorten kuljettajien ongelmia

Traficomin selvityksen mukaan nuorilla on korkea riski joutua onnettomuuteen erityisesti ensimmäisenä kuukausina ajokortin saamisen jälkeen. Lisäksi noin 50 prosenttia ensimmäisen ajovuoden ajokieltorikoksista tapahtuu ensimmäisen neljän kuukauden sisällä ajo-oikeuden saannista. Lisäksi suuri osa nuorten onnettomuuksista tapahtuu yöaikaan ja viikonloppuisin.

Onnettomuustietoinstituutin (OTI) mukaan samanikäisten nuorten matkustajien läsnäolo vaikuttaa olevan erityinen riskitekijä. Monissa maissa on havaittu erityiseksi riskiksi toisten nuorten läsnäolo matkustajina. Yhdysvalloissa on todettu, että onnettomuuden sattuessa kuolemanriski teini-ikäisen kuljettajan onnettomuudessa kasvaa yli 50 % verrattuna siihen, että kuljettaja on autossaan yksin. Mikäli matkustajana on aikuinen henkilö, riski pienenee. Teini-ikäisen kuljettajan onnettomuuden sattuessa yleensäkin henkilövahinkojen riski kaksinkertaistuu, jos mukana on teini-ikäisiä matkustajia.

Tieliikenteen rattijuopumustapauksissa kuolleista ja loukkaantuneista neljä kymmenestä on nuoria. OTIn mukaan rattijuopumusraja ylittyi 44 % vuosina 2017-2019 kuolleilla nuorilla kuljettajilla. Alkoholin vaikutuksen alaisuus ja siihen liittyvä kova ajonopeus on tullut jo esiin ikävinä esimerkkeinä tähän mennessä alaikäisten ajamissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa.

Tutkimuksissa on havaittu, että kokemattomuus yhdistettynä nuoruuteen lisää riskiä. ETSC:n mukaan tutkimuksissa on havaittu, että juuri ajo-oikeuden saaneiden nuorten kuljettajien onnettomuusriski johtuu 60% kokemattomuudesta ja 40% ikään liittyvistä haasteista. Nuorten korkea liikenneriski ei riipu vain liikennesääntöjen osaamattomuudesta ja kehittymättömästä kyvystä ennakoida toisten toimintaa. Erityisesti vakavat onnettomuudet liittyvät usein tietoiseen riskinottoon. GDE-mallin (Goals for driver education) ylätasojen eli kuljettajan motiivien ja asenteiden käsittely jää vähäiseksi mm. johtuen riskientunnistamiskoulutuksen sijoittumisesta ennen ajokoetta eikä sen jälkeen.

Näistä syistä nyt ehdotettu ajokorttilaki joka hallituksen esityksenkin mukaan heikentää alaikäisten, lain mukaan lasten, liikenneturvallisuutta tulisi muokata niin, että sen kokonaisturvallisuusvaikutukset vähentävät nuorten onnettomuuksia ja liikennekuolemia. Liikenneturva on esittänyt keinoja edellisessä lausunnossaan 18.5.

Pasi Anteroinen
toimitusjohtaja