Asiantuntijalausunto ajokorttilain muuttamisesta

> **Hallituksen esityksen tarkoituksena on käytännössä alentaa ajokortin suorittamisikää 17-vuoteen, vaikka sen virheellisesti väitetään edistävän nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta.**

Ajokortin suorittamisikä tulisi palauttaa 18-vuoteen

Hallituksen esityksessä viitatun seurantatutkimuksen mukaan 17-vuotiaat syyllistyvät suhteessa useammin ajokieltorikoksiin kuin 18-vuotiaat tai 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat. Huomionarvoista on, että törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen oli syynä 17-vuotiaiden kuljettajien ajokieltoon määräämiselle selvästi yleisemmin kuin 18- ja 19-vuotiaiden kuljettajien osalta. Poikkeuslupajärjestelyssä on erityisesti korostunut 17 - vuotiaiden miesten ajokorttien määrän lisääntyminen. Rikkomuksissa ja onnettomuuksissa tutkimuksen mukaan 90 % miehet olivat osallisina ja heidän joukossaan nimenomaan rikkeet ja vahingot tapahtuivat ensimmäisen neljän kuukauden aikana. Tutkimusten mukaan samalla ryhmällä oli taustatekijänä myös aikaisempi liikennerikkomus.
Jos siis nuorten - ja kaikkien muidenkin - liikenneturvallisuutta haluttaisiin oikeasti parantaa, tulisi ajokortin suorittamisikä palauttaa 18-vuoteen. Hallituksen esittämiä rajoituksia 17-vuotiaiden ajo-oikeuteen liittyen voisi harkita samalla 18-19-vuotiaille kuljettajille.

Nuorten liikenneturvallisuus paranee vähentämällä nuorten kuljettajien määrää

Nyt esitetty muutos ei tukisi Suomen ja EU:n tavoitetta puolittaa liikennekuolemien ja loukkaantumisten määrä seuraavan kymmenen vuoden aikana. Muutos varsin todennäköisesti lisäisi 17-vuotiaiden kuolemia tieliikenteessä.
Kuten MLL:n lausunnossa myös todetaan, niin vuosina 2018–2020 tieliikenteessä kuoli 1,1 nuorta 17–19-vuotiasta henkilöauton kuljettajaa 10 000 ajokorttia kohti, kun vastaava luku 45–54-vuotiailla oli noin 0,2 kuollutta kuljettajaa 10 000 ajokorttia kohti. Vuonna 2020 tieliikenteessä kuolleista 17 % oli iältään 15–24-vuotiaita. On myös muistettava, että Suomessa kuolee suhteessa asukaslukuun selvästi enemmän ihmisiä kuin muissa Pohjoismaissa. Vuonna 2020 Suomi oli tällä mittarilla mitaten vasta 11:ksi turvallisin maa EU:ssa (Lähde: Liikennefakta.fi, Traficom).
Nuorten kuljettajien kannalta turvallisuutta lisäisi siis erityisesti heidän määrän ja liikennesuoritteen vähentäminen. Tähän parhaita keinoja ovat ajokortti-iän nostaminen takaisin 18-vuoteen, pyörä- ja

joukkoliikenteen kehittäminen sekä nuorten tarvitsemien palveluiden sijoittaminen niin, että ne voi saavuttaa helposti ilman omaa autoa koko maassa. Olennaisia ratkaisuja tässä on 2. asteen koulutuspaikkojen laaja tarjonta eri puolilla maata ja koulutuspaikkojen riittävä tiheys.

Esitys on ilmastotavoitteita vastaan

Tyypillisesti nuoret käyttävät paljon joukkoliikennettä ja ovat sen vuoksi tärkeitä koko joukkoliikennejärjestelmän kannalta. Nuorten osuus pyöräliikenteestä on myös merkittävä. Nyt tehty muutosesitys lisäisi nuorten autoilua, vähentäisi entisestää joukkoliikennematkoja ja pitkällä aikavälillä myös joukkoliikenteen tarjontaa. Erityisesti tämä osuisi haja-asutusalueille, jossa pienetkin matkustajamäärien muutokset voivat johtaa joukkoliikenteen häviämiseen tietyiltä alueilta kokonaan. Tämä vaikuttaisi myös niihin nuoriin ja lapsiin, joilla ei ole autoa tai sen käyttömahdollisuutta.
Esitys vähentää myös nuorten hyötyliikuntaa, joka on kansanterveydellisesti erittäin iso asia. Liikkumattomuuden kustannukset ovat yli 4 miljardia vuodessa. Ikävä kyllä se ei ratkea sillä, että muutamat 17-vuotiaat ajelevat autolla urheiluharrastusten piiriin. Ongelman ratkaisun ytimessä on arkiliikunnan määrä. Muistamme vielä, että valtio on sitoutunut lisäämään kävelyn ja pyöräilyn määrää 30 % vuosien 2016-2030 välillä sekä pysäyttämään autoilun kasvun kaupunkiseuduilla. Nyt käsittelyssä oleva lakiesitys on näitä molempia tavoitteita vastaan.

17-vuotiaat ovat vielä oikeudellisesti lapsia

Kuten MLL:n lausunnossa todetaan, 17-vuotiaat ovat vielä lapsia ja heitä koskee lapsia koskeva oikeudellinen sääntely ja suojelu. Lapsia koskevassa oikeudellisessa sääntelyssä keskeisellä sijalla on yleissopimus lapsen oikeuksista Esitystä arvioitaessa erityisen huomionarvioisia ovat muun muassa seuraavat lapsen oikeuksien sopimuksen määräykset: Lapselle on taattava henkiinjäämisen ja kehittymisen edellytykset mahdollisimman täysimääräisesti (LOS 6.2 artikla). Lapsella on oikeus nauttia parhaasta mahdollisesta terveydentilasta (LOS 24.1 artikla) sekä lasten ja vanhempien tulee saada tietoa ja opetusta ja tukea onnettomuuksien ehkäisystä (LOS 24.2 artiklan e-kohta). Lasta koskevissa toimissa lapsen edun on oltava ensisijainen harkintaperuste (LOS 3.1 artikla). Kollektiivisesti lapsia koskevissa toimissa, kuten lainsäädännön valmistelussa, lasten edut selvitetään lapsivaikutusten arvioinnilla. Lapsen etu saa sisältönsä lapsen oikeuksista, tarpeista ja tilanteista. YK:n lapsen oikeuksien komitea on antanut laajan yleiskommentin lapsen edun ensisijaisuudesta (yleiskommentti nro 14).

Yöaikaisen ajon valvonta on hankalaa

On hyvin todennäköistä, että esityksessä oleva yöaikaisen ajamisen valvonta jää poliisilta tekemättä. Viikonloppuyöt ovat poliisin kannalta muutenkin kaikkein kiireisimpiä ajankohtia, jolloin tehtäviä riittää.

Epäilemme vahvasti että poliisin valvonta 17-vuotaiden yöajeluiden suhteen tulee jäämään hyvin pieneksi. On myös toisaalta järjetöntä sälyttää tällaista lisävalvontavastuuta poliisille.

Poikkeusluvan vaihtoehdot

Suomessa on pärjätty hyvin ympäri maan ilman 17-vuotiaiden poikkeuslupaa ajaa autolla vuoteen 2018 saakka. Silloin jostain syystä päätettiin luoda nykyinen järjetön ja hallinnollisesti raskas menettely. Erityisen järjetöntä oli sisällyttää poikkeuslupaan harrastusperusteet, jolloin melkein mikä vaan selitys kelpasi lupaan. On kestämätöntä, että meidän yhteiskuntaa rakennetaan yhä enemmän autoiluun pohjautuvaksi. Sen vuoksi poikkeuslupajärjestelmästä tulee luopua. 17-vuotiaiden nuorten vaihtoehdot liikkumiseen jatkossa olisivat:

- Joukkoliikenne, pyöräily ja jalankulku
- Mopoautot, mönkijät
- Mopot, kevytmoottoripyörä
- Yli 18-vuotiaiden antamat kyydit

Yhteiskunnan tulisi myös pitää huoli siitä, että erityisesti koulutuspaikkoja löytyy laajasti koko maasta, jottei opiskeluiden vuoksi tarvitse liikkua kohtuuttomia matkoja.
Toisaalta meidän pitää saada aikaa myös muutos ajattelussa: Jos jääpalloharjoituksiin pitää autoilla Lappeenrannasta Mikkeliin, niin ehkä olisi parempi, että 17-vuotias joko muuttaisi Mikkeliin tai alkaisi harrastamaan Lappeenrannassa. Edellä kuvattu tapaus oli esillä mediassa ja se kertoo paljon asenteesta mikä meillä on autolla liikkumiseen.

Lisätiedot
Matti Koistinen, toiminnanjohtaja
P. 044-2795588
matti.koistinen@pyoraliitto.fi