TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto

Kuljettajaopetuksen ja –tutkinnon uudistus vuonna 2018

Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin

Traficomin julkaisuja

06/2021

Julkaisupäivämäärä
03/2021

Julkaisun nimi
Kuljettajaopetuksen ja –tutkinnon uudistus vuonna 2018

Tekijät
Elina Uusitalo

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä
Liikenne- ja viestintäministeriö, 25.5.2020

Julkaisusarjan nimi ja numero
Traficomin julkaisuja 06/2021

ISBN(verkkojulkaisu) 978-952-311-735-8
ISSN(verkkojulkaisu) 2669-8757

Asiasanat
Ajokorttilain uudistus, kuljettajaopetus, kuljettajantutkinto, EAS (ensimmäistä ajokorttia suorittavan koulutus), riskien tunnistamiskoulutus, autokouluoppilas, opetuslupaoppilas, ikäpoikkeuslupa, ajokieltorikos, väliaikainen ajokielto, ajokieltokoulutus

Tiivistelmä
Nuorten kiinnostus ajo-oikeuden hankkimiseen on edelleen laskussa. Vain 54 % 18-vuotiaiden ikäluokasta hankkii B-luokan ajo-oikeuden. Alueellinen vaihtelu on suurta, vaikka suunta on samankaltainen kaikkialla. Lakiuudistuksen jälkeen myös 16-vuotiaista aiempaa hieman harvemmalla on jonkin ajoneuvoluokan ajo-oikeus. Erityisesti mopokortteja oli aiempaa harvemmalla, mutta myös moottoripyöräkortin omaavien osuus pieneni. Samanaikaisesti opetusluvan suosio on kasvanut koko 2000-luvun.

Autokouluoppilaiden opetusmäärän keskiarvo 1. ajokokeen yrityskerralla oli 12,5 h, joka oli lähellä säädettyä 10 tunnin minimiajo-opetusmäärää. Opetuslupaoppilaiden opetustuntien keskiarvo oli 33,8 h. Vain 2,4 % autokouluoppilaista ilmoitti ottaneensa myös opetuslupaopetusta ja vastaavasti opetuslupaoppilaista 13,4 % on ilmoittanut tutkintoon tullessaan ottaneensa autokoulussa muutakin opetusta kuin pakollisen ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen ja riskientunnistamiskoulutuksen. Vuonna 2019 autokouluoppilaista 58 % läpäisi ajokokeen 1. yrityskerralla kun taas opetuslupalaisista ajokokeen läpäisi 1. yrityskerralla 68 %. Pakollisen opetusmäärän väheneminen ja ajokoeajan piteneminen eivät kuitenkaan näytä merkittävästi vaikuttaneen jo pidempiaikaiseen kehitykseen autokouluoppilaiden ja opetuslupaoppilaiden tutkinnossa menestymisen kohdalla. Kuljettajantutkinnon ajokokeessa 17-vuotiaat ajokorttia suorittavat menestyivät paremmin kuin 18-vuotiaat tai yli. Sama ilmiö oli nähtävissä opetustavasta riippumatta.

Ikäpoikkeusluvan myöntämisedellytysten keventyminen aikaisti henkilöauto-opetuksen aloittamista monen nuoren kohdalla, sillä lupien suosio kasvoi voimakkaasti. Syyskuun loppuun 2020 mennessä ikäpoikkeuslupia oli myönnetty yhteensä 24 849 kappaletta kattaen alueellisesti koko Suomen. Ikäpoikkeuslupamenettelyn suosio osoitti, että nuorilla on sellaista liikkumistarvetta, mihin julkisen liikenteen palvelut eivät ole kyenneet vastaamaan etenkin muualla Suomessa kuin pääkaupunkiseudulla.

Nuorten kuljettajien onnettomuudet ovat vähentyneet vuosina 2019 ja 2020. 17-vuotiaiden loukkaantumiset liikenteessä henkilöauton kuljettajina ovat lisääntyneet vuonna 2020. Samalla kuitenkin tämän ikäryhmän loukkaantumisten kokonaismäärä on vähentynyt, sillä mopolla ja moottoripyörällä loukkaannuttiin edellisvuosia harvemmin.

Ajanjaksolla 1.7.2018 - 31.8.2020 ajokieltoon määrättiin 662 kuljettajaa, joilla oli ikää 17 vuotta. Tämä on 3,3 % 17-vuotiaista ajo-oikeuden haltijoista. Vastaava osuus on 18-vuotiailla 0,3 prosenttiyksikköä pienempi eli 3,0 %. 17-vuotiaiden ajokielloista 41 % johtui törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. 18-vuotiailla osuus oli 32 %.

Niistä, jotka saivat B-luokan ajo-oikeuden 17-vuotiaana vuonna 2018, 6,9 % joutui väliaikaiseen ajokieltoon ensimmäisenä ajokorttivuotenaan. Vastaava osuus vuonna 2019 kortin 17-vuotiaana saaneilla oli 5,8 %. 18-vuotiaana kortin saaneet joutuivat 17-vuotiaita harvemmin ajokieltoon ensimmäisenä ajo-oikeusvuotena; vuonna 2018 kortin saaneista 3,0 % ja vuonna 2019 kortin saaneista 3,2 %. On syytä huomata, että käytetyssä aineistossa osalla vuonna 2019 ajokortin saaneista ensimmäinen ajokorttivuosi ei ollut vielä päättynyt.

Tuloksista kävi ilmi myös, että mikäli 17-vuotiaalla on ajo-oikeushistoriassa aiempi ajokieltorikos, hän

todennäköisemmin syyllistyy siihen uudestaan B-ajo-oikeuden saatuaan kuin 18- ja 19 -vuotias uusi henkilöauton kuljettaja. Suurin osa ajokieltoon määrätyistä uusista kuljettajista syyllistyy vain kerran ajokieltorikokseen ensimmäisen ajovuoden aikana.

Noin 50 % ensimmäisen ajo-oikeusvuoden ajokieltorikoksista tapahtui ensimmäisen 4 kuukauden sisällä ajo-oikeuden saannista kaikilla ikäryhmillä. Ajokieltorikoksista erottui selkeänä Suomen vuodenaikojen vaikutus ajokäyttäytymiseen. Ajokieltorikoksia tapahtui eniten keväällä, kesällä sekä alkusyksyllä ts. valoisaan ajankohtaan vuodessa. Viikonpäivissä ja kellonajoissa tarkastellen ne painottuivat viikonloppuun ja yöaikaan. 17-vuotiaat kuljettajat syyllistyivät suhteessa enemmän ajokieltoon, sekä kesäaikaan että talviaikaan kuin 18-vuotiaat kuljettajat. Merkittävänä asiana nousi esiin kaikissa ikäryhmissä miesten ajokäyttäytymisen riskihakuisuus.

17-vuotiaiden ajokieltorikosten taustalla ei ole pelkästään ikä ja sen vaikutus. Iän lisäksi vahvasti vaikuttava tekijänä oli sukupuoli. Kaikissa ikäryhmissä ajokieltorikokseen syyllistyneistä oli miesten osuus lähes 90 prosenttia. 17-vuotiaiden kohdalla sukupuolen merkitys korostuu entisestään, koska tarkastelun kohteena olevassa joukossa miesten osuus 17-vuotiaista ajo-oikeuden haltijoista oli kaksinkertainen naisiin verrattuna, kun se muissa ikäryhmissä oli tasainen.

Opetuslupaopetus näyttäisi olevan hyvä tapa vaikuttaa oppilaan asenteisiin ajamista kohtaan, sillä opetuslupaoppilaat syyllistyivät suhteellisesti vähemmän ajokieltorikoksiin kuin autokouluoppilaat. Ilmiö oli sama myös kolmivaiheisen kuljettajaopetuksen aikana eli ennen ajokorttilain uudistuksen voimaantuloa.

Yhteyshenkilö	Raportin kieli	Luottamuksellisuus	Kokonaissivumäärä
Elina Uusitalo, Riikka Rajamäki, Max Fogdell	Suomi	julkinen	52
Jakaja	Kustantaja		

Sisällysluettelo

1 Taustaa 4

2 Kuljettajatutkintojen ja ajo-oikeuksien määrä 4

3 Kuljettajaopetuksen ja - tutkinnon uudistus B-luokassa 7

3.1 Vaikutukset kuljettajaopetukseen ja kuljettajantutkintoon 8

3.2 17-vuotiaiden ikäpoikkeusluvat 11

3.3 Nuorten menestys kuljettajantutkinnossa 15

4 Nuoret kuljettajat ajokieltorikosten valossa 16

4.1 Iän merkitys ajokieltorikoksiin 18

4.2 Aiemman ajohistorian merkitys nuorilla kuljettajilla 22

4.3 Ajokokemuksen merkitys ajokieltorikosten esiintymiselle 23

4.4 Toistuvat ajokieltoon määräämiset 28

4.5 Nuorten kuljettajien ajokäyttäytymisprofiili ajokieltojen valossa 30

4.5.1 Vuodenajan vaikutus nuorten ajokäyttäytymiseen 30

4.5.2 Viikonpäivän ja kellonajan vaikutus nuorten ajokäyttäytymiseen 31

4.5.3 Opetustavan vaikutus ajokieltorikosten taustalla 32

4.6 Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset nuorilla kuljettajilla 35

4.7 Nuorten liikennerikokset ja -rikkomukset tilastojen valossa 36

5 Nuorten kuljettajien liikenneonnettomuudet 37

6 Ajokorttilain muutoksen vaikutuksia kyselyiden perusteella 41

6.1 Uudistunut kuljettajantutkinto ajokorttia suorittavien kokemana 41

6.1.1 Jatkuva palautekysely: kuljettajantutkinnon teoriakoe 42

6.1.2 Jatkuva palautekysely: kuljettajantutkinnon ajokokeen sisältö 42

6.2 Alustavia tuloksia uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta 44

6.3 Ajokorttilain muutoksen vaikutukset ajokokeen vastaanottajien kokemana 45

6.4 Käynnissä olevia ja tulevia seurantatutkimuksia 47

7 Johtopäätöksiä 47

8 Lähdeluettelo 50

1 Taustaa

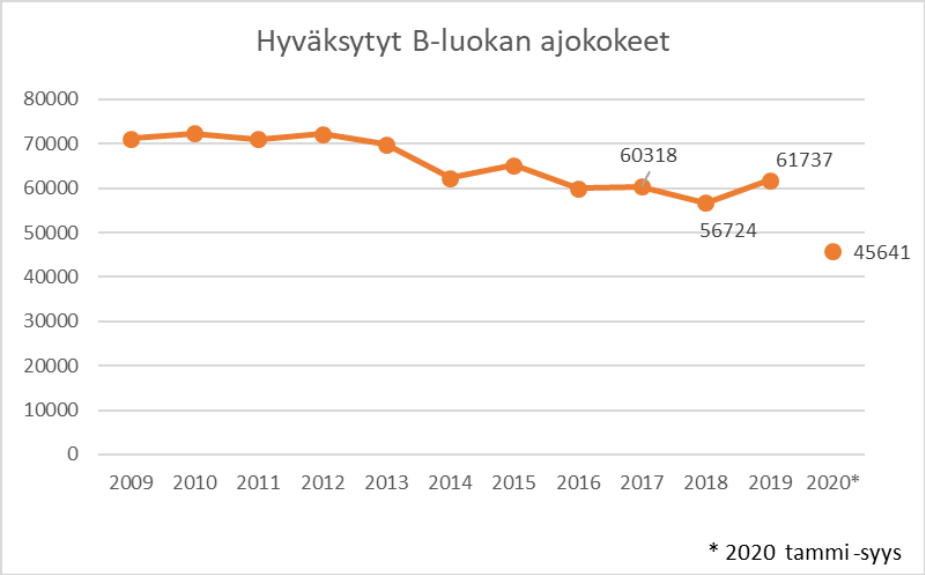
Ajokorttilain uudistus tuli voimaan 1.7.2018. Muutoksen taustalla oli tavoite selkeyttää ja keventää ajokorttisääntelyä liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioiden. Ajokortin suoritusjärjestelmää haluttiin uudistaa lisäämällä vaihtoehtoisuutta ja keventämällä kansallista lisäsääntelyä, joka oli paikoin tiukempaa kuin EU:n sääntely. Tavoitteena oli myös edistää digitalisaation käyttöä ajokorttimenettelyissä sekä poistaa esteitä menettelyjen sähköistämiseltä.

Ajokorttiopetuksen ja sen toteutuksen vaatimuksia kevennettiin ja opetuksen valinnaisuutta lisättiin. Uudistuksen myötä pakollisen opetuksen määrä väheni ja tutkinnon merkitys kasvoi. Ajokokeen kesto piteni B-luokassa. Opetuksessa voitiin käyttää erilaisia opetusmenetelmiä. Ajokortteja suorittaville asetettiin vaatimuksia turvallisuuspainotteisista koulutuksista ja ajo-opetuksesta. B-ajokortin suorittamisen monivaiheisuudesta luovuttiin. Lisänä tuli uusi uusien kuljettajien rikkomusseurannan tehostaminen koulutusvaatimuksella. B-luokan ajokortin vähimmäisikää ei muutettu, mutta ikäpoikkeusluvan saantia helpotettiin. Opetuslupaopetuksessa opettajalta ei enää vaadita teoriakokeen suorittamista, eikä opetusautoa tarvitse enää muutoskatsastaa.

Tähän muistioon on koottu saatavilla olevaa aineistoa aikajaksolta 1.7.2018 – 31.8.2020 uudistuksen vaikutuksien arvioimiseksi. Tavoitteena on antaa yleiskuva ja seurantatietoa ajokorttilain uudistuksen vaikutuksista. Lain uudistusten vaikutuksia selvitetään syvemmin ja laajemmin usealla eri tutkimuksella pidemmällä aikavälillä.

2 Kuljettajatutkintojen ja ajo-oikeuksien määrä

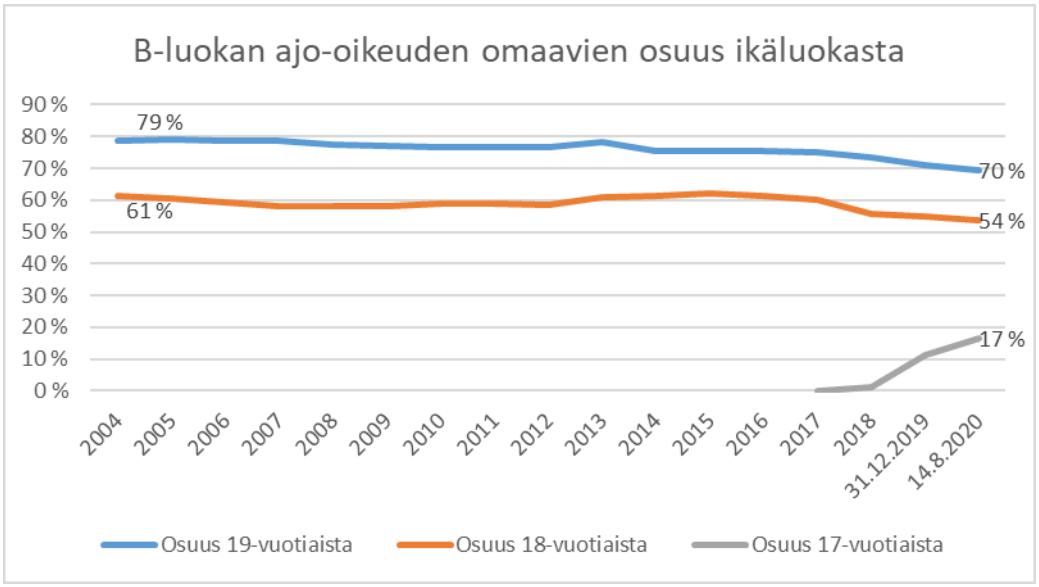
Hyväksyttyjen B-luokan kuljettajatutkintojen määrä pieneni vuonna 2018 ja nousi takaisin lakiuudistusta edeltävälle tasolle vuonna 2019 (kuva 1). Vuonna 2020 tammi-syyskuussa B-luokan kuljettajatutkintoja suoritettiin noin 46 000, mikä on yhtä paljon kuin vuonna 2019 samaan aikaan. Näin ollen vuoden 2020 tutkintomäärä tulee todennäköisesti olemaan likimain sama kuin vuonna 2019.



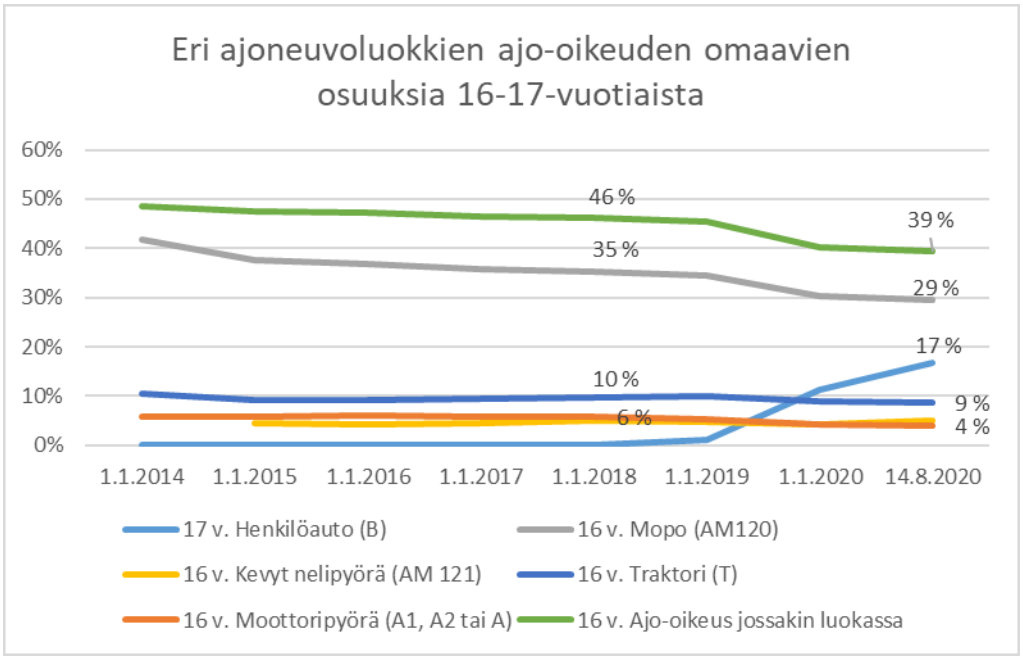
Kuva 1. Hyväksytyt B-luokan ajokokeet.

Elokuussa 2020 noin 70 prosentilla 19-vuotiaista ja 54 prosentilla 18-vuotiaista oli B-luokan ajo-oikeus (kuva 2). Nämä osuudet ovat pienentyneet hieman viime vuosina; vuosina 2015-2017 vastaavat osuudet olivat noin 75 % ja noin 61 %. 17-vuotiaista 17 prosentilla eli noin 9700 henkilöllä oli B-luokan ajo-oikeus elokuussa 2020. Vuoden alussa näitä B-ajokortillisia 17-vuotiaita oli noin 6600 henkilöä.

Lakiuudistuksen jälkeen 16-vuotiaista aiempaa hieman harvemmalla on jonkin ajoneuvoluokan ajo-oikeus: Vuoden 2018 alussa ajokortillisia oli 46 % 16-vuotiaista, kun kesällä 2020 vastaava osuus oli 39 % (kuva 3). Erityisesti mopokortteja oli aiempaa harvemmalla, mutta myös moottoripyöräkortin omaavien osuus pieneni.

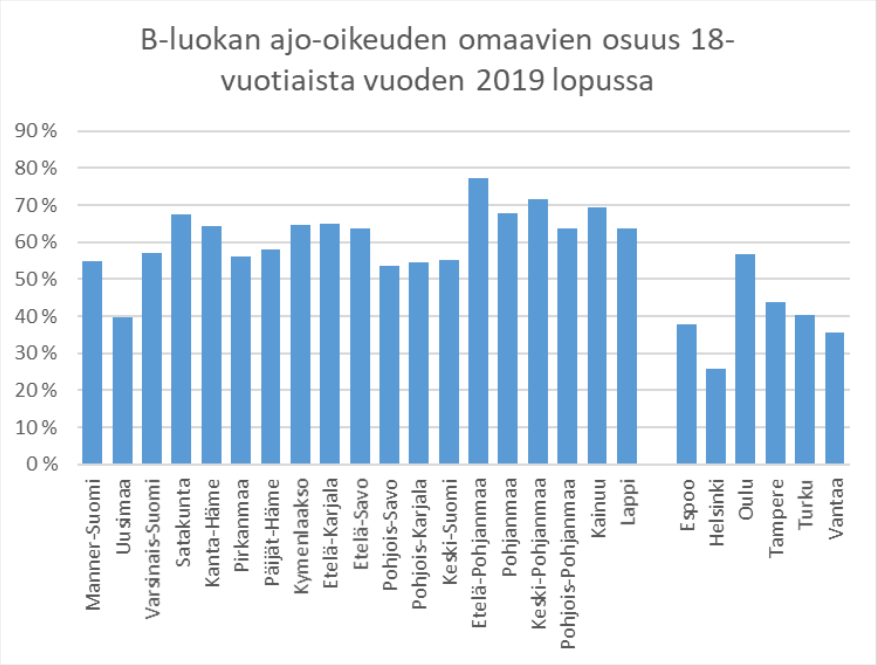


Kuva 2. B-luokan ajo-oikeuden omaavien osuus 17-19 –vuotiaiden ikäluokista. 14.8.2020 laskennassa on käytetty edellisen vuodenvaihteen tietoa väestön määrästä.



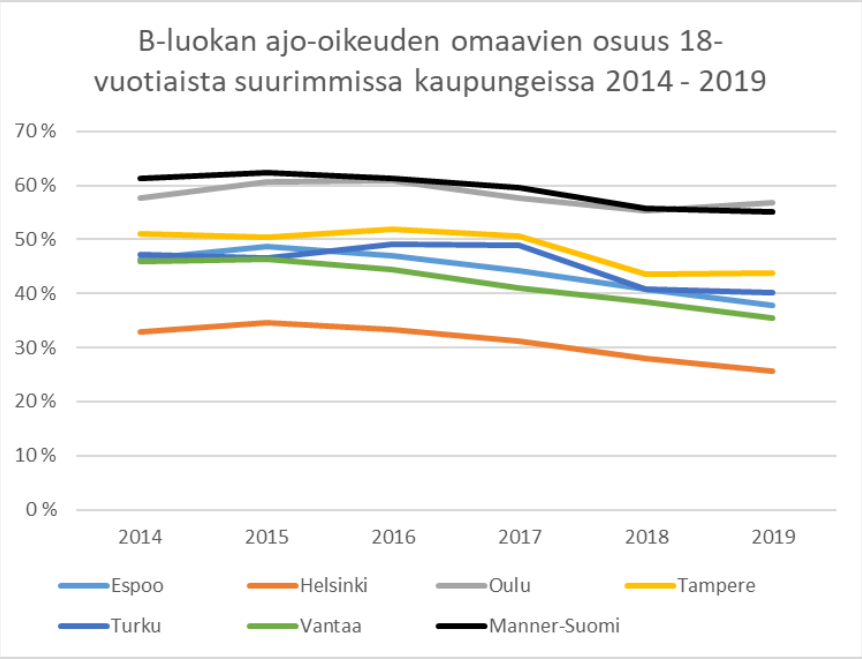
Kuva 3. eri ajoneuvoluokkien ajo-oikeuden omaavien osuus 16-17 –vuotiaiden ikäluokista. 14.8.2020 laskennassa on käytetty edellisen vuodenvaihteen tietoa väestön määrästä.

B-ajo-oikeuden hankkineiden osuus 18-vuotiaiden ikäluokasta on jatkanut laskua koko maan tasolla sekä alueittain. Vuonna 2019 koko maassa 55 % ikäluokasta omasi B-ajo-oikeuden. Etelä-Pohjanmaalla osuus oli korkein 77 % ja Uudellamaalla alhaisin 40 % (kuva 4).



Kuva 4. B-ajo-oikeuden omaavien osuus ikäluokasta

Isoista kaupungeista Turku ja Tampere erottuvat muista. Molemmissa osuus kasvoi vuodesta 2015 eteenpäin kunnes vuodesta 2017 alkoi jyrkempi laskusuunta, joka nyt näyttäisi tasaantuneen. Oulussa ajokortillisten osuus alkoi laskea vuodesta 2016 ja tasaantui vuonna 2018 kuten Turussa ja Tampereella. Muissa kaupungeissa lasku on ollut jatkuvaa vuodesta 2015 eteenpäin (kuva 5). Vuonna 2019 18-vuotiaiden ajokortillisten osuus on alhaisin Helsingissä 26 %, Vantaalla 32 % ja Espoossa 38 %.



Kuva 5. B-luokan omaavien osuus ikäluokasta suurimmissa kaupungeissa, vuosina 2014-2019

3 Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus B-luokassa

Kuljettajaopetus uudistui ajokorttilain uudistuksessa. B-ajokorttiopetuksessa luovuttiin kolmivaiheisesta opetuksesta (perus-, harjoittelu- ja syventävä vaihe) ja siirryttiin yksivaiheiseen opetukseen. Tavoitteena oli, että uusi kuljettaja saisi kaiken tarvittavan tiedon ja taidon heti kuljettajauran alussa. Ajo-oikeuden saatuaan hänellä olisi kaikki tarvittavat valmiudet toimia turvallisena ja vastuullisena kuljettajana.

Yksivaiheinen kuljettajaopetus sisältää EAS:in eli 4 tunnin teoriaopetuksen ensimmäisen ajokortin suorittajalle liikenteen perusteista, mikäli henkilöllä ei ole aiempaa ajo-oikeutta, sekä riskientunnistamiskoulutuksen, joka sisältää 4 tuntia teoriaopetusta ja 4 tuntia ajo-opetusta. Tämän lisäksi on 10 tuntia pakollista ajo-opetusta.

Vaikka ns. peruskoulutusta vähennettiin, lisättiin uusi koulutusvaatimus niille uusille henkilöauton ja moottoripyörän ajo-oikeuden haltijoille, jotka toimivat riskihakuisesti liikenteessä. Mikäli uusi kuljettaja määrätään ajokieltoon ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana, tulee hänen suorittaa ns. ajokieltokoulutus ennen kuin hänen ajo-oikeutensa voidaan palauttaa. Ajokieltokoulutus käsittelee riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Koulutus on teoriaopetusta, johon sisältyy yksilötehtäviä ja ryhmäkeskustelua. Koulutuksen laajuus on 4 tuntia ja sen voi suorittaa myös tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla etäopetuksena. Koulutuksen voi suorittaa autokoulussa tai Traficomin erikseen hyväksymän muun liikenneturvallisuusalan toimijan tarjoamassa koulutuksessa. Koulutuksen voi käydä ajokiellon aikana tai sen päätyttyä. Poliisi palauttaa ajo-oikeuden, kun koulutus on suoritettu ja todistus siitä on toimitettu poliisille ja ajokielto on päättynyt.

B-luokan ajokokeen aika piteni 45 minuutista 60 minuuttiin. Uudistuksessa mahdollistettiin joustavampi ajan käyttö ajokeissa. Aiemmin ajankäyttö oli tarkasti määritetty siten, että alkukeskustelun, liikenteessä ajamisen ja palautekeskustelun vähimmäiskesto oli annettu. Uudistetussa ajokokeessa ainoastaan liikenteessä ajamisen vähimmäisaika on annettu, mikä on 45 minuuttia. Sen sijaan ohjeessa määritettiin entistä tarkemmalla tasolla, mitä liikenteessä ajamisen aikana tuli mitata. Ensimmäistä kertaa asetettiin suora vaatimus nopeusalueiden käytöstä ajokokeessa. Jokaisessa ajokokeessa tuli, mikäli ajoneuvon rakenteellinen nopeus sen sallii, kolmasosa ajasta ajaa tiellä, jonka nopeusrajoitus on vähintään 60 km/h sekä aina ajaa myös tiellä, jonka nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h.

Liikenteessä ajamisen aikana suoritettavat liikenneturvallisuuden kannalta testattavat erityistoimenpiteet määritettiin tarkemmalla tasolla. Nämä toimenpiteet tuli tehdä ajoreitin varrella, kuten pysäköinti osana itsenäistä ajotehtävää, ei tutkintoaseman pihalla. Uutena toimenpiteenä tuli säätötoimenpiteen suorittaminen ajamisen aikana. Toimenpiteiden toteutuksessa on tarkoituksena mitata ajokorttia suorittavan vastuullista toimintatapaa liikenteessä – miten hyvin hän tunnistaa riskejä ja pystyy ennakoimaan muiden toimintaa liikenteessä ja toimimaan liikenneturvallisuutta edistävästi.

Ajokokeen arvioinnissa luovuttiin virhepohjaisesta arvioinnista ja arviointi muutettiin kompetenssipohjaiseksi arvioinniksi, jossa on neljä osa-aluetta: Ajoneuvon käsittely ja hallinta, muiden tienkäyttäjien huomiointi, liikennetilanteiden ennakointi ja hallinta sekä oman toiminnan hallinta. Ajokorttia suorittavalla tulee olla riittävät tiedot ja osaaminen kuljettajana toimimisesta, ajamisen perustaidoista sekä vastuullisesta ajotavasta menestyäkseen tutkinnossa. Olennainen osa kokonaisuutta on omasta ja muiden toiminnasta sekä

olosuhteista syntyvien vaaratekijöiden tunnistaminen ja asianmukainen toiminta riskien ja vaarallisten tilanteiden välttämiseksi. Tavoitteena oli, että uusi kuljettaja olisi tutkinnon läpäistyään valmiimpi itsenäiseen ja turvalliseen ajamiseen kuin aiemmin. Hän osaisi toimia ennakoivasti, joustavasti ja omalla toiminnallaan edistäisi liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta ja sitä kautta myös ympäristölle aiheutuvia haittoja.

Ajatuksena oli, että riittävän vaativa tutkinto asettaa osaamisvaatimuksen ja tutkinnon läpäistäkseen jokainen ajokorttia haluava hankkisi itselleen riittävät tiedot ja osaamisen yksilöllisen tarpeen mukaan. Ajo-opetukselle asetettiin kuitenkin minimiopetusmäärä, joka on 10 tuntia.

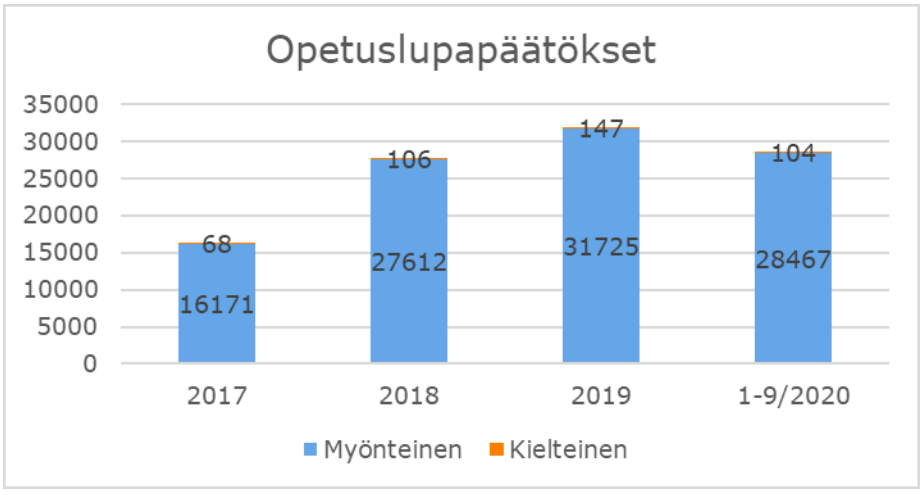
Ajokorttilain muutoksessa luovuttiin myös opetuslupaopettajan teoriakokeesta ja opetusauton muutoskatsastusvelvoitteesta. Samalla opetuslupaopettajan vähimmäisiäksi tuli kaikkien opetettavien luokkien osalta 25 vuotta ja opetettavan luokan ajokokemusaikaa nostettiin viiteen vuoteen.

Opetuslupaopettajalla on oikeus antaa ainoastaan varsinainen ajo-opetus oppilaalle. Ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen (EAS), Riskien tunnistamiskoulutuksen (RTK) sekä ajokieltokoulutuksen voi antaa ainoastaan autokoulu tai Traficomin hyväksymä muu liikenneturvallisuusalan toimija.

3.1 Vaikutukset kuljettajaopetukseen ja kuljettajantutkintoon

Opetuslupaopetuksen suosio kasvoi lakimuutoksen jälkeen.

Opetuslupahakemusten määrät ovat ajokorttilain muutoksen jälkeen nousseet merkittävästi (kuva 6).



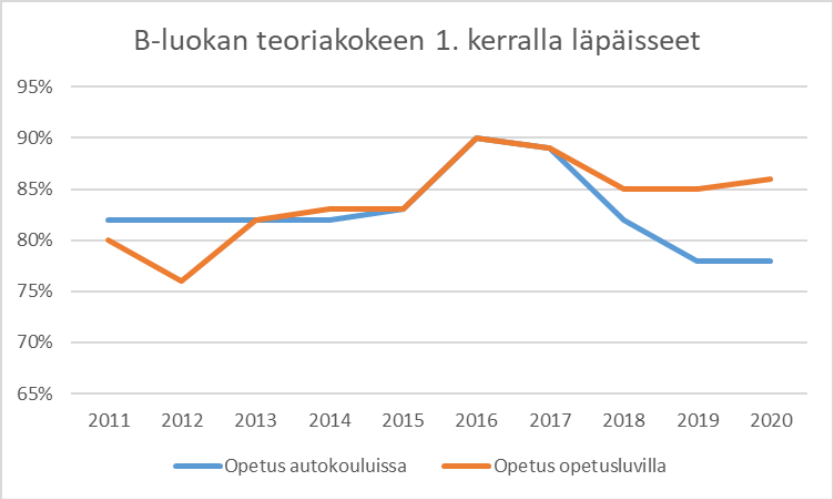
Kuva 6. Opetuslupahakemukset 1.7.2018-30.9.2020

Opetuslupa voidaan myöntää kahdelle opettajalle vain silloin, jos heistä molemmat ovat oppilaan/oppilaiden lähisukulaisia (vanhempi, huoltaja, isovanhempi, sisarus, lapsi, lapsenlapsi). Vuosina 2016 ja 2017 98% opetusluvista oli yhden opettajan lupia. Vuonna 2019 opetusluvista kahden opettajan lupia oli jo 34 % ja vuonna 2020 48 % oli tällaisia kahden opettajan lupia. Lisäksi sukulaisuussuhteisia on myös iso osa niistä luvista, jotka on myönnetty vain yhdelle opettajalle.

Vuonna 2019 hyväksytyistä ajokokeista 32 % oli opetuslupaoppilaiden suorittamia, kun osuus oli noin 20 % vuosina 2016 – 2017 (kuva 7). Osuus näyttää pysyneen samana myös vuonna 2020.

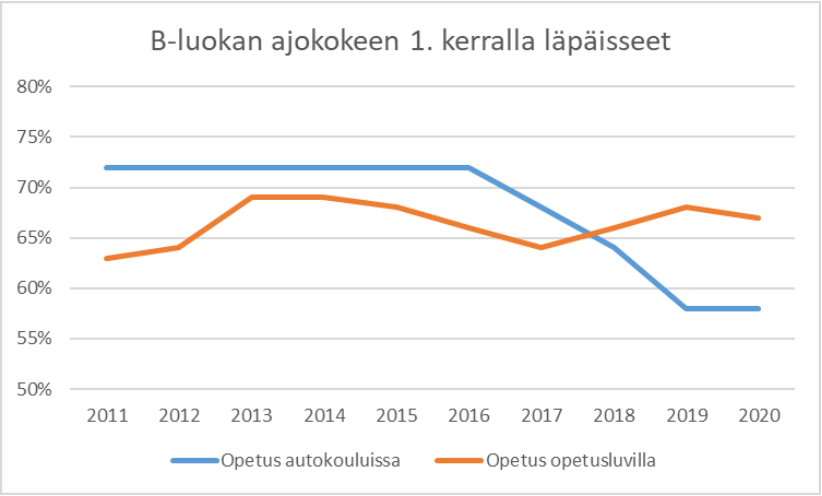


Kuva 7. Opetuslupalaisten osuus hyväksytyistä henkilöauton ajokokeista 30.9.2020 asti.



Kuva 8. B-luokan teoriakokeen ensimmäisellä yrityskerralla läpäisseiden osuus 30.9.2020 asti. Huomaa katkaistu asteikko pystyakselilla.

Opetuslupalaisista 86 % läpäisi teoriakokeen 1.yrityskerralla, kun taas autokouluoppilaiden hyväksymisprosentti 1. yrityskerralla oli 78 prosenttia (kuva 8).

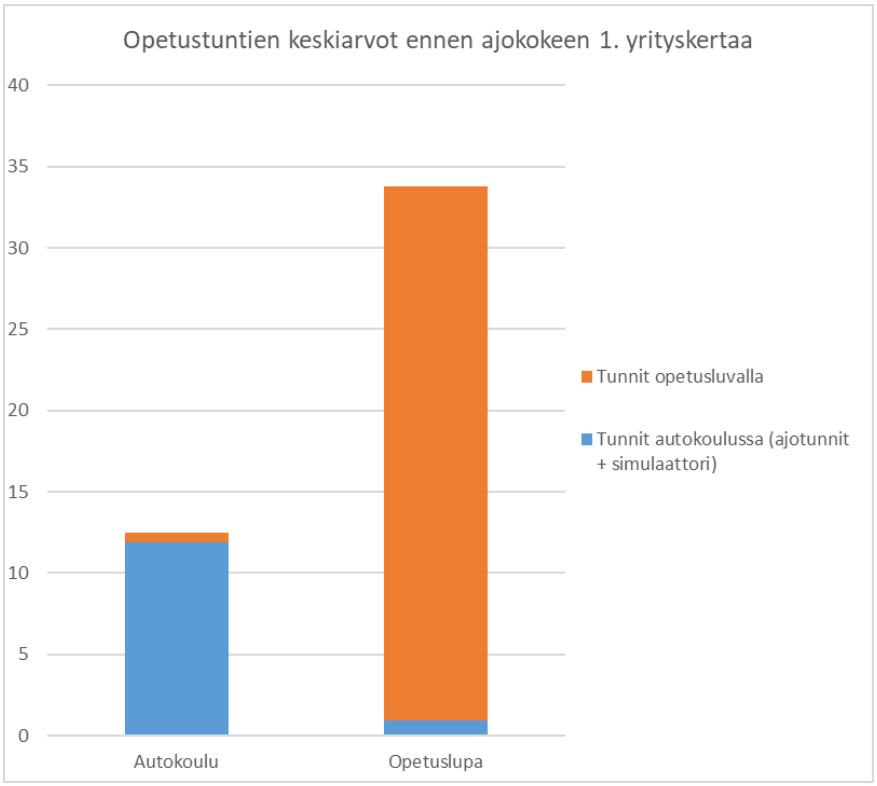


Kuva 9. B-luokan ajokokeen ensimmäisellä kerralla läpäisseiden osuus 30.9.2020 asti. Huomaa katkaistu asteikko pystyakselilla.

en sijaan merkittävin muutos on tapahtunut ajokokeen kohdalla, kun verrataan näitä kahta ryhmää. Autokouluoppilaiden menestyminen ajokokeessa on laskenut tasaisesti vuodesta 2016 eteenpäin, jolloin heidän hyväksymisprosenttinsa 1. yrityskerralla oli 72 prosenttia. Vuonna 2019 autokouluoppilaista 58 % läpäisi ajokokeen 1. yrityskerralla kun taas opetuslupalaisista ajokokeen läpäisi 1. yrityskerralla 68 prosenttia (kuva 9). Vuonna 2020 autokouluoppilaiden hyväksymisprosentti oli 58 ja opetuslupalaisten 67 prosenttia.

Opetuslupaoppilaiden hyväksymisprosentti on noussut vuodesta 2017 eteenpäin takaisin vuoden 2013 tasolle.

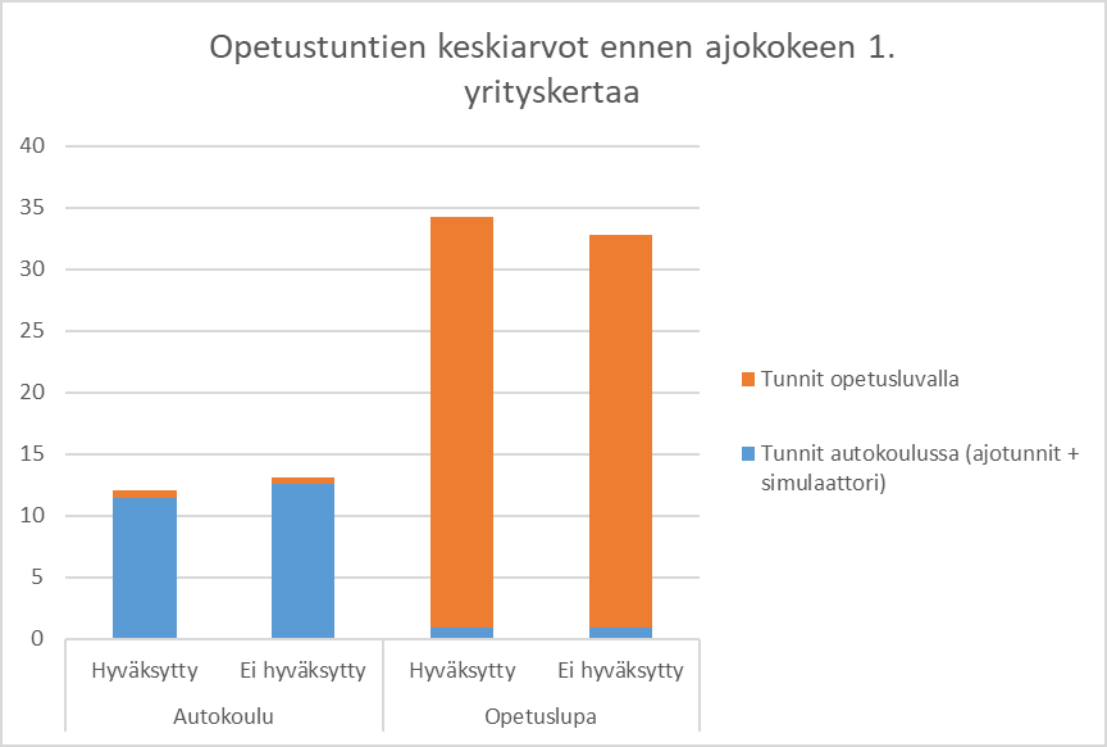
Kun tarkastellaan ajokorttia suorittavien opetusmääriä ennen ensimmäistä yrityskertaa ajokokeessa, huomataan, että keskimääräinen opetustuntimäärä oli autokouluoppilaiden kohdalla 12,5 tuntia ja opetuslupaoppilaiden kohdalla 33,8 tuntia (kuva 10). Kuviosta käy ilmi myös, että opetusluvalla opiskelevat eivät ota juurikaan ajo-opetusta autokoulussa. Autokouluoppilaista vain 2,4 prosenttia on ilmoittanut tutkintoon tullessa omaavansa myös opetuslupatunteja. Vastaavasti 13,4 prosenttia opetuslupalaisista on ilmoittanut ottaneensa autokoulussa opetusta (muu kuin RTK, riskientunnistamiskoulutus). Simulaattorilla saadun opetuksen merkitys näyttäisi olevan vähäinen molemmissa opetusmuodossa ajokorttia suorittavien ilmoituksen mukaan. Autokouluoppilaiden simulaattoriopetuksen tuntien keskiarvo oli 0,83 tuntia ja opetuslupaoppilaiden 0,25 tuntia.



Kuva 10. Opetusmäärät opetustavan mukaan aikavälillä 1.7.2018-30.9.2020

Jos verrataan opetusmäärien keskiarvojen eroa niiden ajokorttia suorittavien kohdalla, jotka läpäisivät ajokokeen ensimmäisellä yrityskerralla niihin, jotka eivät läpäisseet niin huomataan, että ero on todella pieni. Autokouluoppilailla ero on alle 1 tunti ja opetuslupaoppilaiden kohdalla 1,4 tuntia. Opetusmäärällä ei näytä olevan merkitystä opetustavan sisällä (kuva 11). Opetusmäärätietoon tulee suhtautua varauksella. Erityisesti simulaattorituntien merkitsemisessä saattaisi

olla virheitä, koska autokoulut itse kertovat erilaisten yhdistelmäpakettien (simulaattori + normaali ajo-opetus) olevan suosittuja oppilaiden keskuudessa.



Kuva 11. Opetustuntien keskiarvot hyväksytyissä ja hylätyissä 1.ajokokeissa opetustavan mukaan aikavälillä 1.7.2018-30.9.20120

3.2 17-vuotiaiden ikäpoikkeusluvat

Ajokorttilain muutoksessa kevennettiin ikäpoikkeusluvan myöntämisedellytyksiä. Aiemmin poikkeusluvan edellytykset olivat tiukat ja luvan myöntämiseksi vaadittiin erityisen painavia syitä. Ajokortti- ja kulkemistarpeita tarkasteltiin pääosin perheessä tapahtuneiden äkillisten vakavien muutosten kannalta. Tästä johtuen lupia myönnettiin vuosittain vain muutamia.

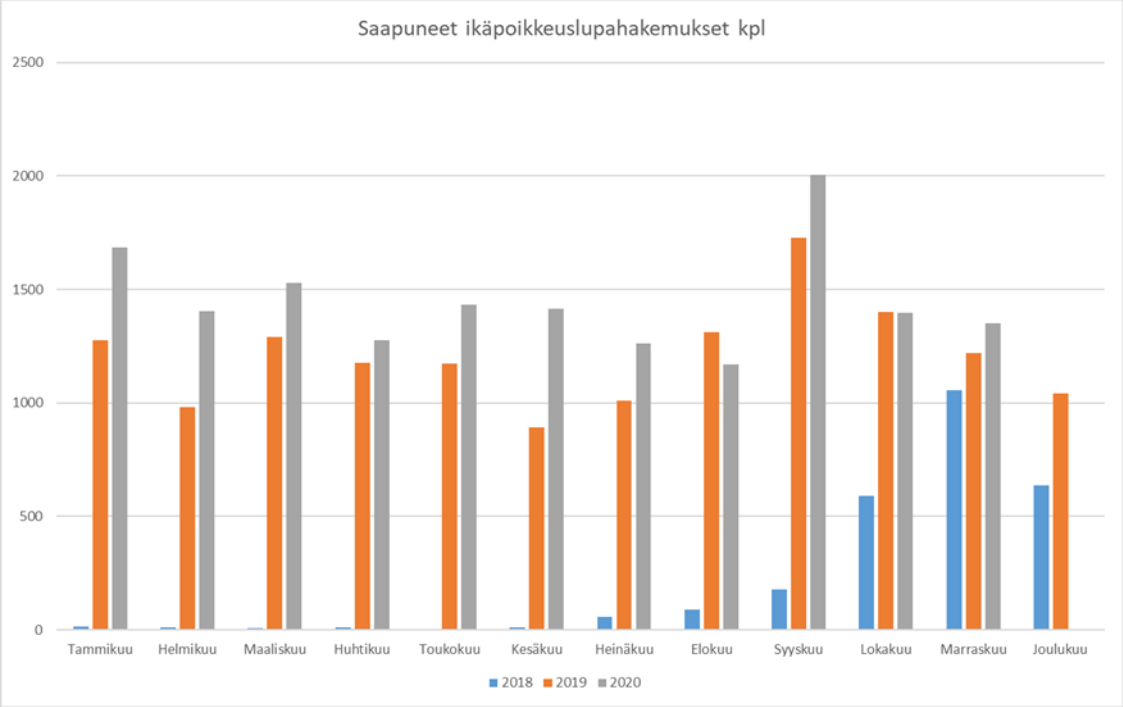
Lakimuutoksen jälkeen myöntämisperusteina huomioidaan ensisijaisesti ajokorttia suorittavan omat kulkutarpeet. Hyväksyttäviä erityisiä syitä ovat esimerkiksi työhön, työharjoitteluun, kouluun tai säännölliseen ja tavoitteelliseen harrastukseen pääsemistä hankaloittavat pitkät etäisyydet tai puuttuvat joukkoliikenneyhteydet, joiden vuoksi Traficomin kohtuullisiksi määrittelemät matkat tai matka-ajat ylittyvät:

- vähintään tunnin kestävät yhdensuuntaiset matkat joukkoliikenteellä; tai
- vähintään viiden kilometrin yhdensuuntaiset kävelymatkat, kun joukkoliikennettä ei ole käytettävissä; tai
- harvoin kulkevista joukkoliikenneyhteyksistä johtuvat vähintään 1h 30min kestävät yhdensuuntaiset matkat

Lupa myönnetään näiden kriteerien tai kokonaisharkinnan perusteella. Nuoren oman kulkemis- tai ajokorttitarpeen lisäksi arvioinnissa voidaan ottaa huomioon ennalta arvaamattomat muutokset perhetilanteessa viimeisen vuoden aikana

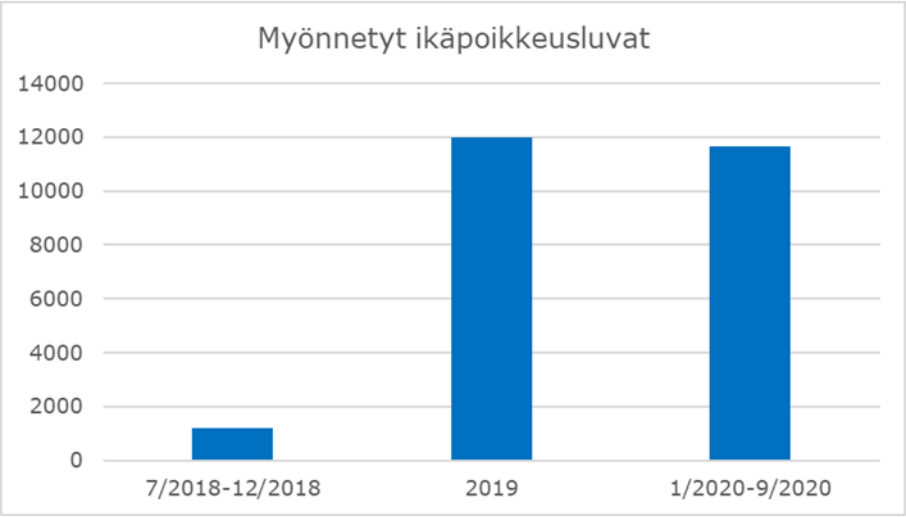
(esim. vanhemman tai muun ajokortillisen perheenjäsenen sairastuminen tai kuolema) sekä samassa kotitaloudessa asuvan perheen toimentulon turvaamiseen ja välttämättömien asioiden hoitamiseen liittyvät säännölliset kulkemistarpeet.

Ikäpoikkeuslupahakemusten määrä lähti voimakkaaseen kasvuun marraskuussa 2018 ja vuonna 2020 kasvu on jatkunut (kuva 12).



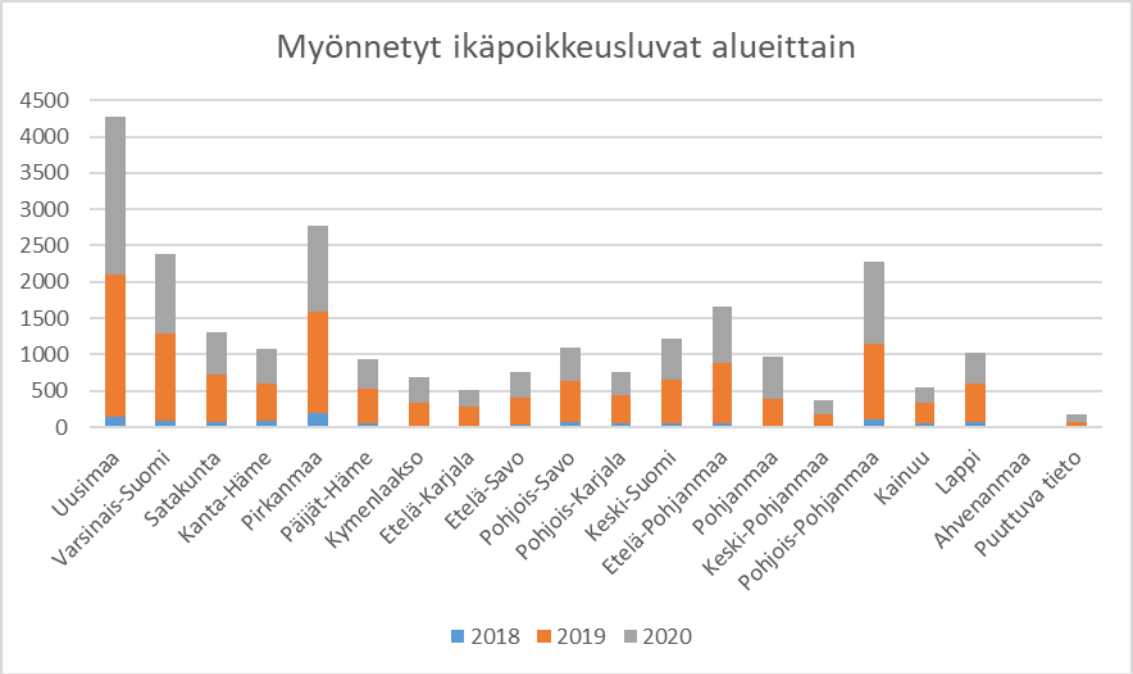
Kuvio 12. Saapuneet ikäpoikkeuslupahakemukset aikavälillä 1.1.2018-30.11.2020

Vuonna 2018 ikäpoikkeuslupia myönnettiin kaikkiaan 1200 kappaletta. Vuonna 2019 niitä myönnettiin jo 11 986 kappaletta (kuva 13). Syyskuun loppuun mennessä vuonna 2020 ikäpoikkeuslupia on jo myönnetty yhteensä 24 849 kappaletta.



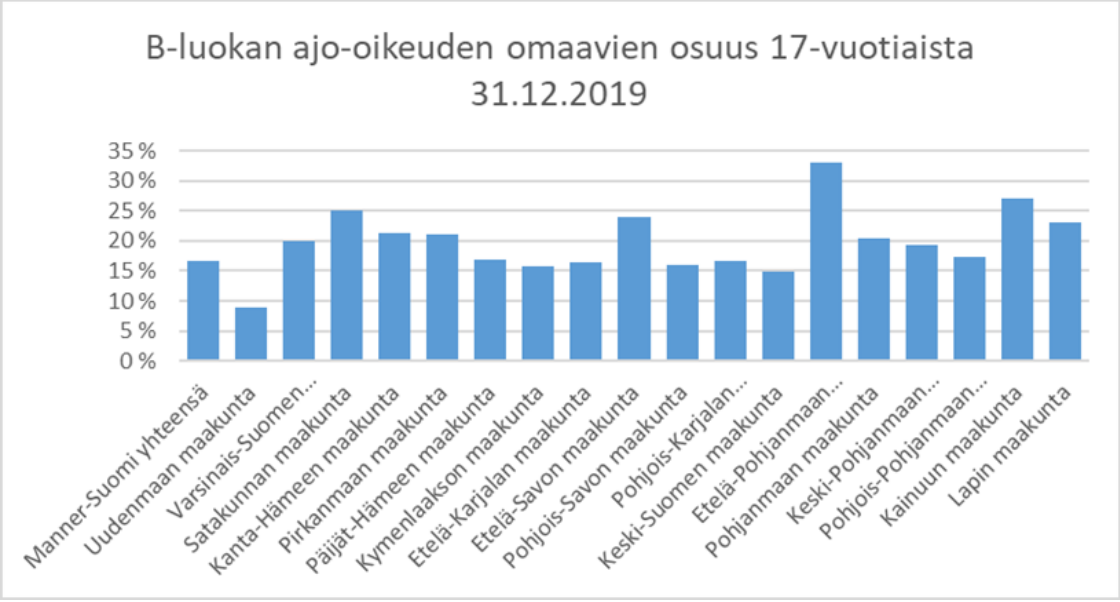
Kuva 13. Myönnetyt ikäpoikkeusluvat

Maakunnittain tarkasteltuna eniten ikäpoikkeuslupia on myönnetty Uudellamaalla, Pirkanmaalla, Varsinais-Suomessa ja Pohjois-Pohjanmaalla asuville ajokorttia suorittaville nuorille (kuva 14).



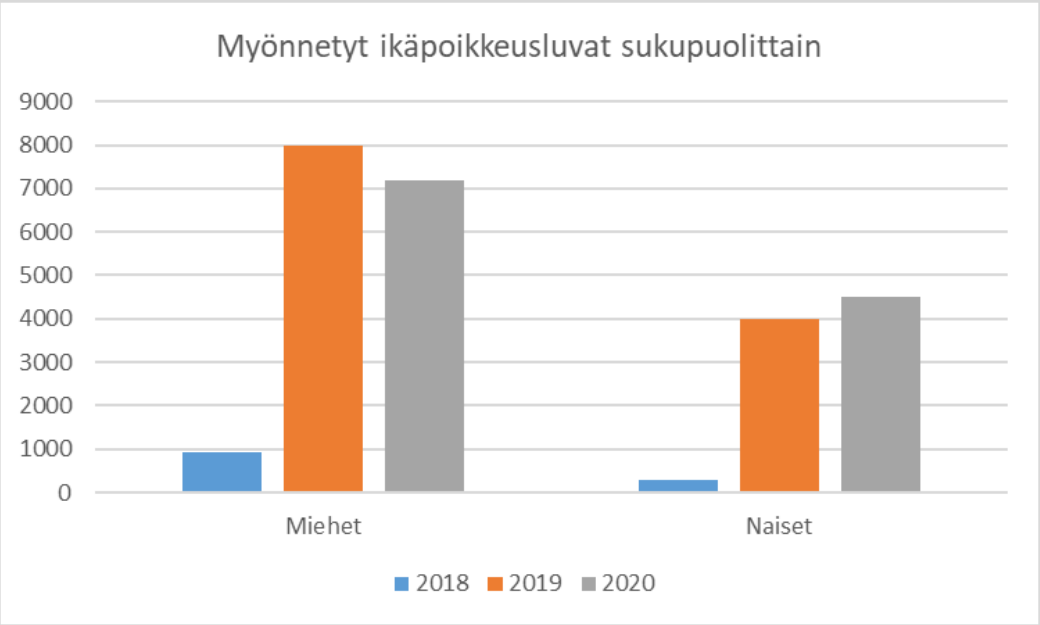
Kuva 14. Myönnetyt ikäpoikkeusluvat maakunnittain aikavälillä 1.7.2018-30.9.2020

Suhteessa 17-vuotiaaseen väestöön B-luokan ajo-oikeuksia oli eniten Etelä-Pohjanmaalla vuoden 2019 lopussa; 33 %:lla 17-vuotiaista oli B-luokan ajo-oikeus (kuva 15). Suhteellisesti paljon on ajo-oikeuksia Kainuun, Lapin, Etelä-Savon ja satakunnan alueella. Vähiten B-luokan ajo-oikeuksia oli Uudenmaan maakunnassa, 9 % 17-vuotiaista.



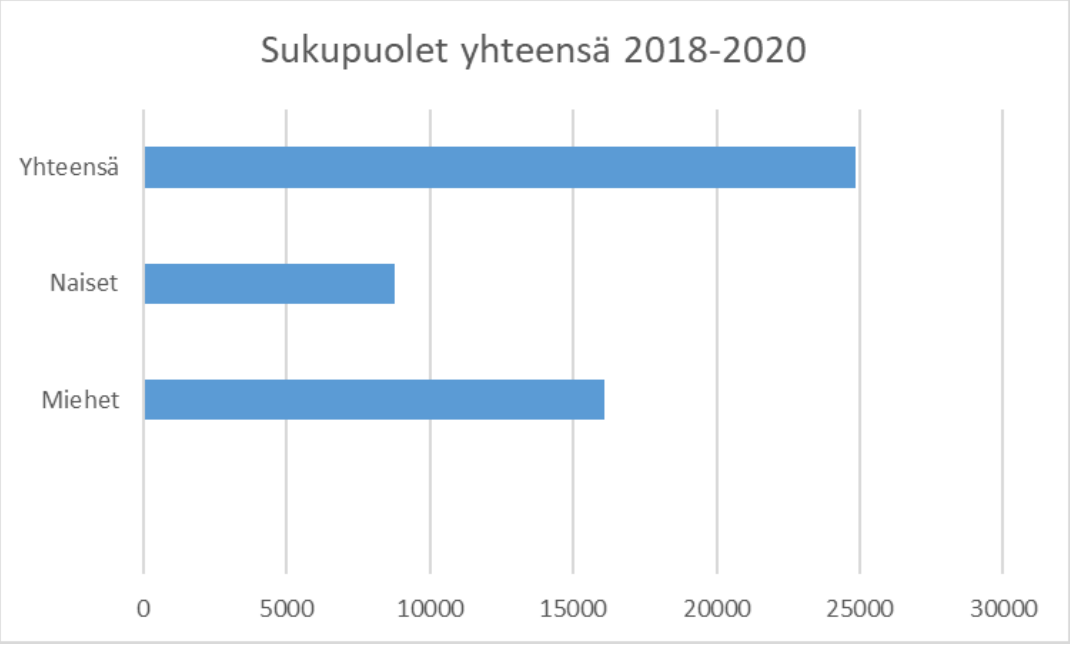
Kuva 15. B-luokan ajo-oikeuden omaavien osuus 17–vuotiaiden ikäluokasta maakunnittain 31.12.2019.

Tarkastellessa myönnettyjen ikäpoikkeuslupien määrää sukupuolen mukaan, huomataan, että miehet hakevat ikäpoikkeuslupaa naisia useammin. Vuonna 2018 kaikista ikäpoikkeusluvista 23,5 % myönnettiin naisille ja 76,5 % miehille. Vuonna 2019 naisten osuus oli kasvanut ja oli 33,3 % ja miesten vastaava osuus 66,7 & (kuva 16). Vuonna 2020 miesten osuus oli 61,5 % ja naisten osuus 38,5 %.



Kuva 16. Myönnetyt ikäpoikkeusluvan hakijan sukupuolen mukaan 1.7.2018 - 30.9.2020

Kun lasketaan kaikki vuodet yhteen, miesten osuus myönnetyistä ikäpoikkeusluvista on 65 % ja naisten osuus vastaavasti 35 %.

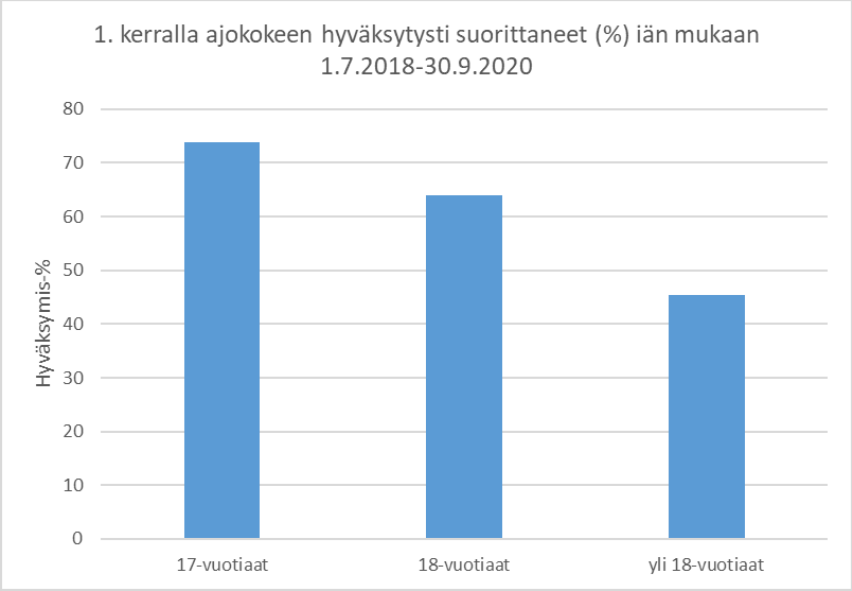


Kuva 17. Kaikkien myönnettyjen ikäpoikkeuslupien sukupuolijakauma 1.7.2018-30.9.2020

3.3 Nuorten menestys kuljettajantutkinnossa

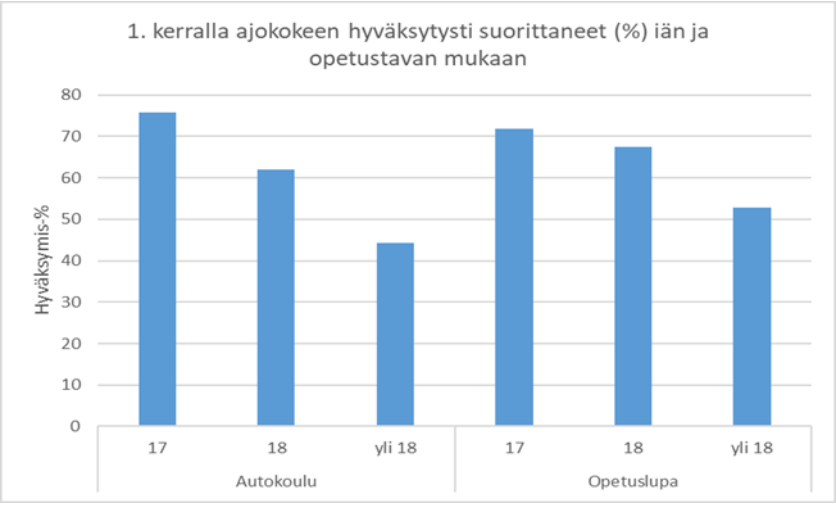
Kun tarkastellaan kuljettajantutkinnon ajokokeessa menestymistä iän perusteella, huomataan, että 17-vuotiaat menestyvät ajokokeessa kaikkein parhaiten.

74 % 17-vuotiaista läpäisee ajokokeen 1. yrityskerralla. Vastaavasti 18–vuotiaista ajokokeen läpäisee 1. yrityskerralla 64 % ja yli 18-vuotiaista vain 45 % läpäisee ajokokeen 1. yrityskerralla (kuva 18).



Kuva 18. Ajokoemenestys iän mukaan aikavälillä 1.7.20218-30.9.2020

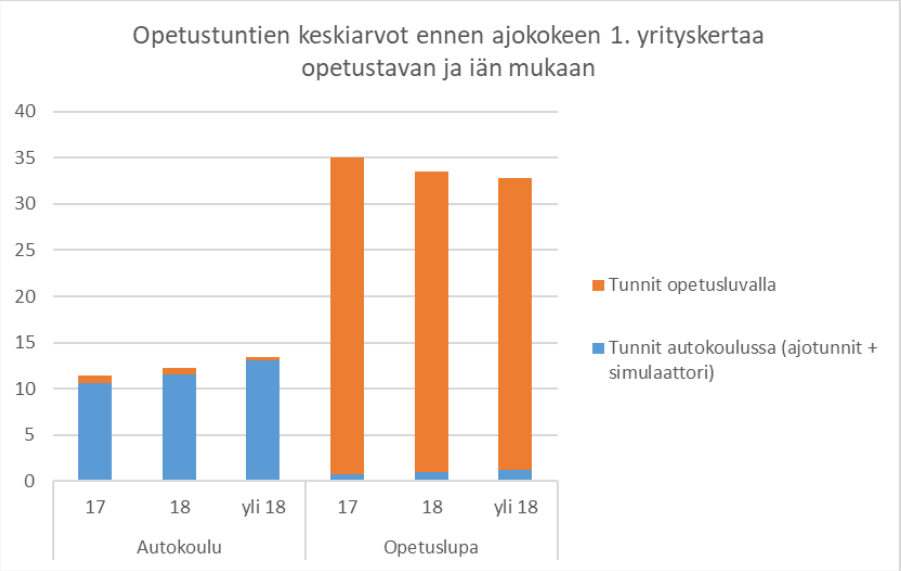
Ilmiö pysyy samana, kun tarkastellaan samaa joukkoa ajokorttia hakevista opetustavan mukaan. Ilmiö näkyy selvemmin autokouluoppilaiden kohdalla kuin opetuslupaoppilaiden kohdalla, mutta järjestys on täysin sama (kuva 19).



Kuva 19. Ajokoemenestys opetustavan mukaan aikavälillä 1.7.2018-30.9.2020

Kaikkien ikäryhmien opetusmäärien keskiarvot ovat hyvin lähellä toisiaan. Autokouluoppilaista 17-vuotiaiden opetustuntien keskiarvo on alhaisin, 11,5 tuntia. 18-vuotiailla on opetusta keskimäärin 12,2 tuntia ennen ensimmäistä ajokoetta ja yli 18-vuotialla keskimäärin 13,5 tuntia.

Opetuslupaopetuksessa tilanne on päinvastoin eli vähiten opetusta on yli 18-vuotiailla ennen ensimmäistä ajokoetta, keskimäärin 33 tuntia, 18 –vuotiailla on 33,4 tuntia ja 17-vuotiailla on keskimäärin opetusta 35 tuntia (kuva 20).



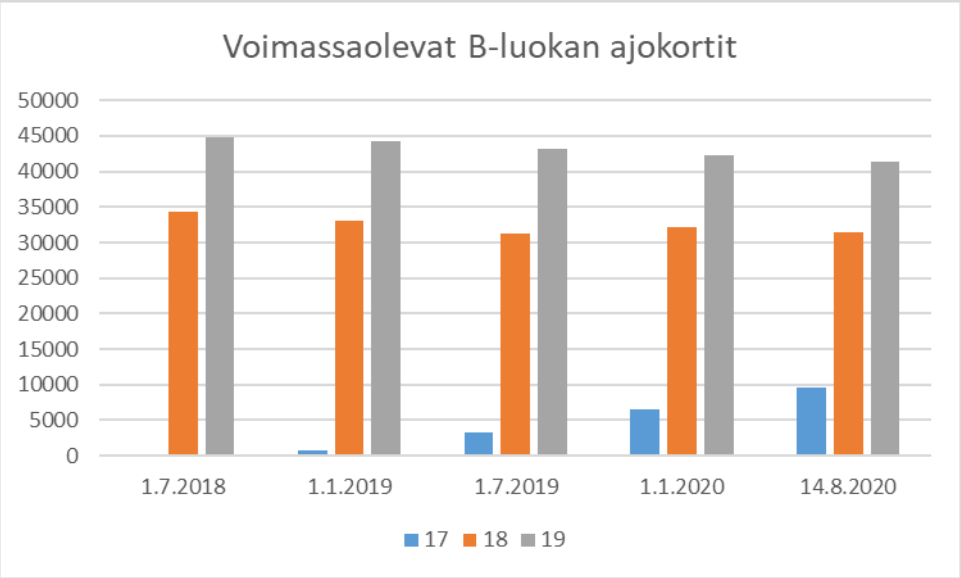
Kuva 20. Opetustuntimäärät iän ja opetustavan mukaan

4 Nuoret kuljettajat ajokieltorikosten valossa

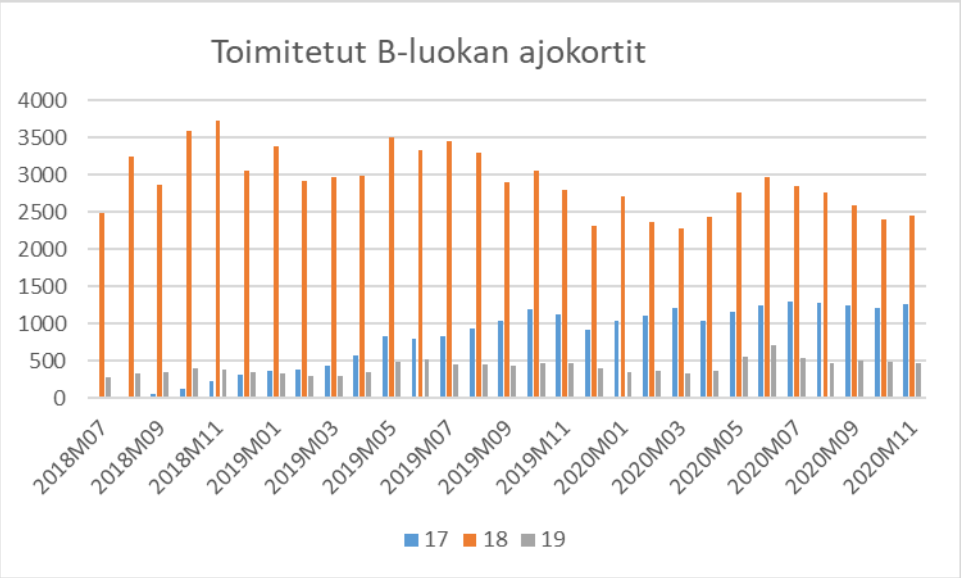
Tässä kappaleessa tarkastellaan 17-, 18- ja 19-vuotiaiden kuljettajien rikosperusteisia ajokieltoja (jäljempänä "ajokieltorikos"). Rikosperusteinen ajokielto voidaan mm. määrätä seuraavilla perusteilla: kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, vakavaa piittaamattomuutta osoittava liikenneturvallisuuden vaarantaminen, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen sekä rattijuopumus törkeä rattijuopumus.

Tarkastelu perustuu joko kuljettajakohtaisiin tietoihin tai tapahtumien määrätietoihin, mikä mainitaan kyseisessä kohdassa. Osassa näistä tarkastelu vertailee aikaa ennen ja jälkeen ajokorttilain uudistuksen, jotta voitaisiin tehdä päätelmiä mahdollisesta vaikutussuhteesta. Kaikissa on käytetty vain poliisin liikenteen valvonnassa määräämiä väliaikaisia ajokieltoja.

Ennen kun tarkastellaan ajokieltorikoksia, on syytä verrata 17-, 18- ja 19-vuotiaiden ajokorttitilastoja. 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeuden omaavien henkilöiden määrä on noussut vahvasti uuden lain voimaantulon jälkeen. Ikäryhmien väliset erot ajokorttien määrissä vaikeuttaa ikäryhmien välisten erojen vertailua.



Kuva 21. Voimassaolevat B-luokan ajokortit ikäryhmittäin 7/2018-8/2020



Kuva 22. Toimitetut B-luokan ajokortit ikäryhmittäin 8/2018-11/2020

Voimassaolevat ajokortit -tilasto kuvaa tilastointihetkellä liikenteessä olevien 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien määrää. Toimitetut ajokortit -tilasto kertoo, kuinka monelle henkilölle on myönnetty henkilöauton ajo-oikeuden sisältävä ajokortti 17-vuotiaana. Voimassaolevien ajokorttien kohdalla nähdään selkeästi, miten 17-vuotiaiden B-luokan ajokorttien määrä on jatkuvasti kasvanut lakimuutoksen jälkeen (kuva 21). Puolessa vuodessa 17-vuotiaiden voimassaolevien B-ajokorttien määrä on melkein kaksinkertaistunut. Toisaalta 17-vuotiaille toimitettujen ajokorttien määrä ei ole enää noussut merkittävästi vuoden 2019 syksyn jälkeen (kuva 22). On selvää, että voimassaolevien ajokorttien määrä tulee tasaantumaan vastaavalla tavalla, mutta tätä ennen 17-vuotiaat B-luokan ajokortin omaavat kuljettajat ovat poikkeuksellinen ryhmä, jota on vaikea verrata suoraan muihin ikäluokkiin. He ovat valikoitunut joukko, jolla on selkeästi erityinen tarve hankkia ajo-oikeus. Tämä on tärkeää huomioida, kun vertaillaan nuorten kuljettajien ajokieltotilastoja.

Toinen asia, mikä on hyvä huomioida tässä yhteydessä, on eri ikäryhmien ajo-oikeudenhaltijoiden sukupuolijakauma ajo-oikeuden alkamisiässä tämän tarkastelujakson 1.7.2018-31.8.2020 aineistossa. Taulukosta 1 näkyy, että 17-

vuotiaiden ajo-oikeudenhaltijoiden sukupuolijakauma on vino. Miehiä on kaksinkertainen määrä naisiin verrattuna. 18- ja 19-vuotiaiden kohdalla miesten ja naisten osuudet ovat hyvin lähellä toisiaan.

	Sukupuoli		
Ajo-oikeuden alkamisikä	Mies	Nainen	Total
17	13 687	6570	20 257
18	38 969	35 141	74 110
19	3 347	3 970	7 317
Total	56 003	45 681	101 684

Taulukko 1. Tarkastelujaksolla 1.7.2018-31.8.2020 ajo-oikeuden haltijoiden sukupuolijakauma eri ikäryhmissä. 17-vuotiaiden ikäryhmässä miesten osuus on 67%, 18-vuotiaiden kohdalla 53% ja 19- vuotiaiden kohdalla vain 45%.

4.1 Iän merkitys ajokieltorikoksiin

Ensimmäisessä tarkastelussa tutkittiin ajokieltorikoksia aikavälillä 1.7.2018-31.8.2020. Poiminnassa olivat mukana ne 17-vuotiaat, jotka ovat saaneet ajo-oikeuden tuolla aikavälillä ja suorittaneet ajokortin ikäpoikkeusluvalla. Joukosta eroteltiin ne henkilöt, jotka olivat saaneet varhennetun ajo-oikeuden ammatillisen kuljettajakoulutuksen perusteella.

Ikäpoikkeusluvalla B-luokan ajo-oikeuden saaneita oli tarkasteluvälillä yhteensä 19 998 henkilöä. Tässä on huomioitava se, että kyseessä on nimenomaisesti 17-vuotiaana ajo-oikeuden saaneet kuljettajat. Osa ikäpoikkeusluvan saaneista suorittivat kuljettajantutkinnon kuitenkin vasta 18-vuotiaana. Joukossa oli myös yksi, joka sai B-ajokortin vasta 19-vuotiaana. Ihan kaikki kuljettajat eivät siis tarkastelujaksolla hyödyntäneet poikkeuslupaansa.

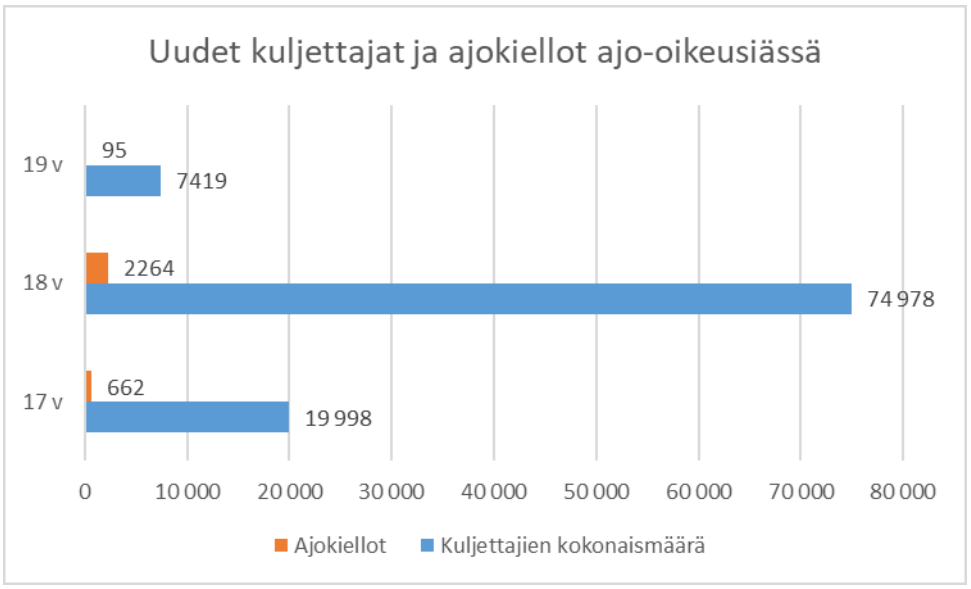
Ensimmäisessä tarkastelussa on huomioitu ne 17–vuotiaat kuljettajat, jotka ovat saaneet ajo-oikeutensa ikäpoikkeusluvalla ja syyllistyneet ajokieltorikokseen 17-vuotiaana. Mukana eivät ole ne, jotka ovat syyllistyneet ajokieltorikokseen täytettyään 18 vuotta. Lisäksi on huomioitava, että osa kuljettajista on määrätty ajokieltoon 17-vuotiaana jo ennen ajo-oikeuden alkamista. Tämä joukko ei ole mukana tässä tarkastelussa. Jokainen kuljettaja on mukana luvuissa vain yhden kerran (osalla kuljettajista oli monia ajokieltorikoksia). Samoilla ehdoilla sekä samalla aikavälillä tarkasteltiin myös 18-vuotiaita sekä 19-vuotiaita B-ajo-oikeuden suorittaneita.

Tulokset osoittavat, että 17-vuotiaat syyllistyvät suhteessa hieman useammin ajokieltorikoksiin kuin 18-vuotiaat tai 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat. 17-vuotiaiden kohdalla, 3,31% kuljettajista syyllistyi ajokieltorikokseen ollessaan vielä 17-vuotias[1]. 18-vuotiaiden osalta, 3,01% syyllistyi ajokieltorikokseen ollessaan vielä 18-vuotias[2] ja 19-vuotiaiden kohdalla 1,28 % syyllistyi ajokieltorikokseen ollessaan vielä 19-vuotias[3]. Ero ikäryhmien välillä on kuitenkin todella pieni, 17- ja 18-vuotiaiden välillä vain 0,3 prosenttiyksikköä. Vastaava ero 18- ja 19-vuotiaiden välillä on 1,73 prosenttiyksikköä (taulukko 2, kuva 23 ja 24).

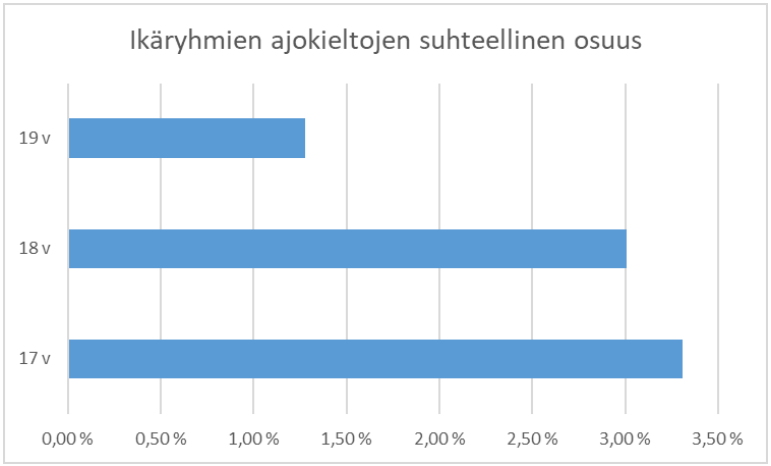
[1] 19 998 kuljettajaa, joista 662 syyllistynyt ajokieltorikokseen B-ajo-oikeuden saatuaan
[2] 74 978 kuljettajaa, joista 2264 syyllistynyt ajokieltorikokseen
[3] 7419 kuljettajaa, joista 95 syyllistynyt ajokieltorikokseen

Ikä	*Ajo-oikeuden haltijat*	*Ajokiellot*	*Osuus*
17 v	19 998	662	3,31 %
18 v	74 978	2264	3,01 %
19 v	7419	95	1,28 %

Taulukko 2. Ikäryhmien ajokieltojen suhteellinen osuus. Ajo-oikeuden haltijat aikavälillä 1.7.2018- 31.8.2020.



Kuva 23. Uusien kuljettajien ajokiellot ajo-oikeuden hankkimisiässä tarkastelujaksolla

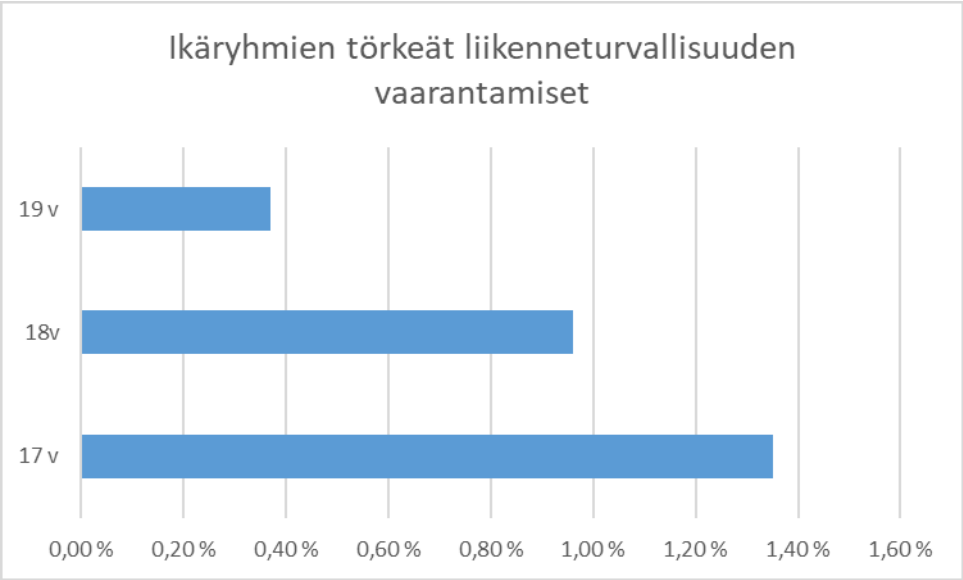


Kuva 24. Ajokieltoon määrättyjen kuljettajien osuus ikäryhmittäin, kun ajo-oikeuden hankkimisikä ja rikeikä ovat samat

Ero ikäryhmien välillä säilyy saman tasoisena, kun erotellaan näistä ajokieltoon määräämisistä törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset. Eroa 17- ja 18-vuotiaiden välillä on 0,39 prosenttiyksikköä ja 18- ja 19-vuotiaiden välillä eroa on 0,59 prosenttiyksikköä (taulukko 3, kuva 24 ja 25).

Ikä	*Kokonaismäärä*	*Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen*	*Osuus kuljettajista*
17 v	19 998	270	1,35 %
18 v	74 978	727	0,96 %
19 v	7419	28	0,37 %

Taulukko 3. Törkeään liikenteen vaarantamiseen syyllistyneiden osuus ikäryhmittäin

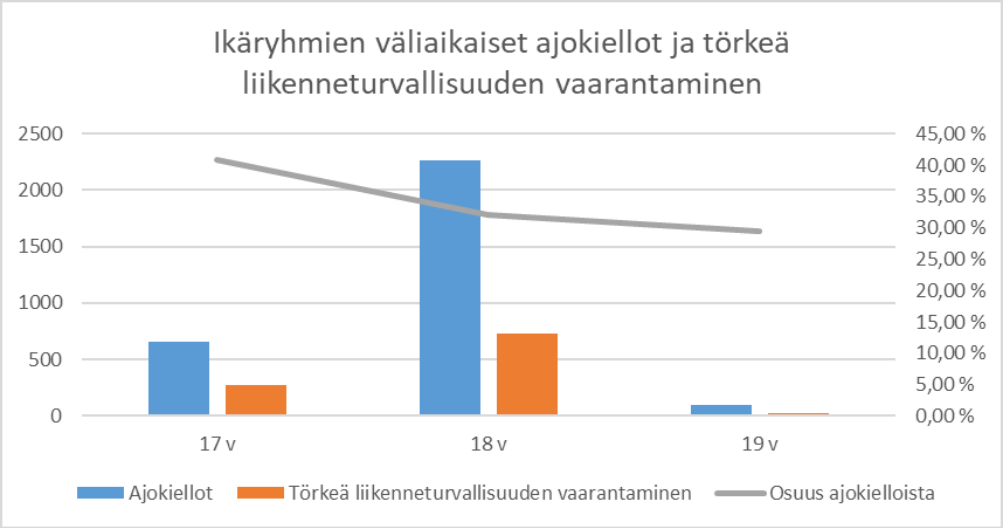


Kuva 24. Törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syyllistyneiden osuus ikäryhmässä

Sen sijaan kuva muuttuu, kun suhteutetaan törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset väliaikaisiin ajokieltoihin ikäryhmittäin. Suhteellisesti eniten on törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen syynä ajokieltoon määräämiselle 17-vuotialla uusilla B-ajokorttiluokan kuljettajilla, 40,78 %. Ero 18-vuotiaisiin kuljettajiin on 8 prosenttiyksikköä (taulukko 4, kuva 25). Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen on syynä 32,11% 18-vuotiaiden väliaikaista ajokielloista ja 19-vuotiailla sen osuus on 29,47 %.

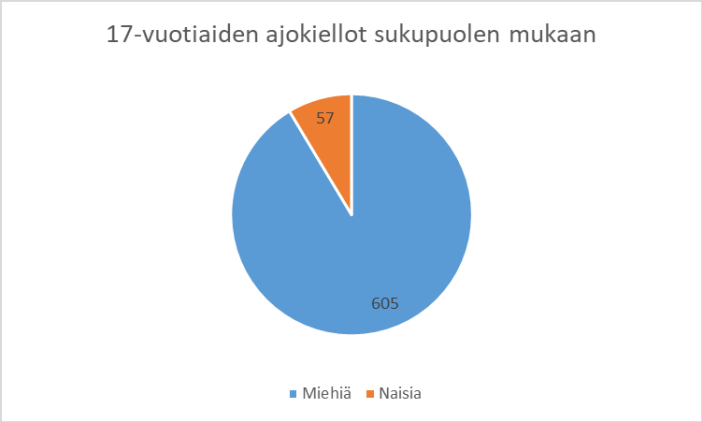
Ikä	*Ajokiellot*	*Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen*	*Osuus ajokielloista*
17 v	662	270	40,78 %
18 v	2264	727	32,11 %
19 v	95	28	29,47 %

Taulukko 4. Törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten osuus nuorten ajokielloista



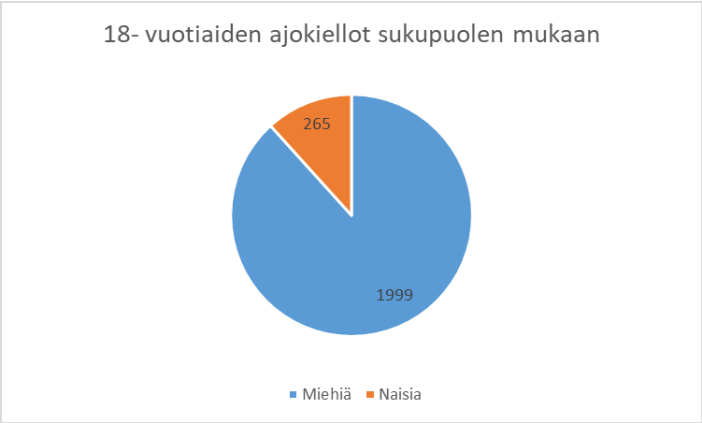
Kuva 25. Törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten osuus väliaikaisista ajokielloista ikäryhmittäin

Miehet olivat selkeästi yliedustettuina kaikissa näissä ikäryhmissä ajokieltoon määräämisissä. 17-vuotiaista 3,31 % määrättiin väliaikaiseen ajokieltoon 17-vuotiaana ja heistä 91 % oli miehiä (kuva 26).



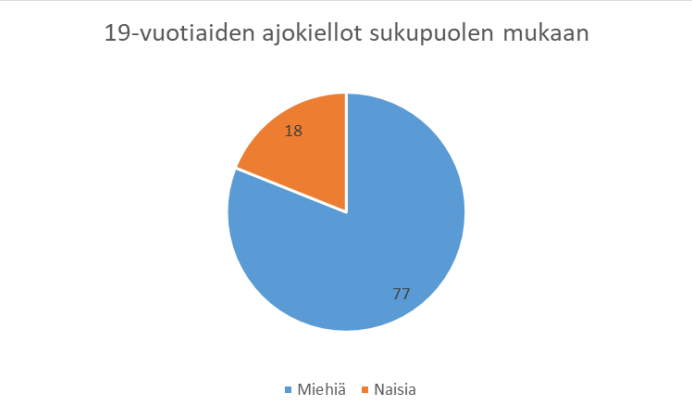
Kuva 26. 17-vuotiaiden ajokieltoon määrättyjen sukupuolijakauma

18-vuotiaista 3,01 % määrättiin väliaikaiseen ajokieltoon 18-vuotiaana ja heistä 88 % oli miehiä (kuva 27).



Kuva 27. 18-vuotiaiden ajokieltoon määrättyjen sukupuolijakauma

19-vuotiaista 1,28 % määrättiin väliaikaiseen ajokieltoon 19-vuotiaana ja heistä 81 % oli miehiä (kuva 28).



Kuva 28. 19-vuotiaiden ajokieltoon määrättyjen sukupuolijakauma

Tämä vertailu osoittaa, että iällä saattaa olla merkitystä, mutta näiden tulosten valossa ei noussut vielä esiin mitään erityisen hälyttävää tässä suhteessa.

Sen sijaan hyvin merkittävänä tekijänä nousee esiin sukupuoli. Kaikissa näissä kolmessa ikäryhmässä ajokieltorikokseen syyllistyneistä on miesten osuus lähes 90 prosenttia.

4.2 Aiemman ajohistorian merkitys nuorilla kuljettajilla

Tarkastelimme lähemmin 17-vuotiaiden ikäpoikkeusluvalla ajokorttia suorittaneiden ikäryhmää. Tavoitteena oli selvittää, miten paljon aiemmalla ajohistorialla on merkitystä. Tässä on edelleen kyse samasta aineistosta eli ajo-oikeusikä ja rikeikä ovat kohdejoukolla samat.

Ikäpoikkeusluvalla ajo-oikeuden saaneiden 17-vuotiaiden ajohistoriatarkastelussa tuli esiin 1076 sellaista kuljettajaa, joilla oli ajokielto jo ennen B-ajo-oikeuden saantia. Näistä kuljettajista 1026 (95%) oli miehiä ja naisia oli 50 (5%).

Yhteensä 101 kuljettajaa oli määrätty ajokieltoon sekä ennen että jälkeen B-ajo-oikeuden saannin (kuva 29). Näistä miehiä oli 100 (99%) ja naisia 1 (1%). Niistä 17-vuotiaista kuljettajista, jotka oli määrätty ajokieltoon ajo-oikeuden hankkimisen jälkeen 15,2 prosentilla oli ajokielto jo ennen B-ajo-oikeuden myöntämistä.



Kuva 29. 17-vuotiaiden ajohistorian vaikutus

Ohessa vielä sekä 18-vuotiaiden että 19-vuotiaiden kuljettajien ajohistoria ennen ja jälkeen B-ajo-oikeuden saannin. Tarkasteluajanjaksolla niistä 18-vuotiaista kuljettajista, jotka oli määrätty ajokieltoon ajo-oikeuden hankkimisen jälkeen 12,5 % oli ajokielto jo ennen B-ajo-oikeuden myöntämistä (kuva 30). 19-vuotiailla näiden kuljettajien osuus oli 10,5 % (kuva 31).



Kuva 30. 18-vuotiaiden ajohistorian vaikutus



Kuva 31. 19-vuotiaiden ajohistorian vaikutus

Iällä on merkitystä siinä toistaako nuori ajokieltorikoksen vai ei. Näiden tulosten pohjalta oli nähtävissä, että mikäli 17-vuotiaalla nuorella on jo ajokieltorikoksia ennen B-ajo-oikeuden saantia hän toistaa rikkomuksen suuremmalla todennäköisyydellä kuin 18- tai 19-vuotias nuori.

4.3 Ajokokemuksen merkitys ajokieltorikosten esiintymiselle

Seuraavaksi tarkastelimme ajokieltorikoksia suhteessa ajokokemukseen. Vertailussa tarkasteltiin ajokieltorikoksia ensimmäisenä ajo-oikeusvuotena B-ajo-oikeuden saannista eri ikäryhmissä. Lähtökohtana oli henkilön ikä ajo-oikeuden alkaessa. Aikaväli oli 1.1.2016-31.8.2020.

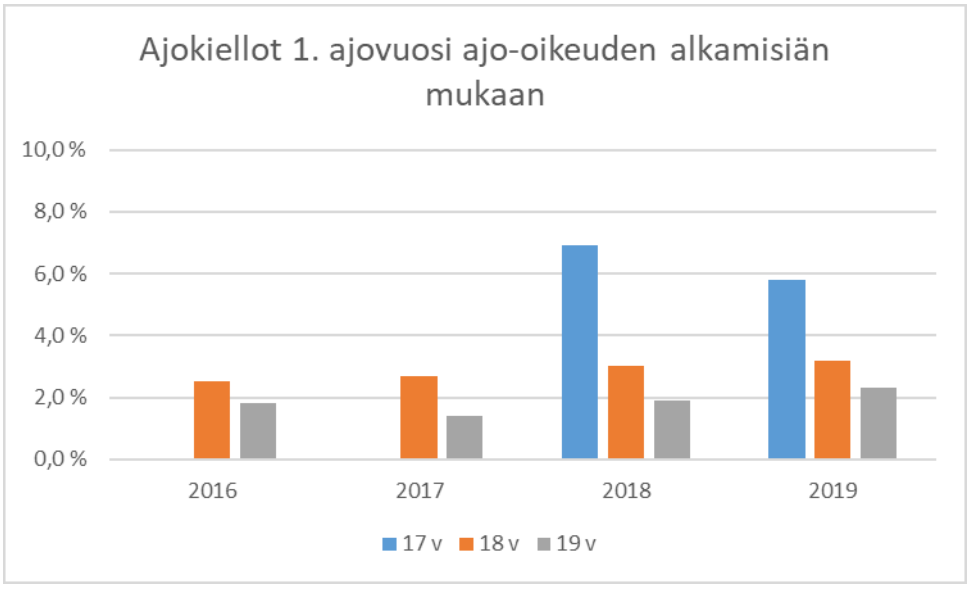
Tässä on tärkeää huomata, että määrittely lähtee siitä, minkä ikäinen henkilö on ollut ajo-oikeuden saatuaan, ei siitä, minkä ikäinen hän on, kun hänelle määrätään ajokielto. Toisin sanoen ajo-oikeusikä ja rikeikä eivät ole samat.

Esimerkiksi henkilö on saanut ikäpoikkeusluvalla ajo-oikeuden vuonna 2018 ollessaan vielä 17-vuotias, mutta ajokieltoon määrättäessä hän on jo täyttänyt 18 vuotta ja ajokieltoon määrääminen on tapahtunut vuonna 2019. Hänet on tässä sisällytetty mukaan vuoden 2018 17-vuotiaiden joukkoon, joille on määrätty ajokielto, sekä suhteutettu 17-vuotiaiden ikäpoikkeusluvalla B-luokan ajo-oikeuden hankkineiden määrään vuonna 2018. Tämä tarkastelu ei anna välttämättä täysin totuudenmukaista kuvaa, koska siinä ei huomioida ajo-oikeuden alkamisikää ja rikeikää kuten ensimmäisessä tarkastelussa.

Tällä tarkastelutavalla 17-vuotiaiden kuljettajien suurempi osuus ajokieltorikoksissa verrattuna 18- ja 19-vuotiaisiin uusiin kuljettajiin nousi selkeästi esiin (taulukko 5 ja kuva 32). Nämä esitetyt luvut ovat siis edelleen kuljettajakohtaisia lukuja.

Vuosi	Ajokiellot 17v	Ajo-oikeuden haltijat	Osuus	Ajokiellot 18v	Ajo-oikeuden haltijat	Osuus	Ajokiellot 19v	Ajo-oikeuden haltijat	Osuus
2016	0	4		1069	42894	2,49 %	58	3204	1,81 %
2017	0	12		1147	42482	2,69 %	43	3012	1,42 %
2018	64	928	6,89 %	1198	39671	3,01 %	56	2931	1,91 %
2019	569	9870	5,76 %	1134	35534	3,19 %	80	3473	2,30 %
2020	354	10737	3,29 %	393	22306	1,76 %	27	2765	0,97 %

Taulukko 5. Nuorten kuljettajien väliaikaiset ajokiellot 1. ajo-oikeusvuotena, tarkastelukohtaiset ajo-oikeutetut ikäryhmittäin



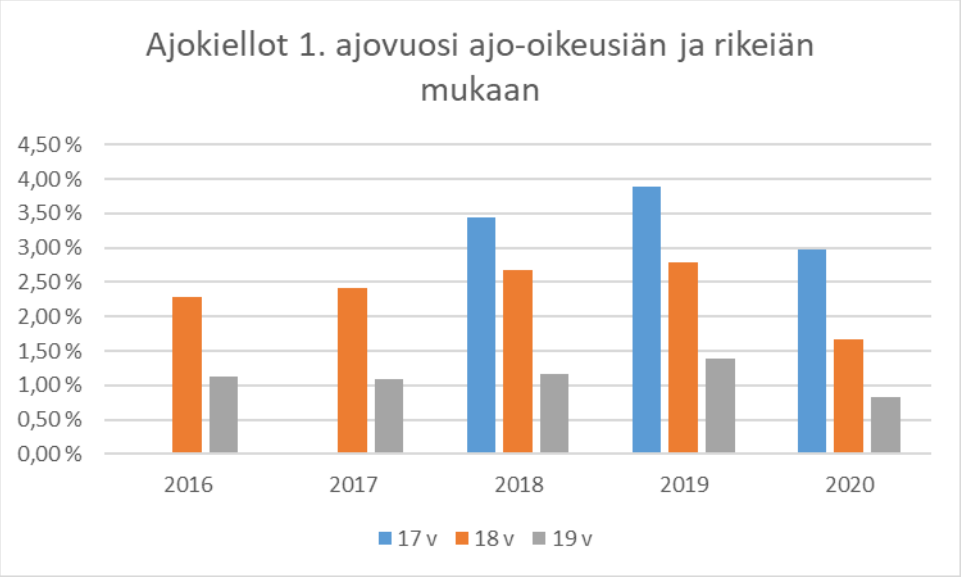
Kuva 32. Ajokiellot ensimmäisenä B-ajo-oikeusvuotena ajo-oikeuden alkamisiän mukaan

Vertailussa vuosi 2019 on 17-vuotiaiden kohdalla merkityksellisempi, koska kyse on kokonaisesta vuodesta. Vuonna 2019 17-vuotiaana ikäpoikkeusluvalla ajo-oikeuden saaneilla on suhteellisesti enemmän ajokieltorikoksia kuin 18-vuotiailla. Ero ryhmien välillä on 2,57 prosenttiyksikköä. 17-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat syyllistyivät ajokieltorikokseen 1,8 kertaa useammin kuin 18-vuotiaat uudet kuljettajat ensimmäisenä ajovuotena. Huomioitavaa on myös, että vuoden 2019 osalta luvut täydentyvät vielä, koska kaikkien vuonna 2019 B-ajo-oikeuden saaneiden ajo-oikeuden kesto ei ole vielä kestänyt täyttä vuotta.

Toistimme tämän tarkastelun, mutta muutimme näkökulmaa siten, että rajasimme ajokieltoon syyllistyneiden joukkoa niin, että henkilön ajo-oikeusiän sekä rikeiän tuli olla sama. Tässä tarkastelussa 17-vuotiaiden ero 18-vuotiaisiin tasaantui, mutta on systemaattisempi. Ero on n. 1 prosenttiyksikköä (taulukko 6 ja kuva 33), kun se aiemmassa tarkastelussa vaihteli lähes 4 prosenttiyksiköstä puoleentoista prosenttiyksikköön eri vuosina (taulukko 5).

	Ajokiellot 17v	*Ajo-oikeuden haltijat*	*Osuus*	*Ajokiellot 18v*	*Ajo-oikeuden haltijat*	*Osuus*	*Ajokiellot 19v*	*Ajo-oikeuden haltijat*	*Osuus*
2016	0	4		983	42894	2,29 %	36	3204	1,12 %
2017	0	12		1032	42482	2,42 %	33	3012	1,09 %
2018	32	928	3,44 %	1062	39671	2,67 %	34	2931	1,16 %
2019	384	9870	3,89 %	994	35534	2,79 %	48	3473	1,38 %
2020	321	10737	2,98 %	373	22306	1,67 %	23	2765	0,83 %

Taulukko 6. Nuorten kuljettajien väliaikaiset ajokiellot 1. ajo-oikeusvuotena, ajo-oikeuden alkamisikä ja rikeikä sama, tarkastelukohtaiset ajo-oikeutetut ikäryhmittäin



Kuva 33. Ajokiellot ensimmäisenä B-ajo-oikeusvuotena ajo-oikeuden alkamisiän ja rikeiän mukaan

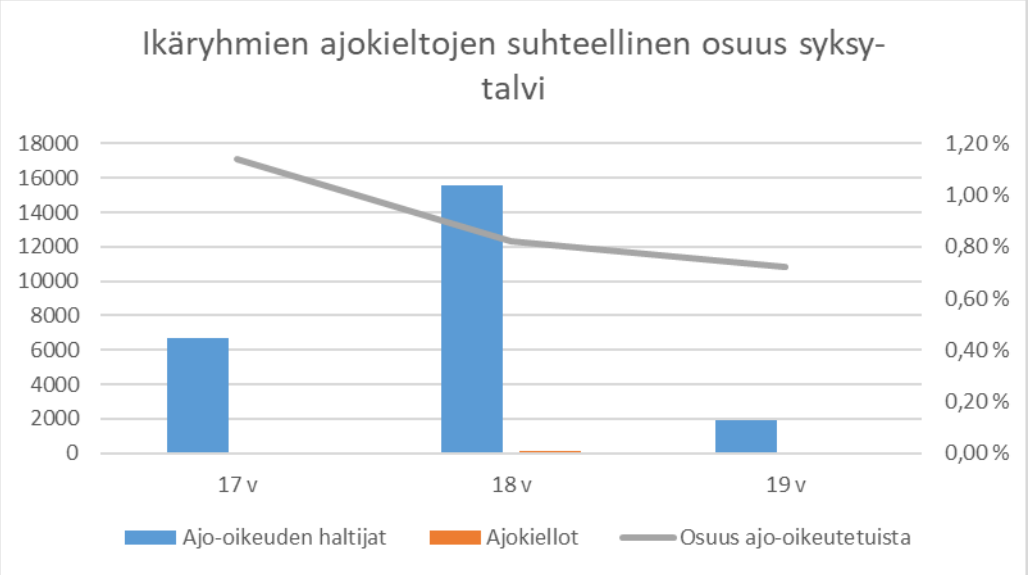
Kohdejoukosta menetetään osa rajauksen vuoksi molemmissa tarkastelutavoissa, mutta jälkimmäisessä tarkastelussa voidaan selkeämmin nähdä iän vaikutus ajokäyttäytymiseen, kun sekä ajo-oikeuden alkamisikä, että rikeikä ovat samat.

Päätimme tarkastella vielä yksityiskohtaisempaa joukkoa, eli otimme tarkasteluajanjaksoksi 6 kuukautta ja vertasimme vuodenajan vaikutusta ajokieltoon määräämiseen ikäryhmittäin. Vertailun ensimmäinen ajanjakso oli maaliskuu-elokuu ja toinen ajanjakso oli syyskuu-helmikuu. Tämän tarkastelutavan etuna on se, että ajo-olosuhteet ovat ikään kuin vakioidut. Kaikilla ikäryhmillä ensimmäinen ajokokemusaika ajoittuu samaan vuodenaikaan ja aikajakso on myös lyhyempi. Tarkastelujaksojen ikäryhmät ovat myös keskenään saman suuruiset (taulukko 7 ja 8). Ajo-oikeuden alkamisikä sekä rikeikä ovat edelleen samat tässä tarkastelussa.

Kuten taulukosta 7 ja kuvasta 34 näkyy, erot ikäryhmien välillä ovat pienet. Syys-talviaikaan 17-vuotiaat uudet kuljettajat määrättiin ajokieltoon suhteessa vain hieman enemmän kuin 18-vuotiaat uudet kuljettajat. 1,14 % 17-vuotiasta kuljettajista määrättiin ajokieltoon, kun vastaava osuus 18-vuotiailla kuljettajilla oli 0,82 %. Ero ikäryhmien välillä oli 0,32 prosenttiyksikköä.

Syyskuu 2019 - Helmikuu 2020			
Ikä	**Ajo-oikeuden haltijat**	**Ajokiellot**	**Osuus**
17	**6 657**	**76**	**1,14 %**
18	**15 550**	**128**	**0,82 %**
19	**1 935**	**14**	**0,72 %**

Taulukko 7. Ajo-oikeuden haltijoiden väliaikaisten ajokieltojen osuus ikäryhmittäin aikajaksolla syksy-talvi

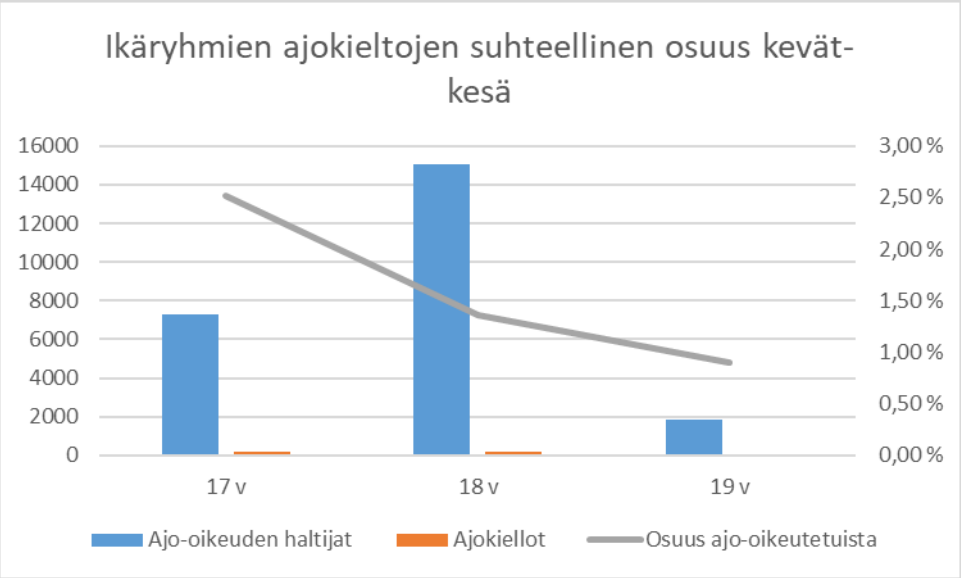


Kuva 34. Ajo-oikeuden haltijoiden väliaikaisten ajokieltojen osuus ikäryhmittäin aikajaksolla syksy-talvi

Sen sijaan kevät-kesäaikaan 17-vuotiaat uudet kuljettajat määrättiin useammin ajokieltoon kuin 18-vuotiaat uudet kuljettajat. 2,52 % 17-vuotiaista kuljettajista määrättiin ajokieltoon, kun vastaava osuus 18-vuotaiden kohdalla oli 1,36%. Eroa ikäryhmien välillä oli 1,16 prosenttiyksikköä (taulukko 8 ja kuva 35).

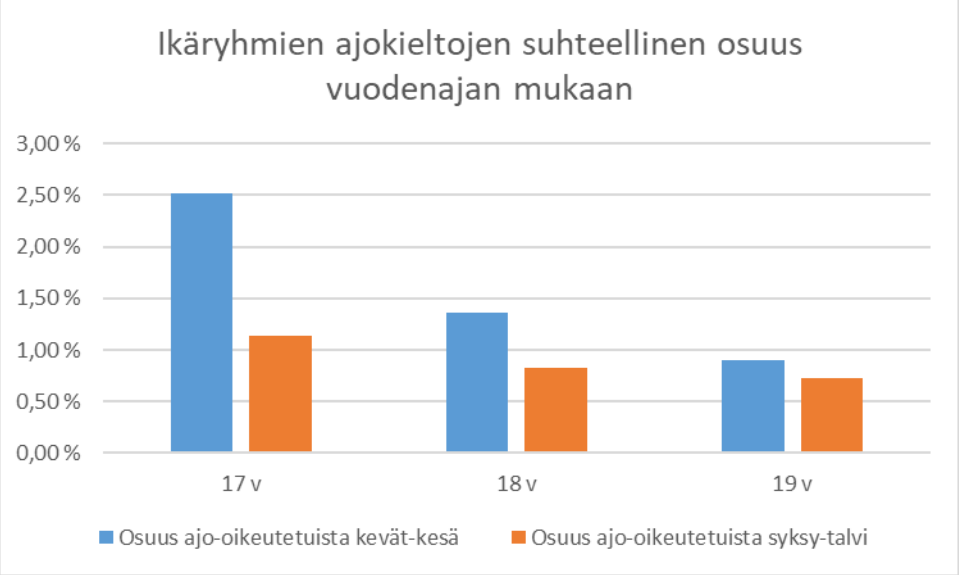
Maaliskuu 2020 - Elokuu 2020			
Ikä	*Ajo-oikeuden haltijat*	*Ajokiellot*	*Osuus*
17	7 298	184	2,52 %
18	15 070	205	1,36 %
19	1 871	17	0,90 %

Taulukko 8. Ajo-oikeuden haltijoiden väliaikaisten ajokieltojen osuus ikäryhmittäin aikajaksolla kevät-kesä



Kuva 36. Ajo-oikeuden haltijoiden väliaikaisten ajokieltojen osuus ikäryhmittäin aikajaksolla kevät-kesä

Vaikka vuodenajalla näyttäisi olevan vaikutusta ajokieltoon syyllistymiseen esiintymiseen, näkyy iän merkitys kumpanakin ajankohtana (kuva 36).

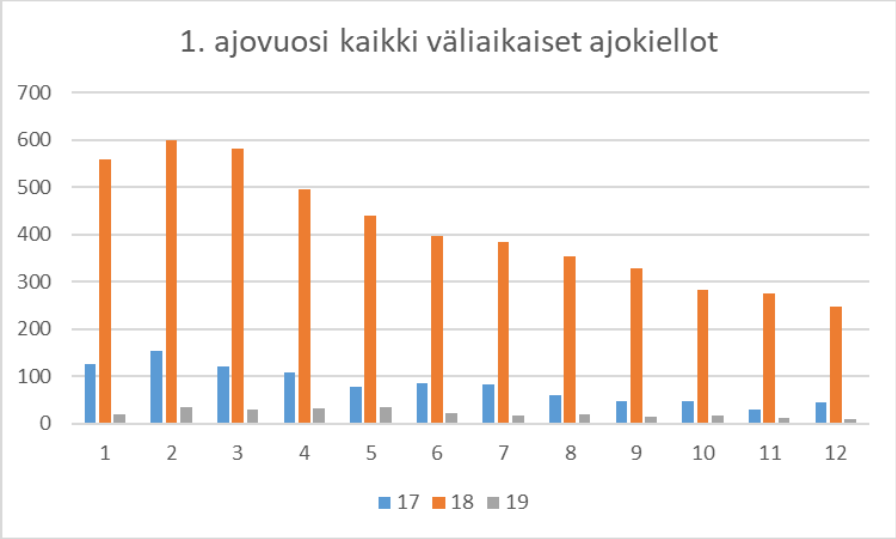


Kuva 36. Ikäryhmien ajokieltojen suhteellinen osuus eri vuodenaikoina

Seuraavaksi tarkastelimme kaikkia väliaikaisia ajokieltotapahtumia ensimmäisen ajovuoden aikana (taulukko 8). Nämä luvut eivät ole kuljettajakohtaisia, vaan sisältävät kaikki väliaikaiseen ajokieltoon määräämiset, kun henkilön ajo-oikeuden alkamisikä on ollut 17-, 18- ja 19-vuotta. Koska näissä luvuissa on kyse kaikista tapahtumista, eikä kuljettajakohtaisista luvuista, sama kuljettaja voi esiintyä useampaan kertaan tilastossa, jos hän on syyllistynyt useampaan ajokieltoon ensimmäisen ajovuoden aikana.

Kaikki väliaikaiseen ajokieltoon määrämiset				
	Ajo-oikeuden alkamisikä			
kk	17	18	19	Total
1	126	559	20	705
2	154	600	36	790
3	120	581	30	731
4	108	495	32	635
5	79	440	34	553
6	85	397	23	505
7	84	383	16	483
8	60	354	20	434
9	48	327	14	389
10	47	283	17	347
11	31	274	13	318
12	45	248	9	302
Total	987	4941	264	6192

Taulukko 9. Väliaikaiseen ajokieltoon määräämiset jaoteltuna ajo-oikeuden saamisesta kuluneen ajan mukaan



Kuva 37. Kaikki väliaikaiset ajokiellot 1. ajovuoden aikana

Merkittävää on, että kaikissa näissä ikäryhmissä noin 50 prosenttia ajokieltoon määräämisistä tapahtui neljän (4) ensimmäisen ajo-oikeuskuukauden aikana (taulukko 9 ja kuva 37).

4.4 Toistuvat ajokieltoon määräämiset

Suurin osa ajokieltoon määrätyistä uusista kuljettajista syyllistyy vain kerran ajokieltorikokseen ensimmäisen ajovuoden aikana saatuaan henkilöauton ajo-oikeuden. Ajokieltoon määrätyistä sekä mieskuljettajista että naiskuljettajista 92 % ei ole uusinut rikettä.

Kun tarkastellaan toistuvasti ajokieltorikoksiin syyllistyneiden ryhmää, havaitaan, että nuorilla mieskuljettajilla on määrällisesti enemmän ajokieltoja ja he myös toistavat ne useammin kuin naiset. Joukosta erottuvat myös ne yksilöt, jotka

tulevat toistamaan ajokieltorikoksen rangaistustoimenpiteistä huolimatta. Mieskuljettajalla toistuu enimmillään jopa 11 kertaa ajokieltorikos, kun naiskuljettajalla suurin määrä oli 6 ajokieltorikosta kuljettajaa kohti (taulukko 10).

		Ajo-oikeuden alkamisikä			
	n	17	18	19	*Total*
Ajokiellot/kuljettaja	1	794	2160	106	3060
Mies	2	44	147	18	209
	3	6	17	3	26
	4	2	8	3	13
	5	0	2	9	2
	6	0	3	2	5
	7	0	3	0	3
	8	1	0	0	1
	11	0	1	0	1
Total		847	2341	132	3320
Ajokiellot/Kuljettaja	1	77	310	26	413
Nainen	2	2	20	2	24
	3	2	6	0	8
	4	0	0	1	1
	6	0	1	0	1
Total		81	337	29	447
	1	871	2470	132	3473
	2	46	167	20	233
	3	8	23	3	34
	4	2	8	4	14
	5	0	2	0	2
	6	0	4	2	6
	7	0	3	0	3
	8	1	0	0	1
	11	0	1	0	1
Total		928	2678	161	3767

Taulukko 10. Toistuvat ajokiellot 1. ajo-oikeusvuonna, aikaväli 1.7.2018-30.9.2020

Alustavasti voidaan todeta, että ajokieltokoulutuksella saattaa olla vaikutusta uuden kuljettajan käyttäytymiseen, koska 92 % kaikista ajokieltorikokseen syyllistyneistä uusista B-luokan kuljettajista ei syyllisty enää toista kertaa rikokseen. 17-vuotiaiden kohdalla 94 % ei syyllisty uudestaan ajokieltorikokseen, 18–vuotiaista 92 % ja 19-vuotiaista 82 % ei syyllisty enää toista kertaa ajokieltorikokseen.

Ennen ajokorttilain uudistusta nuorten väliaikaisten ajokieltojen määrä oli huomattavasti suurempi. Samoin useampi uusista kuljettajista syyllistyi toistuvasti ajokieltorikokseen. Vertailujakso oli tosin 30 kk eli hieman pidempi (taulukko 11).

		Ajo-oikeuden alkamisikä			
		17	18	19	Total
Ajokiellot/Kuljettaja	1	4	4619	161	4784
Mies	2	0	526	24	550
	3	0	103	7	110
	4	0	37	2	39
	5	0	17	2	19
	6	0	4	0	4
	7	0	1	0	1
	8	0	2	1	3
	9	0	2	0	2
	10	0	1	0	1
	12	0	1	0	1
Total		4	5313	197	5514
Ajokiellot/Kuljettaja	1		807	35	842
Nainen	2		61	1	62
	3		10	2	12
	4		3	0	3
	5		4	0	4
	6		1	0	1
Total			886	38	924
	1	4	5426	196	5626
	2	0	587	25	612
	3	0	113	9	122
	4	0	40	2	42
	5	0	21	2	23
	6	0	5	0	5
	7	0	1	0	1
	8	0	2	1	3
	9	0	2	0	2
	10	0	1	0	1
	12	0	1	0	1
Total		4	6199	235	6438

Taulukko 11. Toistuvat ajokiellot 1. ajo-oikeusvuonna, aikaväli 1.1.2016-30.6.2018

Nuorten kuljettajien toistuvat ajokieltorikokset näyttäisivät siis vähentyneen ajokorttilain uudistuksen jälkeen.

4.5 Nuorten kuljettajien ajokäyttäytymisprofiili ajokieltojen valossa

Halusimme selvittää tarkemmin nuorten kuljettajien ajokäyttäytymistä. Iän ja sukupuolen lisäksi saattaisi olla merkitystä myös vuodenajalla, viikonpäivällä ja kellonajalla. Ajokieltoon määräämisen ajankohta tarkentaa osaltaan kuvaa nuoren henkilöautonkuljettajan riskikäyttäytymisestä.

4.5.1 *Vuodenajan vaikutus nuorten ajokäyttäytymiseen*

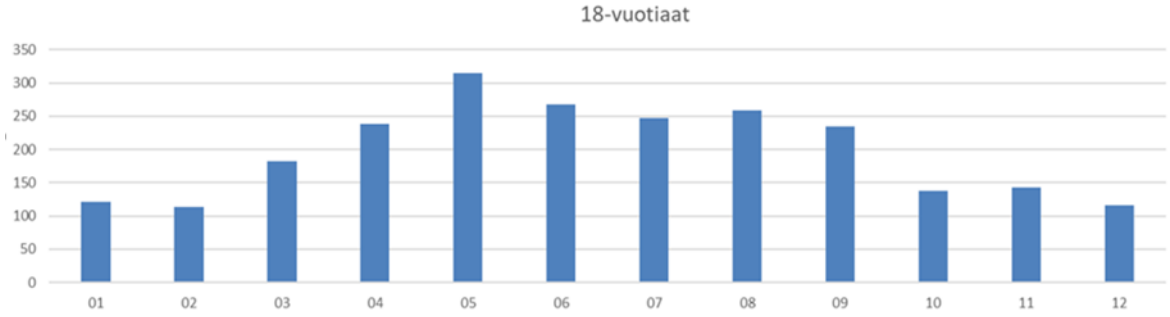
Kun tarkastelimme lähemmin ajokieltoon määräämisten jakaumaa kuukausiksi eroteltuna, nousi esiin selkeä kuvio, 17-vuotiaiden kohdalla eniten ajokieltoon määräämisiä tapahtui touko-syyskuussa. Kasvu alkaa jo keväällä huhtikuussa ja jatkuu yli kesän syyskuulle pudoten jyrkästi lokakuussa (kuva 38).

Tässä kokonaistarkastelussa on mukana kaikki väliaikaiseen ajokieltoon määräämiset. Toisin sanoen sama kuljettaja voi esiintyä useampaan kertaan, jos hän on saanut useamman ajokiellon tuona aikana.



Kuva 38. Kaikkien väliaikaisten ajokieltojen jakauma kuukausissa, 17-vuotiaat kuljettajat

Kuva on lähes identtinen 18-vuotiailla kuljettajilla. Heillä ajokiellot painottuvat vielä voimakkaammin huhti-, touko- ja kesäkuulle kuin 17-vuotiailla kuljettajilla (kuva 39).



Kuva 39. Kaikkien väliaikaisten ajokieltojen jakauma kuukausissa, 18-vuotiaat kuljettajat

Sen sijaan 19 –vuotiailla kuljettajilla ajokieltoon määräämisiä tapahtuu eniten huhti- ja toukokuussa sekä syyskuussa. Kesäkuukaudet eivät niinkään nouse esiin kuten 17- ja 18-vuotiailla uusilla kuljettajilla (kuva 40).



Kuva 40. Kaikkien väliaikaisten ajokieltojen jakauma kuukausissa, 19-vuotiaat kuljettajat

4.5.2 *Viikonpäivän ja kellonajan vaikutus nuorten ajokäyttäytymiseen*

Viikonpäivissä ajokieltoon määräämiset tapahtuivat useimmiten viikonloppuisin eli perjantaina, lauantaina ja sunnuntaina. Eniten ajokieltoon määräämisiä tapahtui

pe-la sekä la-su välisenä yönä kaikilla nuorilla kuljettajilla (kuva 41,42 ja 43). 18- ja 19-vuotialla kuljettajille on selkeämpi piikki vielä havaittavissa sunnuntain ja maanantain välisenä yönä.



Kuva 41. Ajokieltojen jakauma viikonpäivinä ja vuorokaudessa 17-vuotiailla kuljettajilla



Kuva 42. Ajokieltojen jakauma viikonpäivinä ja vuorokaudessa 18-vuotialla kuljettajilla



Kuva 43. Ajokieltojen jakauma viikonpäivinä ja vuorokaudessa 19-vuotiailla kuljettajilla

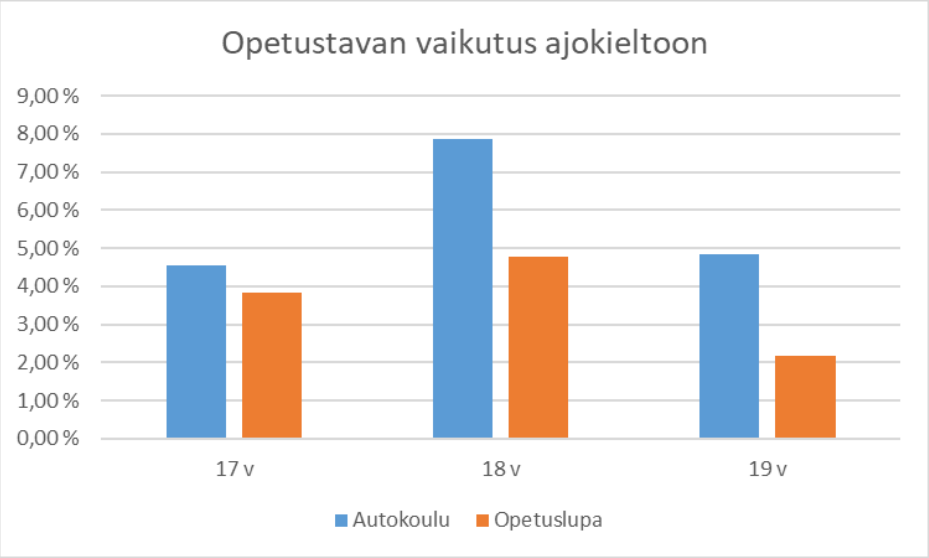
4.5.3 *Opetustavan vaikutus ajokieltorikosten taustalla*

Nuorten kuljettajien ajokäyttäytymistä voi tarkastella myös kuljettajaopetuksen näkökulmasta. Onko kuljettajaopetuksen opetustavalla merkitystä ajokäyttäytymiseen ajokieltorikosten valossa?

Tarkasteltaessa uusien kuljettajien ajokieltorikoksia eri ikäryhmissä, suhteellisesti eniten ajokieltorikoksiin syyllistyivät autokoulussa opetuksen saaneet uudet kuljettajat. Vaikka ero opetustapojen välillä oli pieni, näkyi se kaikissa ikäryhmissä (taulukko 12 ja kuva 44).

	Opetustapa ja ajokielto					
	Autokoulu	*Kokonais määrä*	*Osuus*	*Opetuslupa*	*Kokonais määrä*	*Osuus*
17 v	466	10 232	4,55 %	375	9815	3,82 %
18 v	3733	47 336	7,88 %	1235	25 927	4,76 %
19 v	262	5395	4,85 %	40	1843	2,17 %
Total	4461	62 963	7,08 %	1650	37 585	4,39 %

Taulukko 12. Opetustavan merkitys ajokieltoon määräämiselle eri ikäryhmissä, 1.7.2018-31.8.2020

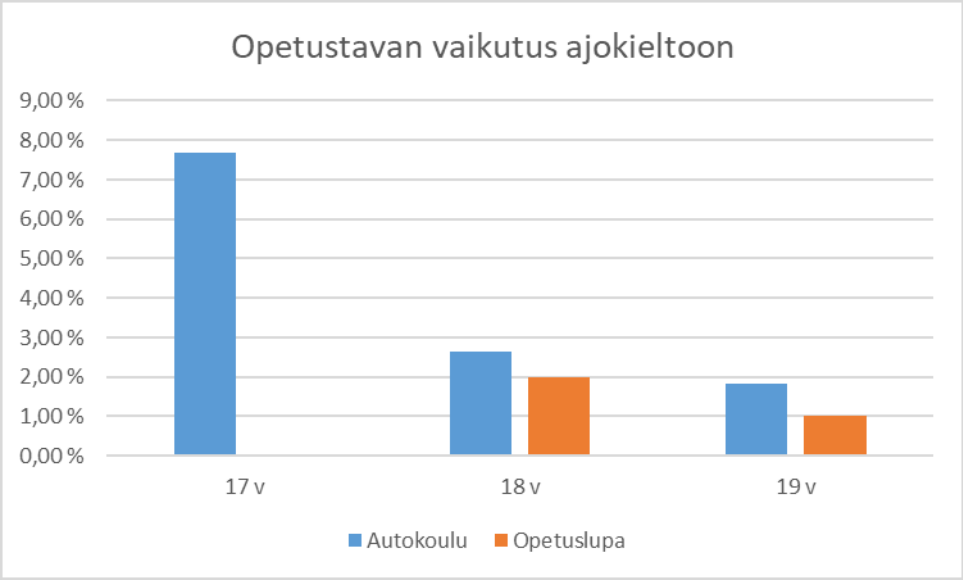


Kuva 44. Ajokieltojen suhteellinen osuus opetustavan mukaan eri ikäryhmissä

Teimme vertailua ajankohtaan ennen uudistusta. Myös ennen uudistusta autokouluoppilaat ovat syyllistynyt väliaikaiseen ajokieltoon johtaneisiin liikennerikoksiin suhteellisesti enemmän kuin opetusluvalla kuljettajantutkinnon suorittaneet. Ero opetustapojen välillä oli samansuuntainen vaikkakin pienempi (taulukko 13 ja kuva 45).

	Opetustapa ja ajokielto					
	Autokoulu	*Kokonais määrä*	*Osuus*	*Opetuslupa*	*Kokonais määrä*	*Osuus*
17 v	2	26	7,69 %		30	0,00 %
18 v	2085	78 937	2,64 %	470	23 594	1,99 %
19 v	109	5901	1,84 %	15	1454	1,03 %
Total	2196	84 864	3,17 %	578	25 052	2,30 %

Taulukko 13. Opetustavan vaikutus ajokieltoon aikavälillä 1.1.2016-30.6.2018

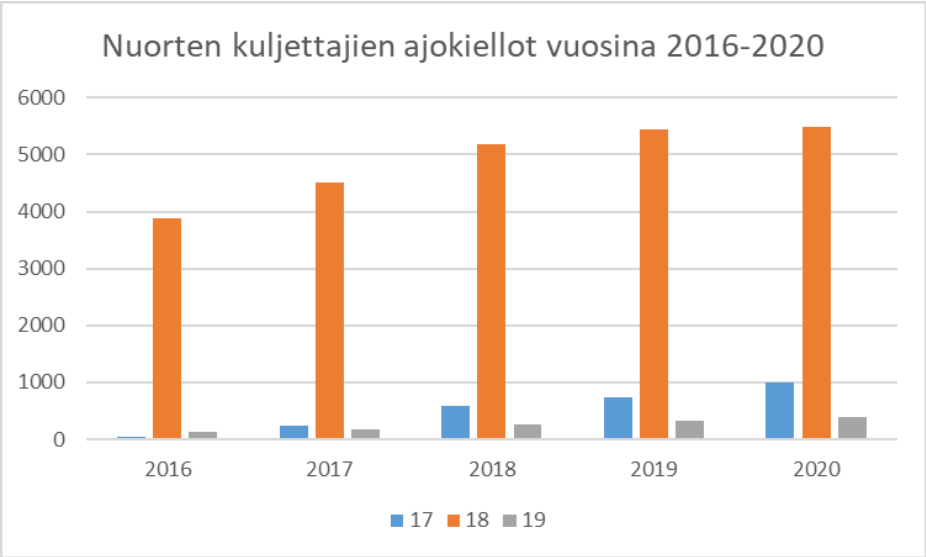


Kuva 45. Opetustavan vaikutus ajokieltoon aikaväli 1.1.2016-30.6.2018

Kokonaisuutena tarkastellen ajokieltojen absoluuttiset määrät ovat kasvaneet hitaasti kaikissa ikäryhmissä, mikä näkyy kokonaismäärän kasvuna (taulukko 14 ja kuva 46).

Toimenpidevuosi	*17*	*18*	*19*	*Kokonaismäärä*
2016	42	3879	124	4045
2017	243	4516	182	4941
2018	596	5175	270	6041
2019	728	5437	325	6490
2020	987	5494	395	6876
Total	2596	24 501	1296	28 393

Taulukko 14. Kaikki väliaikaiseen ajokieltoon määräämiset nuorilla kuljettajilla vuosina 2016-2020



Kuva 46. Nuorten ikäryhmien väliaikaisten ajokieltojen määrien kasvu 1.1.2016-31.8.2020.

4.6 Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset nuorilla kuljettajilla

Seuraavaksi tarkastelimme törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten määriä ja määrien muutoksia nuorilla kuljettajilla.

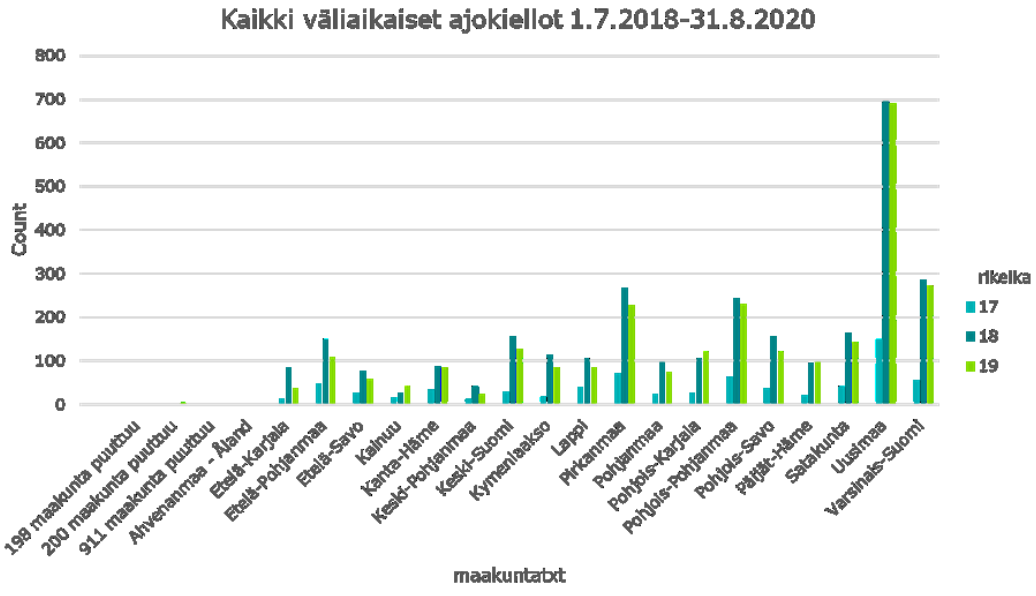
Ensivaiheessa huomattiin, että vuonna 2020 17-vuotiaiden kohdalla törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset olivat lisääntyneet lähes kaksinkertaiseksi vuoteen 2019 verrattuna. Kun verrattiin kesällä 2019 ja kesällä 2020 tilannetta (taulukko 15) niin huomattiin, että törkeisiin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin syyllistyneiden osuus oli itse asiassa laskenut, vaikka absoluuttinen määrä olikin kasvanut tuona aikana, kun tarkasteltiin voimassa olleiden ajo-oikeuksien määrään suhteutettuna.

Vuosi	Voimassa	Törkeä	Osuus
2019	3 167	122	3,90 %
2020	9 664	240	2,50 %

Taulukko 15. Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset 17-vuotiailla suhteutettuna voimassa olevien B-luokan ajo-oikeuksien määrään

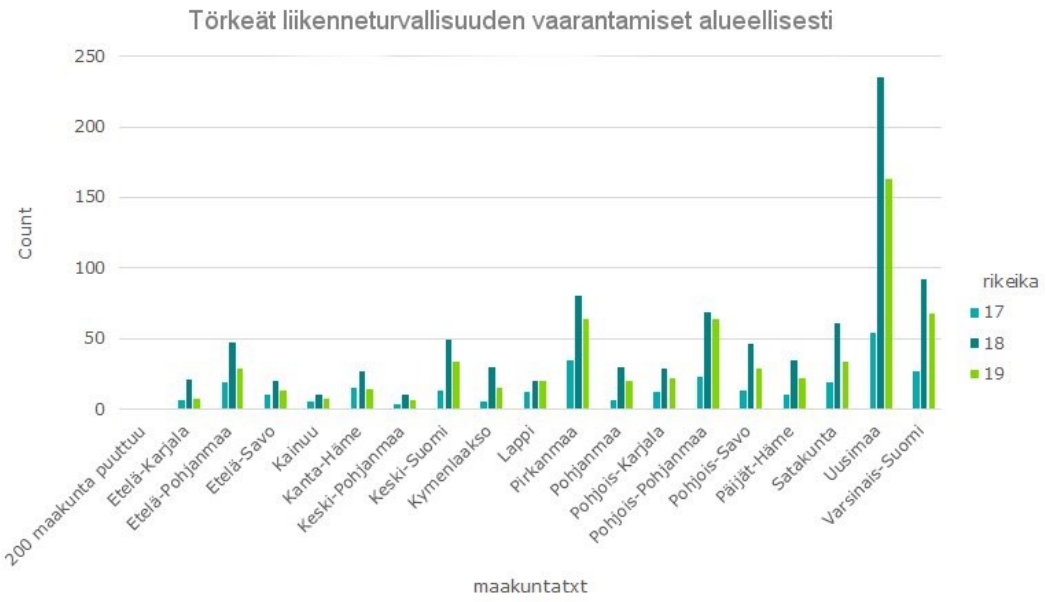
Kuvassa 47 on tarkasteltu kaikkia väliaikaisia ajokieltoja ajalla 1.7.2018-31.8.2020 alueittain rikeiän mukaan, eli sen iän mukaan, missä iässä kuljettaja on syyllistynyt ajokieltorikokseen, 17-, 18-vai 19 -vuotiaana. Nämä eivät ole kuljettajakohtaisia tietoja, vaan tapahtumakohtaisia tietoja. Sama kuljettaja voi esiintyä useaan kertaan, mikäli hänet on määrätty useampaan ajokieltoon tuona aikana.

Kuvaajasta (kuva 47) voi nähdä, että eniten ajokieltoon määräämisiä tapahtuu 18- ja 19-vuotiaiden kohdalla. Maakunnista nousee esiin Uusimaa, Varsinais-Suomi, Pohjois-Pohjanmaa ja Pirkanmaa.



Kuva 47. Väliaikaiset ajokiellot alueittain kuljettajan iän mukaan

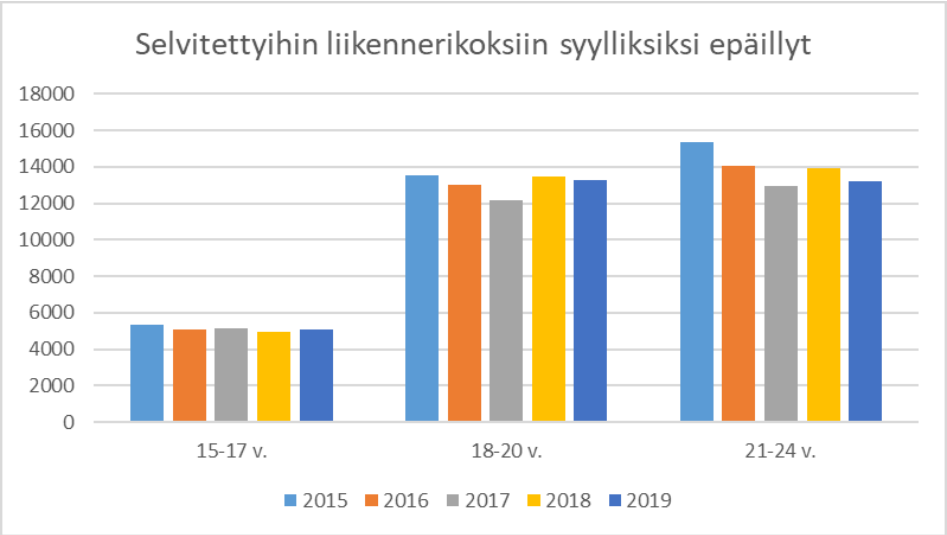
Törkeiden liikenteen vaarantamisten jakauma alueittain on samanmuotoinen kuin väliaikaisten ajokieltojenkin, mikä on ymmärrettävää. Huomattavaa on kuitenkin, että 18-vuotiaat näyttävät syyllistyneen eniten törkeään liikenteen vaarantamiseen (kuva 48).



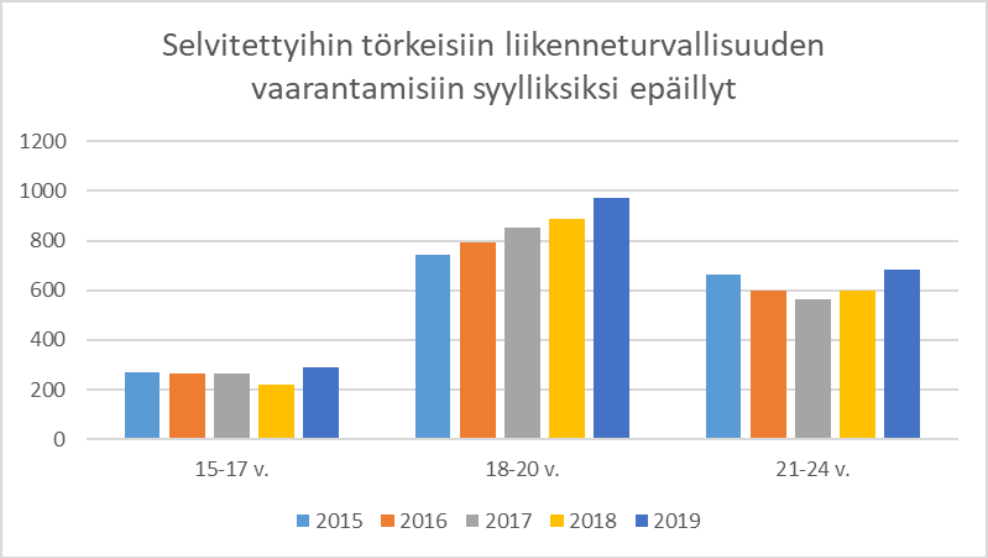
Kuva 48. Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset eri ikäryhmissä alueellisesti tarkasteltuna

4.7 Nuorten liikennerikokset ja -rikkomukset tilastojen valossa

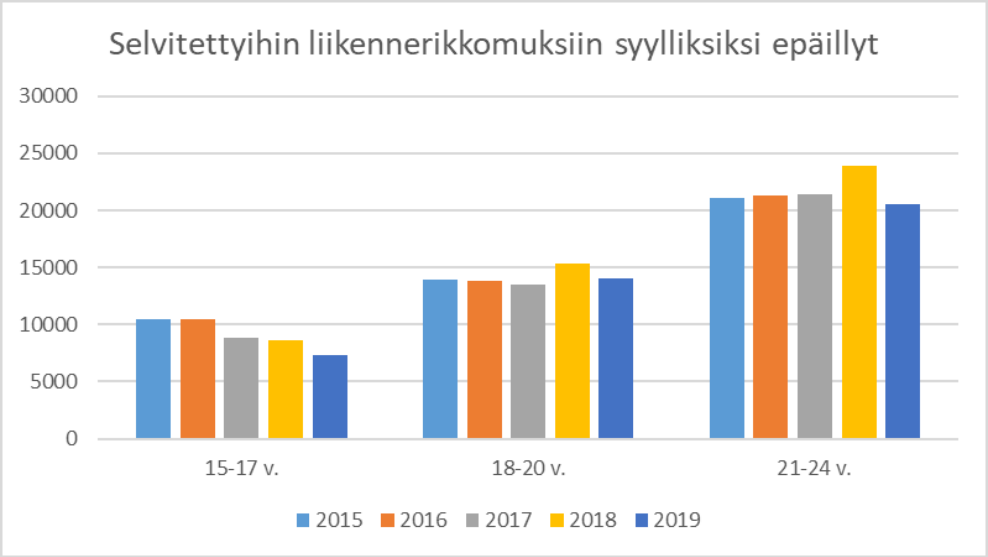
Vuonna 2019 liikennerikoksiin syyllistyi noin 5000 iältään 15-17-vuotiasta henkilöä ja noin 13000 iältään 18-20-vuotiasta henkilöä (kuva 49). Nuorten tekemien liikennerikosten määrä pysyi edellisvuosien tasolla. Näistä liikennerikoksista noin 6 % oli törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia. 18-20-vuotiaiden tekemien törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten määrä kasvoi vuonna 2019, kuten se on kasvanut jo useana vuotena (kuva 50). Nuorten tekemien liikennerikkomusten määrä pieneni vuonna 2019 (kuva 51).



Kuva 49. Selvitettyihin liikennerikoksiin syyllisiksi epäiltyjen ikä vuosina 2015 - 2019. Lähde Tilastokeskus Rikos- ja pakkokeinotilasto.



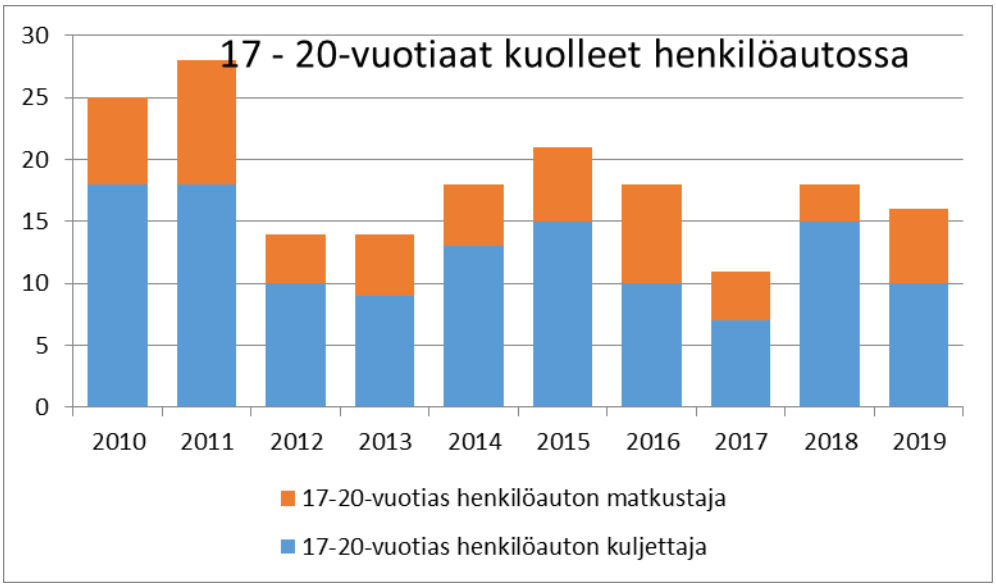
Kuva 50. Selvitettyihin törkeisiin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin syyllisiksi epäiltyjen ikä vuosina 2015 - 2019. Lähde Tilastokeskus Rikos- ja pakkokeinotilasto.



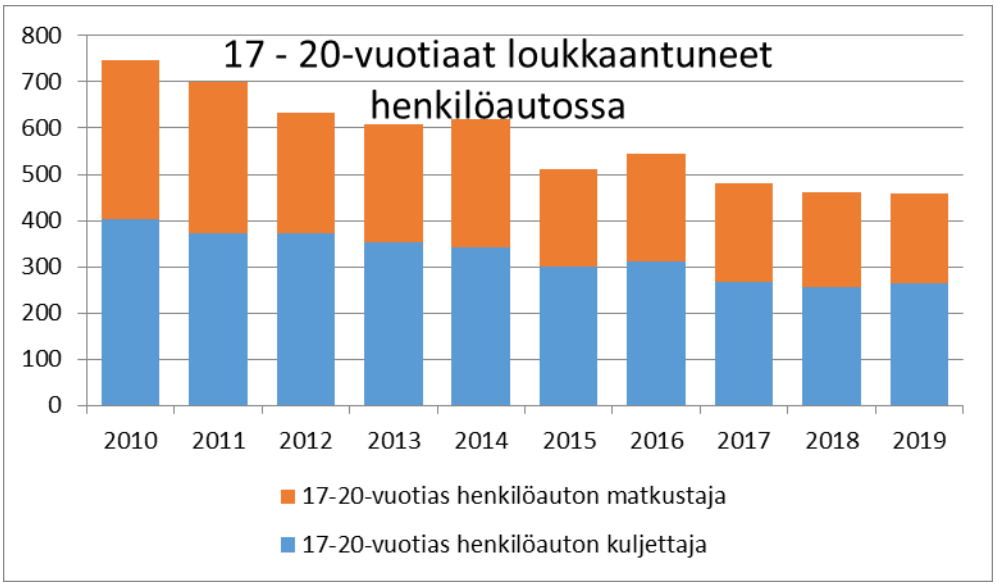
Kuva 51. Selvitettyihin liikennerikkomuksiin syyllisiksi epäiltyjen ikä vuosina 2015 - 2019. Lähde Tilastokeskus Rikos- ja pakkokeinotilasto.

5 Nuorten kuljettajien liikenneonnettomuudet

Ennakkotietojen mukaan vuonna 2019 tieliikenteessä kuoli 10 henkilöauton kuljettajaa, joilla oli ikää 17 - 20 vuotta (kuva 52). Määrä on edellisvuosien tasoa. 17 – 20-vuotiaita henkilöauton kuljettajia loukkaantui poliisin tietojen mukaan noin 260 henkilöä, mikä on likimain sama määrä kuin vuosina 2018 ja 2017 (kuva 53).

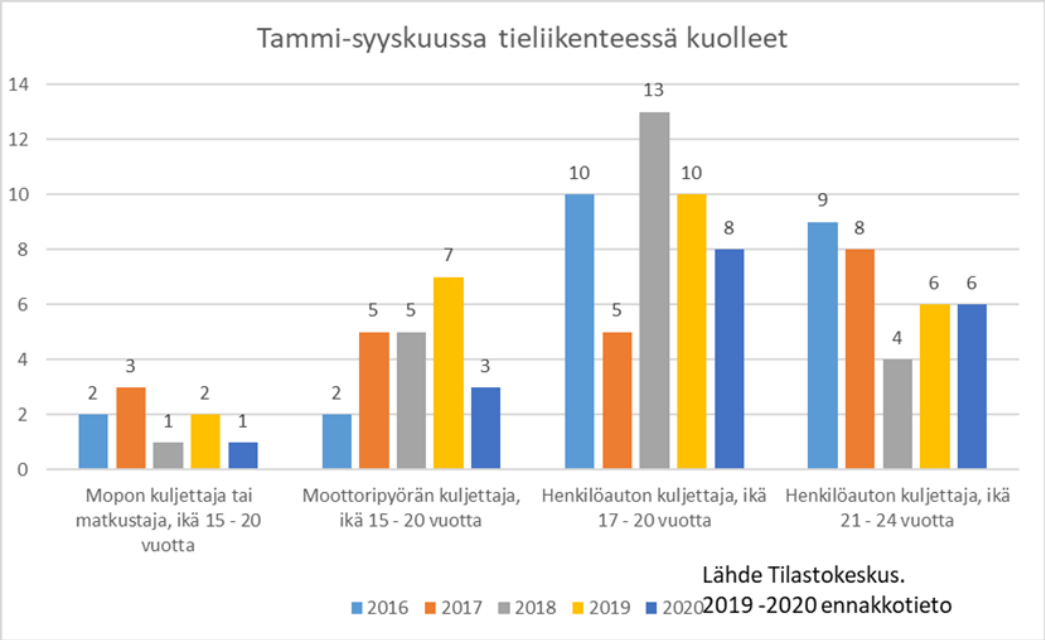


Kuva 52. 18-20-vuotiaat henkilöautossa kuolleet. Lähde Tilastokeskus.

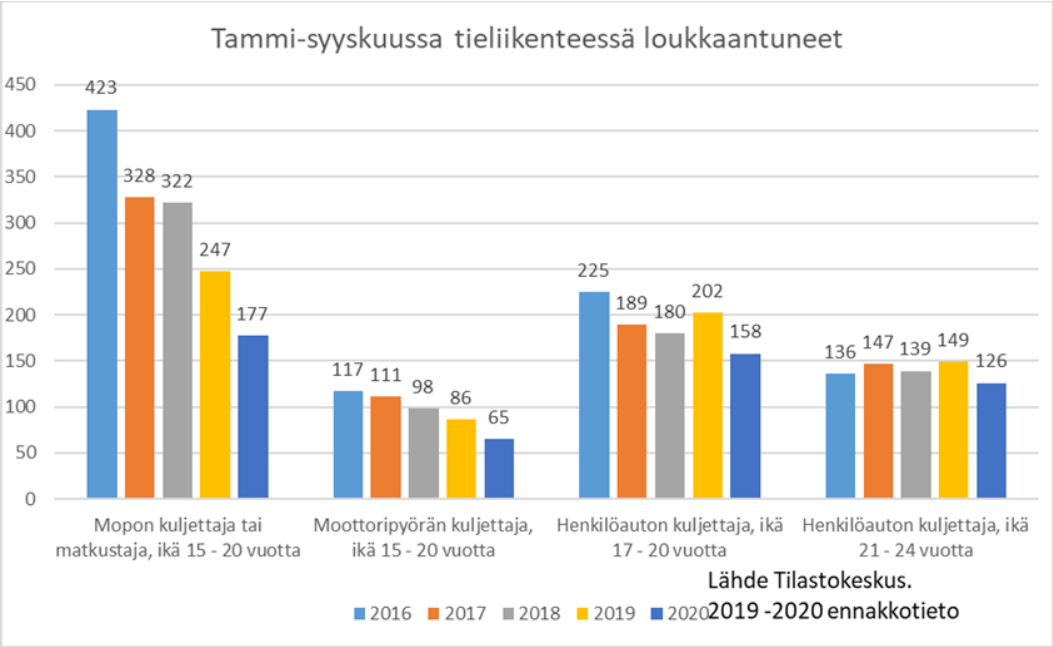


Kuva 53. 18-20 vuotiaat henkilöautossa loukkaantuneet. Lähde Tilastokeskus.

Vuoden 2020 tammi-syyskuussa nuoria moottoriajoneuvon kuljettajia on kuollut liikenteessä jotakuinkin yhtä paljon kuin edellisinä vuosina (kuva 54). Vuosittaiset kuolleiden määrät ovat pieniä. Loukkaantuneiden nuorten kuljettajien määrä väheni vuonna 2020 (kuva 55). Mopoilijoita loukkaantui 28 % edellisvuotta vähemmän, moottoripyöräilijöitä 24 % vähemmän, 17–20-vuotiaita henkilöauton kuljettajia 22 % vähemmän, ja 21-24-vuotiaita henkilöauton kuljettajia 15 % vähemmän.

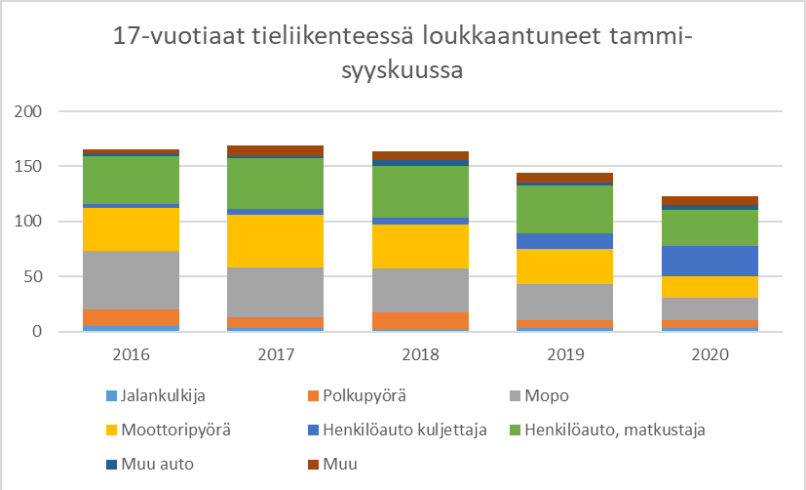


Kuva 54. Nuorten kuljettajien liikennekuolemat tammi-syyskuussa vuosina 2016 - 2020. Lähde Tilastokeskus. Vuodet 2019 ja 2020 ovat ennakkotietoja.



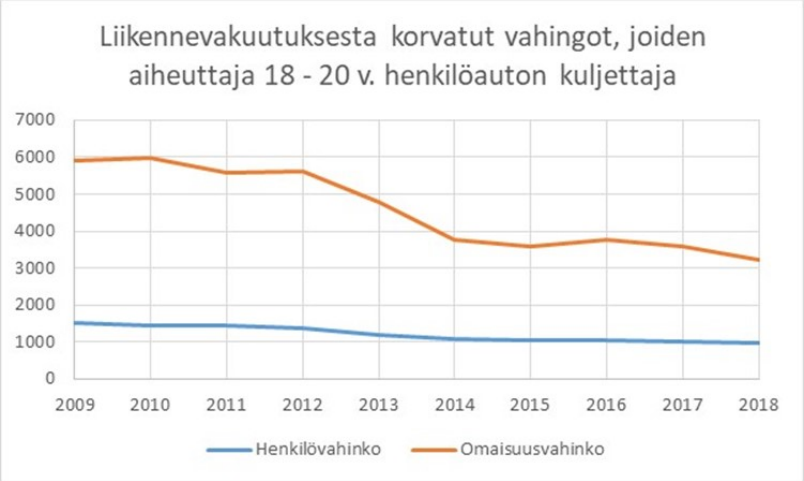
Kuva 55. Nuorten kuljettajien loukkaantumiset tammi-syyskuussa vuosina 2016 - 2020. Lähde Tilastokeskus. Vuodet 2019 ja 2020 ovat ennakkotietoja.

17-vuotiaita loukkaantui tieliikenteessä kuluvan vuoden tammi-syyskuussa 123 henkilöä (kuva 56). Kaiken kaikkiaan loukkaantumiset vähenivät edellisvuoden samasta ajanjaksosta 15 %. Loukkaantumiset lisääntyivät henkilöauton kuljettajana (+14 kpl, + 100 %) ja vähenivät henkilöauton matkustajana sekä mopolla ja moottoripyörällä.

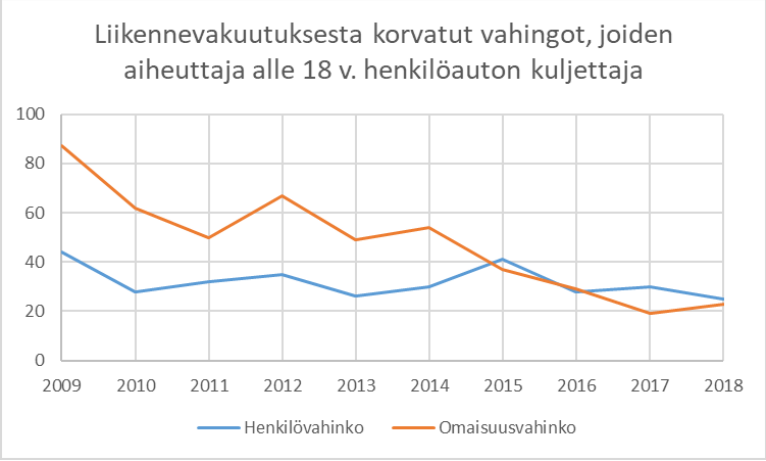


Kuva 56. 17-vuotiaiden loukkaantumiset tammi-syyskuussa vuosina 2016 - 2020. Lähde Tilastokeskus. Vuodet 2019 ja 2020 ovat ennakkotietoja.

Liikennevakuutuksesta korvattujen vahinkojen määrästä on tietoa vasta vuoteen 2018 asti. 18 – 20 -vuotiaiden henkilöautonkuljettajien vahinkomäärä väheni vuonna 2018 (kuva 57). Alle 18-vuotiaiden henkilövahinkomäärä on vähentynyt vuonna 2018 (kuva 58).



Kuva 57. Liikennevakuutuksesta korvatut 18-20-vuotiaiden henkilöautonkuljettajien aiheuttamat vahingot.



Kuva 58. Liikennevakuutuksesta korvatut alle 18-vuotiaiden henkilöautonkuljettajien aiheuttamat vahingot.

6 Ajokorttilain muutoksen vaikutuksia kyselyiden perusteella

Kuljettajantutkintoa uudistettiin ajokorttilain muutoksen yhteydessä. Tavoitteena oli, että uusi kuljettaja olisi entistä tietoisempi omasta roolistaan liikenteen turvallisuutta edistävänä vastuullisena toimijana. Tutkinnossa painotettiin aikaisempaa enemmän kokonaisvaltaista osaamista ja riskitilanteiden tunnistamista.

B-luokan teoriakokeen kysymysmäärä kasvatettiin kymmenellä kysymyksellä ja hyväksymisraja tuli ylittää kolmessa eri kysymysluokassa. Uutena kysymystyyppinä oli liikenteen riskien arviointia mittaavat kysymykset. Nämä mittaavat pääasiassa ajokorttia suorittavan asennoitumista liikenteeseen ja vastuullista toimintatapaa. Koe sisältää 50 kuvallista tehtävää (vähintään 43 oikein), 15 sanallista tehtävää (vähintään 11 oikein) ja 5 liikenteen riskien arviointia käsittelevää tehtävää (vähintään 4 oikein). Kokeen suorittamiseen käytettävissä olevaa aika rajattiin puoleen tuntiin. Tarkoituksena oli, että koetilanne vastaisi paremmin liikenteessä vaadittavaa nopeaa päätöksentekoa.

Merkittävin muutos oli B-ajokorttiluokan ajokoeajan kokonaispituuden muutos 45 minuutista 1 tuntiin. Tämä ajokoeajan keston lisääminen mahdollisti liikenteessä ajamisen sisällöllisen kehittämisen. Ajoajan lisäys antoi ajokokeen vastaanottajalle riittävästi aikaa havainnoida ajokorttia suorittavan toimintaa liikenteessä kattavammin eri nopeusalueilla, liikennetiheyksillä ja eri tyyppisissä liikenneympäristöissä. Kokonaisaikaa oli mahdollista käyttää joustavammin huomioiden yksilölliset tarpeet esim. palautteeseen käytettävässä ajassa. Liikenteessä ajamiseen sisällytettiin erilaisia tehtäviä kuten hallintalaitteiden säätötoimenpide ajamisen aikana. Lisäksi asetettiin vaatimus, että vähintään kolmasosa ajoajasta on ajettava tiellä, jolla on vähintään 60 km/h nopeusrajoitus sekä aina ajettava myös tiellä, jossa nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h. Tavoitteena oli myös, että lisääntynyt ajokoeaika mahdollistaa ajamisen 100 km/h nopeusalueella, vaikka sitä vaatimusta ei sisällytetty ajokoemääräykseen.

Tässä yhteydessä luovuttiin vanhasta virhepohjaisesta ajokokeen arvioinnista. Ajokokeen vastaanottaja arvioi ajokorttia suorittavan suoritusta kokonaisuutena. Arvioinnissa kiinnitetään huomiota siihen, miten hyvin ajokorttia suorittava kykenee itsenäisesti soveltamaan ajamisen perustaitoja turvallisesti ja sujuvasti erilaisissa liikennetilanteissa. Olennainen osa tätä on omasta ja muiden toiminnasta sekä olosuhteista syntyvien vaaratekijöiden tunnistaminen ja asianmukainen toiminta riskien ja vaarallisten tilanteiden välttämiseksi.

6.1 Uudistunut kuljettajantutkinto ajokorttia suorittavien kokemana

Traficom aloitti kuljettajantutkintojen jatkuvan palautekyselyn heti ajokorttilain uudistuksen astuttua voimaan. Jokaiselle kuljettajantutkinnossa olleelle menee sähköpostitse kokeen tuloksen ja palautteen mukana linkki kyselyyn. Kysely on auki 24 h vuorokaudessa seitsemänä päivänä viikossa. Kyselyn tulokset raportoidaan kvartaaleittain. Kyselyssä arvioidaan kokeisiin sisältyviä asioita 1-5 skaalalla. Sen lisäksi ajokorttia suorittava voi antaa avointa palautetta. Tulokset käsitellään Palveluntuottajan kanssa yhteistyöryhmässä jatkuvan parantamisen periaatteella. Kyselyn sisältöä on laajennettu ajan mittaan. Palveluntuottajana kyselyssä on Kitchen Oy, jonka alihankkijana toimii IRO Research Oy.

Seuraavassa esitettävät kumulatiiviset tulokset kyselystä ovat aikajaksolta 1.7.2018 – 30.9.2020. Vastauksissa ovat mukana kaikki ajokorttiluokat.

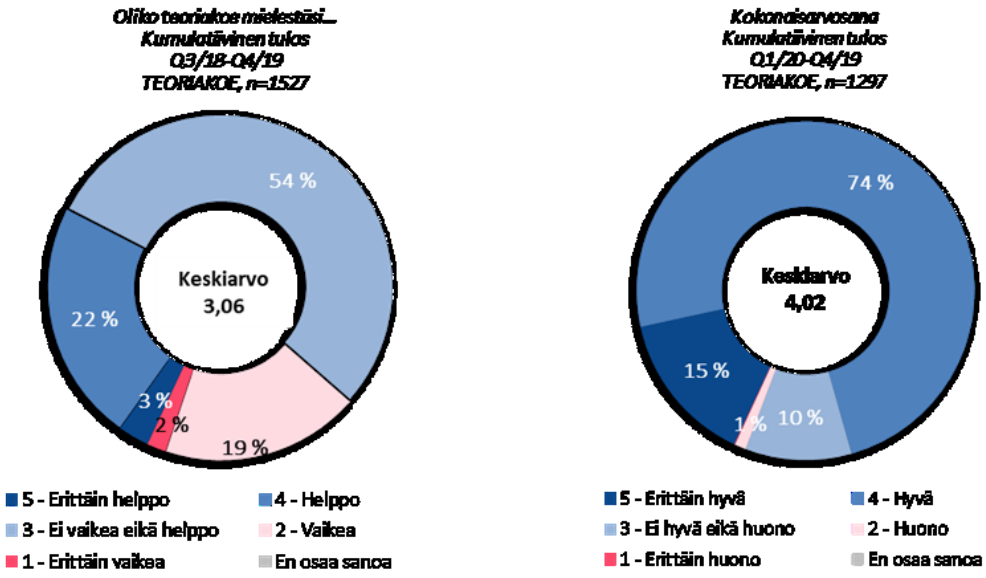
6.1.1 *Jatkuva palautekysely: kuljettajantutkinnon teoriakoe*

Teoriakoetta koskeviin kysymyksiin on vastannut 1519 ajokorttia suorittavaa henkilöä tuona aikana. Vastaajat ovat olleet hyvin tyytyväisiä teoriakoeprosessiin ja kysymysten ymmärrettävyyttä on pidetty hyvänä (kuva 59).



Kuva 59. Teoriakoeprosessin toimivuus

Henkilöä pyydettiin arvioimaan myös oman kokeensa koettua vaikeutta. Vastanneet kokivat keskimäärin oman kokeensa olleen sopivan, ei liian vaikea eikä liian helppo (kuva 60). Neljännes vastaajista piti teoriakoetta kohdallaan helppona. Teoriakoe sai vastanneilta kokonaisarvosan hyvä (kuva 61)

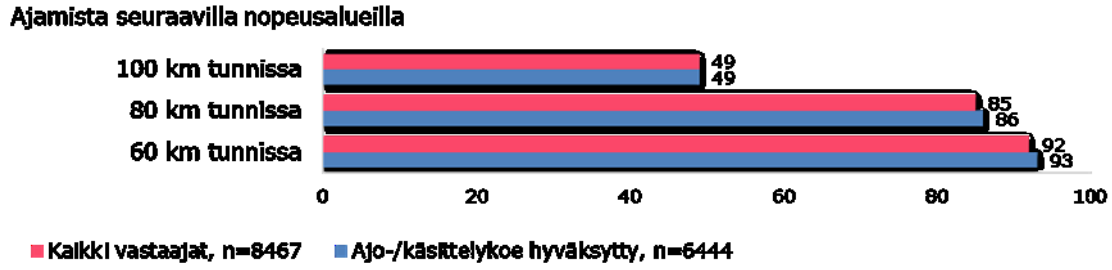


Kuva 60. ja kuva 61. Teoriakokeen koettu vaikeus ja Teoriakokeen kokonaisarvosana

6.1.2 *Jatkuva palautekysely: kuljettajantutkinnon ajokokeen sisältö*

Ajo- ja käsittelykokeessa olleita on vastannut kyselyyn 8467 ajokorttia suorittavaa henkilöä. Kyselyyn vastanneiden vastauksista tulee ilmi suuria vaihteluita ajokoepaikkakuntien välillä siinä, miten ajokokeen uudet painopisteet toteutuvat.

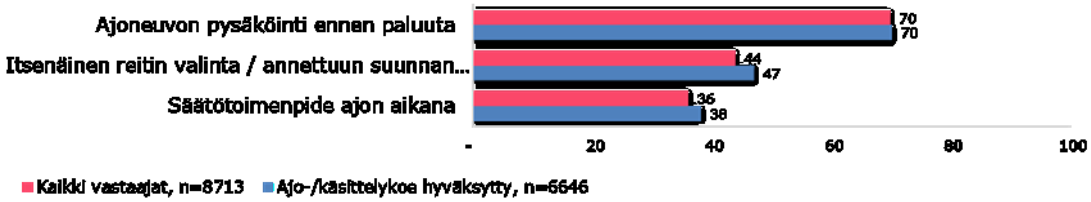
Vastausten perusteella vähän alle puolessa ajokokeista on ajettu tiellä, jossa on ollut 100 km /h nopeusrajoitus ja n. 85 prosenttia on ajanut tiellä, jossa on ollut 80 km/h nopeusrajoitus. 92 prosentissa vastanneiden ajokokeista on ajettu 60 km/h alueella (kuva 62).



Kuva 62. Toteutuneet nopeusalueet ajokokeissa

Tuloksista käy ilmi, että vain 49 prosentissa vastanneiden ajokokeista on ajettu 100 km/h nopeusrajoitusalueella. Kaikkiaan 55 ajokoepaikkakuntaa jää alle tämän keskiarvon eli yli puolet ajokoepaikkakunnista. Ajokoeohjeen mukaan jokaisessa ajokokeessa on kolmasosa ajasta ajettava 60 km/h nopeusalueella ja keskiarvo on kaikilla vastaajilla tällä hetkellä jo 92 %, mikä on erittäin hyvä tilanne, mutta noin 33 toimipisteellä jäädään keskiarvon alle. Sama tilanne on 80 km/h nopeusrajoitusalueen käytössä ajokokeessa. Siinä kaikkien vastaajien kohdalla keskiarvo on 85 prosenttia, mutta 34 paikkakuntaa jää alle tämän arvon. Tässä on huomioitava, että joidenkin ajokoepaikkakuntien kohdalla vastaajamäärät ovat vielä pienet.

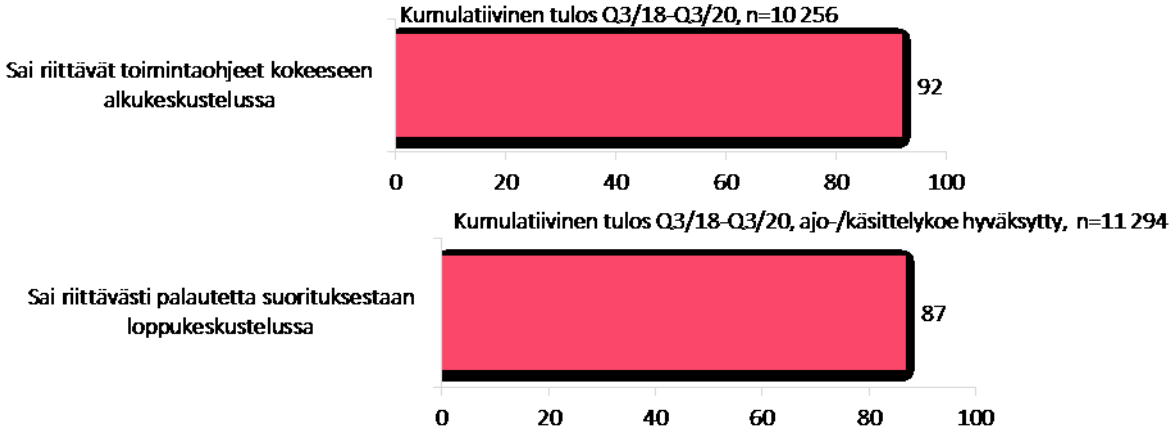
Vain noin 44 % ajokorttia suorittavista on saanut ajaa itsenäisesti ajokokeessa ja 70 % vastanneista on suorittanut pysäköintitoimenpiteen liikenteessä ajamisen aikana. Vain 36 prosentille ajokorttia suorittavista on annettu liikenteessä ajamisen aikana tehtäväksi suorittaa hallintalaitteiden säätötoimenpide (kuva 63).



Kuva 63. Turvallista ajotapaa mittaavat tehtävät

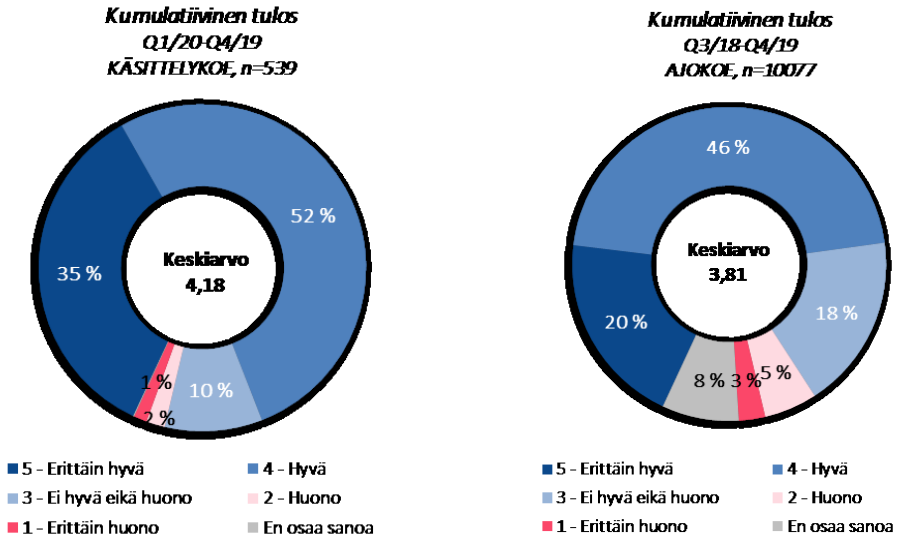
Itsenäisten ajoreittien toteutumisessa ajokokeessa 40 ajokoepaikkakuntaa jää alle keskiarvon. Liikenteessä ajamisen aikana suoritetun pysäköintitehtävän keskiarvon alle jää 33 ajokoepaikkakuntaa. Hallintalaitteiden säätötoimenpide suorittamisessa ajamisen aikana 51 ajokoepaikkakuntaa jää alle keskiarvon.

Vastanneista 92 prosenttia oli sitä mieltä, että he ovat saaneet riittävät toimintaohjeet kokeeseen alkukeskustelussa ja 87 prosenttia koki saaneensa riittävästi palautetta suorituksestaan palautekeskustelussa kokeen päätyttyä (kuva 64).



Kuva 64. Alku- ja loppukeskustelu

Vastanneet antavat käsittelykokeen kokonaisarvosanaksi hyvän (kuva 65) ja ajokokeen kokonaisarvosanaksi lähelle hyvää eli ei hyvä eikä huono (Kuva 66).



Kuva 65 ja 66. Käsittelykokeen ja Ajokokeen kokonaisarvosana

Tähän päivään mennessä kyselyyn vastanneita on ollut 10 077 henkilöä. Vuoden 2021 lopulla vastaajien kokonaismäärä tulee olemaan jo niin suuri, että tuloksia voidaan analysoida tarkemmalla tasolla eri taustamuuttujien suhteen.

6.2 Alustavia tuloksia uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta

Uusien kuljettajien seurantatutkimusta on tehty nykyisessä muodossa jo vuodesta 2001 alkaen. Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen tavoitteena on ollut selvittää vastaajien tyytyväisyyttä kuljettajaopetukseen, arvioida opetuksen antamia valmiuksia itsenäiseen ajamiseen ja seurata uusien kuljettajien liikennemenestystä ensimmäisen ajovuoden aikana liikenteessä.

Ensimmäisiä varsinaisia alustavia tutkimustuloksia ajokorttilain uudistuksen vaikutuksista B-ajokorttiluokan uusien kuljettajien osaamiseen ja liikenteessä

menestymiseen saatiin ns. indeksitutkimuksesta eli uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta, jonka tutkimusraportti valmistui huhtikuussa 2020.

Tämän tutkimuksen viimeisellä tutkimuskierroksella tutkimuksen kohteena olivat ne uudet kuljettajat, jotka olivat saaneet ensimmäisen B-luokan ajokorttinsa syys-marraskuussa 2018. Otoksen koko oli 4000 henkilöä. Kyselyn vastausprosenttia pyrittiin varmistamaan laittamalla kaksi eri muistutusta.

Vuoden 2019 uusien kuljettajien seurantatutkimuksen perusjoukkona olivat vuonna 2018 ajokortin saaneet kuljettajat. Keväällä 2019 suoritetun ensimmäisen tutkimuskierroksen otoshenkilöinä olivat vielä vanhanmallisen kolmivaiheisen kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkinnon- suorittaneet kuljettajat, mutta syksyn tutkimukseen saatiin mukaan jo vuoden 2018 kesällä voimaantulleen tutkintorakenteen läpikäyneet kuljettajat. Koko vuoden kattavaan aineistoon saatiin yhteensä 2058 vastausta, jolloin vastausasteeksi vuoden 2019 tutkimukseen muodostui 26 %. Vuoden 2019 tutkimuksen vastaajista 80 % oli nuoria 18–20-vuotiaita kuljettajia ja reilu viidennes oli suorittanut tutkintonsa ensisijaisesti opetusluvalla.

Aiempien vuosien tapaan vastaajat arvioivat yleisesti saavansa kuljettajaopetuksesta hyvät valmiudet itsenäistä ajamista koskien. Asteikolla 1–5 annettu yleisarvosana kuljettajaopetukselle oli 4,3, joka oli hieman kahta edellistä vuotta matalampi, mutta kuitenkin pidemmän aikavälin keskiarvon yläpuolella. Uuden tutkintorakenteen käyneet kuljettajat antoivat valmiuksille kuitenkin hieman muuta joukkoa matalammat arviot. Eri osa-alueista ero korostui arvioitaessa valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamiseen, johon uuden tutkintorakenteen käyneet kuljettajat olivat jonkin verran muuta joukkoa tyytymättömämpiä. Arvioitaessa kuljettajaopetuksen sisältöä yleisesti arviot olivat samansuuntaisia, vaikka senkin osalta yleisarvosana nousi molemmissa vastaajajoukoissa yli neljään. Osa-alueista tyytymättömimpiä oltiin pimeällä ajon harjoituksiin, johon erityisesti uuden tutkintorakenteen käyneet ja simulaattoriopetuksena osa-alueen suorittaneet vastaajat antoivat kaikkein heikoimmat arviot.

Kaiken kaikkiaan 62 % vastaajista oli selviytynyt ensimmäisestä ajovuodestaan kokonaan ilman vahinkoja ja rangaistuksia. Osuus oli pitkän ajan keskiarvon tuntumassa ja hieman korkeampi kuin kahtena edellisenä tutkimusvuonna. Uuden tutkintorakenteen käyneet kuljettajat olivat selvinneet vahinkojen määrällä mitattuna hieman vanhan tutkintorakenteen käyneitä kuljettajia paremmin. Koko tutkimusjoukon liikennemenestystä mittaava indeksi 2 oli laskenut hieman vuodesta 2018 sekä aikaan että ajettuihin kilometreihin sidottuna. Tutkintomenestystä mittaava indeksi 1 oli puolestaan noussut hieman edellisistä vuosista. Koulutuksen antamia valmiuksia mittaava indeksi 3 oli lähes identtinen aiempien vuosien kanssa.

6.3 Ajokorttilain muutoksen vaikutukset ajokokeen vastaanottajien kokemana

Ajovarman aluevastaavilta on kysytty vuoden 2018 ja vuoden 2019 lopussa sekä lokakuussa 2020 heidän kokemuksestaan uudistuksen näkyvistä vaikutuksista.

Opetuslupapolkimen katsastamattomuus aiheutti paljon keskustelua lain voimaantulon jälkeen ja opetuspoljinta koskevia asiakaspalautteita tuli alussa paljon sekä Ajovarmaan että Traficomille. Tutkinnossa havaittiin polkimien

asennuksissa paljon puutteita ja usein ajokokeeseen ei voitu lähteä, koska asennus ei ollut turvallinen tai polkimen asennus petti jo sen toimintaa testattaessa. Ajokokeiden vastaanottajat kokivat tästä syystä turvattomuutta. Asiakkaat vuorostaan pettyivät, että ajokokeeseen ei lähdetty varatusta ajasta huolimatta. Traficom laati Ajokortti-info.fi sivustolla olleen informaation lisäksi ohjeistuksen asiasta, jota jaettiin asiakkaille opetuslupaa hakiessa sekä teoriakokeeseen tullessa. Tämä auttoi selkeästi tilanteeseen. Edelleen polkimen asennuksen kanssa on havaittu ongelmia. On tullut ilmi tapauksia, joissa ajoneuvo on ollut ennen ajokoetta vuosikatsastuksessa, jossa asiakkaan mukaan on todettu opetuslupapolkimen asennuksen ja toiminnan olleen kunnossa. Tutkinnossa on kuitenkin voitu todeta, että poljin on ollut kiinnitettynä vain irralliseen levyyn ajoneuvossa tai polkimen jarruteho on ollut heikko eikä kokeeseen ole lähdetty.

Simulaattoriopetuksen laajentuminen on havaittu vaikuttaneen ajokorttia suorittavan osaamiseen. Tämä on näkynyt ajokokeessa mm. siinä, että ajokorttia suorittavan käsittelytaidot ovat olleet heikot ja ajoneuvon ulottuvuudet eivät ole olleet hallinnassa. Tästä johtuen on tullut pieniä kosketuksia tai lähellä piti tilanteita esim. ohitettavan, pysäköidyn ajoneuvon peileihin, reunakiveykseen, pysäköintialueella toisen ajoneuvon läheisyydessä tai kiinteän objektin kuten seinän tai lampun lähellä. Liukkaalla ajamisen valmiuksia ajokokeessa arvioitaessa, on havaittu, että tilannenopeuden valinta liukkaalla ajettaessa on erityisen vaikeaa niille, jotka ovat suorittaneet liukkaalla ajamisen osion simulaattorissa.

Ajokokeenvastaanottajien näkemyksen mukaan ajokorttia suorittavien liikennesääntöosaaminen on heikentynyt. Ajokokeeseen tullaan minimiopetuksella. Lisäopetusta ei hankita hylätyn ajokokeen jälkeen, vaan tullaan uudestaan yrittämään uudessa ajokokeessa jopa saman päivän aikana. Heidän näkemyksen mukaan yleinen osaamisen taso on heikentynyt.

B-ajokorttiluokan ajokoeajan pidentyminen saa kiitosta yleisesti. Uudistuksen myötä lisääntynyt ajoaika antaa paremman pohjan arvioida kuljettajan osaamista erilaisissa liikennetilanteissa.

Ajokokeen vastaanottajien näkemyksen mukaan kouluttajien haasteena on ollut omien toimintatapojensa muokkaaminen. Opetusta on osattava tiivistää, jotta kaikki tarpeellinen tulee käytyä läpi ajotunneilla. Asiakkaiden saaminen ei enää ole itsestään selvyys, vaan on opittava tekemään toisenlaista myyntityötä. Kun asiakas on saatu, opetus on useimmiten hoidettava hyvin tiukassa aikataulussa ja useimmiten minimiopetusmäärällä ja lopputulos näkyy heidän mukaansa tutkinnoissa. Ajokokeen vastaanottajien mukaan autokoulujen toimintavoissa on edelleen eroja. Toisilla kouluilla korostuu edellä kuvattu nopea toimintatapa, missä pääasia on antaa minimiopetus. Toisilla kouluilla on pyrkimys saada asiakas riittävän valmiiksi tutkintoon keskittyen olennaisiin asioihin ajotunneilla. Pienillä paikkakunnilla saatetaan ottaa opetusta enemmän kuin minimi, usein 12 tuntia tai enemmänkin.

Kokonaisuutena ajokokeen vastaanottajien näkemyksen mukaan erityisesti B-luokan osalta ajoneuvon käsittelytaidot ovat laskeneet. Liikennesääntöjen tuntemus on heikkoa. Tämä näkyy liikennetilanteiden hallinnassa ja sen vuoksi liikennetilanteisiin liittyvissä havainnoinneissa ja arvioinneissa on ongelmia. Tutkintoon tulleiden osalta opetuslupalaiset ovat paremmin säilyttäneet aikaisemman tason yleensä pidemmän ajoharjoittelun seurauksena.

Ajokokeen vastaanottajat korostivat vielä vuoden 2013 uudistuksen ns. yhteisopetusta. Heidän mukaansa opetuksen käytyään opetuslupaopettaja tiesi mitä häneltä odotetaan ja hän ymmärsi vastuunsa opettajana. Tämä näkyi heidän mukaansa myös oppilaan osaamisessa. Ajokokeen vastaanottajat kokivat, että silloisella yhteisopetuksella oli vaikutusta myös suhtautumisessa

kuljettajantutkintoon ja ajokokeen vastaanottajien työhön. Heidän ammattitaitoon luotettiin enemmän. Sen sijaan nyt he saavat paljon negatiivista asiakaspalautetta, kun sekä vanhempi että oppilas on pettynyt tutkinnon tulokseen. Tämä lisää heidän kokemaansa työn kuormittavuutta.

6.4 Käynnissä olevia ja tulevia seurantatutkimuksia

Uusien kuljettajien seurantatutkimus kilpailutettiin keväällä 2020 ja tutkimuspalvelun tuottaa Sitowise Oy. Käynnissä on kaksi erillistä nuorten kuljettajien seurantatutkimusta.

Toinen on ns. normaali uusien kuljettajien seurantatutkimus, joka kohdistuu niihin uusiin kuljettajiin, jotka ovat tutkimusta edeltävänä vuonna suorittaneet B-ajokortin ja omanneet sen yhden vuoden ajan. Ensimmäinen tutkimuskierros, jonka otoskoko oli 4000 lähti kesäkuussa liikkeelle ja toinen samanlainen tutkimuskierros lähti lokakuussa liikkeelle. Yhteensä siis 8000 henkilöä mukana otoksessa.

Tämän lisäksi on oma tutkimus, johon on valittu 8000 ikäpoikkeusluvalla B-ajokorttia suorittanutta kuljettajaa. Tutkimuksen kohdejoukkona on kaikki ajokorttilain uudistuksen voimantulosta, 1.7.2018, eteenpäin ikäpoikkeusluvalla B-ajokorttia suorittaneet kuljettajat. Otoksen yhden ns. vertailuryhmän muodostaa n. 4000 kuljettajaa, joiden ajokokemus vastaa pituudeltaan ns. normaalitutkimuksen kuljettajien ryhmää. Loput 4000 omaavat eri pituisen ajokokemuksen keston. Tavoitteena on tehdä vertailevaa tutkimusta ryhmien välillä. Tutkimukset valmistuvat maaliskuussa 2021.

Syyskuussa 2020 alkoi Traficomin tilaama tutkimus ajokorttilain uudistuksen taloudellisista vaikutuksista. Tekijänä tutkimuksessa on Sitowise Oy. Tutkimus valmistuu helmikuun 2021 loppuun mennessä. Tutkimuksessa arvioidaan lakiuudistuksen taloudellista vaikutusta ajokortin hankkijoihin, autokoulualaan, kuljetusalaan ja viranomaisiin. Tiedonkeruu perustuu olemassa oleviin tilastoihin sekä kyselyihin ja haastatteluihin.

Traficom tulee todennäköisesti kilpailuttamaan keväällä 2021 tutkimuksen lakiuudistuksen liikenneturvallisuusvaikutuksista. Tutkimus pyritään aikatauluttamaan niin, että siinä voitaisiin käyttää vuoden 2020 onnettomuustietoja, jotka valmistunevat vuoden 2021 lopussa tai vuoden 2022 alussa. Näin ollen tutkimuksen tulokset saataisiin keväällä 2022.

7 Johtopäätöksiä

Suomessa on jo pitkään ollut nähtävissä 18-vuotiaiden vähentynyt kiinnostus ajokortin hankkimiseen. Tällä hetkellä vain 54 % 18-vuotiaiden ikäluokasta hankkii B-luokan ajo-oikeuden. Alueellinen vaihtelu on suurta, vaikka trendi on samansuuntainen kaikkialla. Lakiuudistuksen jälkeen myös 16-vuotiaista aiempaa hieman harvemmalla on jonkin ajoneuvoluokan ajo-oikeus. Vuoden 2018 alussa 46 %:lla 16-vuotiaista oli ajokortti, kun kesällä 2020 vastaava osuus oli 39 %. Erityisesti mopokortteja oli aiempaa harvemmalla, mutta myös moottoripyöräkortin omaavien osuus pieneni. Samanaikaisesti opetusluvan suosio on kasvanut koko 2000-luvun.

Uudistuksessa pyrittiin lisäämään nuorten kuljettajien ajoharjoittelun määrää mahdollistamalla B-luokan ajoharjoittelun aloittaminen jo 16-vuotiaana. Tavoitteena oli, että uusi kuljettaja olisi entistä valmiimpi tullessaan kuljettajantutkintoon. Uudistuksen myötä pakollisen opetuksen määrä väheni ja tutkinnon merkitys kasvoi. Ajokokeen kesto piteni B-luokassa. Opetuksessa voitiin käyttää erilaisia opetusmenetelmiä. Taustalla oli ajatus etenkin Ruotsin mallista, joissa ajokorttia suorittavat hankkivat itsenäisesti yksilöllisen tarpeen mukaan opetusta sekä autokoulusta että opetusluvalla. Siellä ajokorttia suorittavalla on keskimäärin n. 40 tuntia ajo-opetusta tutkintoon tullessa. Näiden tietojen valossa näyttäisi siltä, että eri opetustapojen yhdistäminen ei ole meillä vielä toteutunut. Vain 2,4 % autokouluoppilaista ilmoitti ottaneensa myös opetuslupaopetusta ja vastaavasti opetuslupaoppilaista 13,4 % on ilmoittanut tutkintoon tullessaan ottaneensa autokoulussa muutakin opetusta kuin pakollisen ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen ja riskientunnistamiskoulutuksen.

Autokouluoppilaiden opetusmäärän keskiarvo tutkintoon tullessa oli 12,5 tuntia, joka on lähellä säädettyä 10 tunnin minimiopetusmäärää. Opetuslupalaisten opetustuntien keskiarvo toisaalta oli 33,8 tuntia. Opetusaika ei näytä pidentyneen uudistuksen jälkeen.

Ikäpoikkeusluvan myöntämisedellytysten keventyminen aikaisti henkilöauto-opetuksen aloittamista monen nuoren kohdalla. B-ajokortin ikäpoikkeusluvan suosio on ollut suurempi kuin alussa ennustettiin. Hallituksen esityksessä arvioitiin, että n. 5000 ikäpoikkeuslupaa myönnettäisiin vuositasolla uuden lain voimaantulon jälkeen. Tosiasiassa lupia on myönnetty jopa kolminkertainen määrä vuodessa (2019: 12 000 kpl, 2020 jo 15 000 kpl). Syyskuun 2020 loppuun mennessä oli myönnetty yhteensä melkein 25 000 ikäpoikkeuslupaa. Ottaen huomioon myönnettyjen lupien määrän sekä hakemusten hyväksymisprosentin on selvää, ettei enää voida puhua poikkeusluvasta. Vaikka lupia määrällisesti myönnettiin eniten Uudellamaalla asuville nuorille, oli lupien suhteellinen osuus ikäluokasta siellä pienin. Suhteellisesti eniten ikäpoikkeuslupia oli Etelä-Pohjanmaalla, lisäksi Kainuun, Lapin, Etelä-Savon ja Satakunnan alueilla. Ikäpoikkeuslupamenettelyn suosio on osoittanut, että nuorilla on sellaista liikkumistarvetta, mihin julkisen liikenteen palvelut eivät ole kyenneet vastaamaan etenkin muualla kuin pääkaupunkiseudulla. Poikkeuslupamenettely vaatii kuitenkin viranomaiselta paljon resursseja ja ei siksi ole toimivin tapa vastata tähän alueelliseen liikkumistarpeeseen.

Autokouluoppilaiden menestyminen ajokokeessa on laskenut tasaisesti vuodesta 2016 eteenpäin. Vuonna 2019 58 % autokouluoppilaista läpäisi ajokokeen 1. yrityskerralla kun taas opetuslupalaisista ajokokeen läpäisi 1. yrityskerralla 68 %. Opetuslupaoppilaiden hyväksymisprosentti palasi takaisin vuoden 2013 tasolle. Pakollisen opetusmäärän väheneminen ja ajokoeajan piteneminen eivät kuitenkaan näytä merkittävästi vaikuttaneen jo pidempiaikaiseen kehitykseen autokouluoppilaiden ja opetuslupaoppilaiden kohdalla. Ikäryhmistä 17-vuotiaat menestyivät paremmin kuljettajantutkinnon ajokokeessa. Sama ilmiö oli nähtävissä opetustavasta riippumatta.

Käytettävissä olevan tämän hetkisen aineiston pohjalta ei voida vielä arvioida ajokorttilain uudistuksen kokonaisvaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Sen sijaan voidaan saada viitteitä eri vaikutuksista. Nuorten kuljettajien onnettomuudet ovat vähentyneet vuosina 2019 ja 2020. Vuoden 2020 osalta arviointia vaikeuttavat Covid-19-epidemiasta johtuvat muutokset liikkumisessa. Nuorten kuljettajien tekemät törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset ovat lisääntyneet useana vuotena peräkkäin, ja tämä valitettava kehitys alkoi jo ennen lakiuudistusta.

Vaikka 17-vuotiaiden loukkaantumiset liikenteessä henkilöauton kuljettajina ovat lisääntyneet vuonna 2020, samanaikaisesti tämän ikäryhmän loukkaantumisten kokonaismäärä on vähentynyt, sillä mopolla ja moottoripyörällä loukkaannuttiin edellisvuosia harvemmin. Ajokorttitilastojen perusteella näyttää alustavasti siltä,

että mahdollisuus B-ajokortin hankintaan 17-vuotiaana ikäpoikkeusluvalla on vähentänyt mopo- ja moottoripyöräkortin hankintaa 15-16-vuotiaana ja siten myös vähentänyt näiden ajoneuvojen käyttöön liittyviä onnettomuuksia. Tämä on toistaiseksi kuitenkin hyvin alustava päätelmä, koska muutoksesta ei ole vielä kulunut riittävän pitkää aikaa luotettavien päätelmien tekemiseksi niin ajokorttien hankinnan kuin nuorten onnettomuuksienkin suhteen.

Uusien kuljettajien ajokieltorikoksia selvitettiin monesta eri näkökulmasta. Vertailussa olivat 17-, 18- ja 19-vuotiaat uudet B-luokan kuljettajat. Tarkastelussa on käytetty vain poliisin liikennevalvonnassa määräämiä väliaikaisia ajokieltoja. Ikään perustuvassa tarkastelussa 17-vuotiaat kuljettajat syyllistyivät ajokieltorikokseen suhteellisesti vain hieman enemmän kuin 18-vuotiaat kuljettajat. Ero oli 0,30 prosenttiyksikköä. Saman tasoinen ero näkyi myös törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten osuudessa suhteessa ajo-oikeuden haltijoihin. 17-vuotiaiden ero 18-vuotiaisiin oli 0,39 prosenttiyksikköä. Tämä muuttui, kun suhteutettiin törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen määrät väliaikaisiin ajokieltoihin ikäryhmittäin. Tässä 17-vuotiaat nousevat riskiryhmänä esiin. 17-vuotiailla uusilla B-ajokorttiluokan kuljettajilla törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen oli suhteellisesti suurimpana (40,78%) syynä ajokieltoon määräämiselle. Ero 18-vuotiaisiin kuljettajiin oli 8 prosenttiyksikköä.

Ikäryhmien väliset erot tulivat voimakkaammin esiin, kun tarkasteltiin ensimmäistä ajokokemusvuotta. Tässä nousi selkeästi esiin 17-vuotiaiden kuljettajien suurempi osuus ajokieltorikoksista verrattuna 18- ja 19-vuotaisiin kuljettajiin. 17-vuotiaiden ero 18-vuotiaisiin oli 2,57 prosenttiyksikköä, eli lähes kaksinkertainen. Tuloksista kävi myös ilmi, että mikäli 17-vuotiaalla on ajo-oikeushistoriassa aiempi ajokieltorikos, hän todennäköisemmin syyllistyy siihen uudestaan B-ajo-oikeuden saatuaan kuin 18- ja 19 -vuotias uusi kuljettaja.

Suurin osa ajokieltoon määrätyistä uusista kuljettajista syyllistyy vain kerran ajokieltorikokseen ensimmäisen ajovuoden aikana. Ajokieltoon määrätyistä kuljettajista 92 % ei ole uusinut rikettä.

Opetuslupaopetus näyttäisi olevan hyvä tapa vaikuttaa oppilaan asenteisiin ajamista kohtaan, sillä opetuslupaoppilaat syyllistyivät suhteellisesti vähemmän ajokieltorikoksiin kuin autokouluoppilaat. Ilmiö oli samansuuntainen myös kolmivaiheisen kuljettajaopetuksen aikana, eli ennen ajokorttilain uudistuksen voimaantuloa.

Uusien kuljettajien riskikäyttäytymisessä oli ikäryhmästä riippumatta samoja piirteitä. Noin 50 prosenttia ensimmäisen ajovuoden ajokieltorikoksista tapahtui ensimmäisen 4 kuukauden sisällä ajo-oikeuden saannista. Tähän voi vaikuttaa esim. vähäinen ajokokemus, ylikorostunut itsevarmuus tai kuljettajaan kohdistuva ryhmäpaine. On todennäköistä, että vähäinen ajokokemus vaikuttaa riskien arviointiin eikä toiminnan vaarallisuutta näin ollen ymmärretä.

Ajokieltorikoksista erottui selkeänä vuodenaikojen vaikutus ajokäyttäytymiseen. Ajokieltorikoksia tapahtui eniten valoisaan ajankohtaan vuodessa, eli keväällä, kesällä sekä alkusyksyllä. Viikonpäivissä ja kellonajoissa tarkastellen ne painottuivat viikonloppuun ja yöaikaan. 17-vuotiaat kuljettajat syyllistyivät vuodenajasta riippumatta suhteessa enemmän ajokieltoon johtaneisiin liikennerikoksiin kuin 18-vuotiaat kuljettajat.

17-vuotiaiden ajokieltorikosten taustalla ei ole pelkästään ikä ja sen vaikutus. Iän lisäksi vahvasti vaikuttava tekijänä oli sukupuoli. Kaikissa ikäryhmissä ajokieltorikokseen syyllistyneistä oli miesten osuus lähes 90 prosenttia. 17-vuotiaiden kohdalla sukupuolen merkitys korostuu entisestään, koska tarkastelun kohteena olevassa joukossa miesten osuus 17-vuotiaista ajo-oikeuden haltijoista oli kaksinkertainen naisiin verrattuna, kun se muissa ikäryhmissä oli tasainen.

Näyttäisi siltä, että ajokorttilain uudistuksessa säädetty pakollinen ajokieltokoulutus on toimiva. 92 % ajokieltoon määrätyistä uusista kuljettajista ei enää uudestaan syyllisty ajokieltorikokseen. Vastaava prosenttiluku ennen uudistusta oli 87%. Lisäksi toistuvien ajokieltojen määrät ovat yleisestikin pienentyneet huomattavasti.

Kokonaisuutena tarkastellen nuorten väliaikaisten ajokieltojen määrät näyttäisivät kasvaneen hitaasti kaikissa nuorten ikäryhmissä, kun verrataan keskenään vuosia 2016-2020. Tähän kehitykseen vaikuttavia syitä voi olla monia. Kyse voi olla liikennevalvonnan tehostumisesta tai kohdentumisesta tai yleisestä muutoksesta liikennekäyttäytymisessä. Muutoksessa voi olla kyse myös yleismaailmallisesta nuorten käyttäytymisen muutoksesta, mikä heijastuu Suomeenkin.

8 Lähdeluettelo

Liikenneasioiden rekisteri, Liikenne- ja viestintävirasto

Tilastokeskus

Uusien kuljettajien seurantatutkimus Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä, vuoden 2019 aineisto, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä, 10/2020

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM
p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 000–000–000–000–0
ISSN 0000–0000 (verkkojulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto