

IKÄPOIKKEUSLUPA – 17-VUOTIAAT AUTON RATISSA

Sakari Jortikka

11/2019

Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto
Sakari Jortikka	Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi	Julkisuusaste
Ikäpoikkeuslupa – 17-vuotiaat auton rattissa	Julkinen
Ohjaaja Jyrki Marttila & Mika Kyyrö	Opinnäytetyön muoto Tutkimuksellinen opinnäytetyö
Tiivistelmä	
<p>Opinnäytetyöni tarkoituksena on selvittää, miksi ikäpoikkeusluvian myöntämistä on lainmuutoksen myötä helpotettu ja mitkä ovat olleet lainmuutoksen vaikutukset myönnettyjen ikäpoikkeuslupien, mutta myös 17-vuotiaiden liikenne rikostilastojen suhteen. Ikäpoikkeuslupien myöntämiseen liittyen selvitetään lupien myöntömääriä ja -perusteita sekä maantieteellistä jakaumaa.</p> <p>Työ on toteutettu kvantitatiivisena, tilastollisena tutkimuksena ja se pohjautuu tilastojen osalta täysin olemassa olevalle aineistolle, eikä tietoa ole tarvinnut kerätä itse. Työni pääasialliset tilastolliset lähteet koostuvat poliisin tilastopalvelu PolStatista saaduista rikostilastoista sekä Liikenne- ja viestintäviraston tilastopalvelusta ja sieltä sähköpostitse saaduista luvuista.</p> <p>Tutkimustuloksina selvisi, että suurin yksittäinen myöntöperuste ikäpoikkeusluville on opiskeluun liittyvien matkojen kulkeminen, joka oli myöntöperusteena 48 prosentissa kaikista myönnettyistä ikäpoikkeusluvista ensimmäisen puolen vuoden aikana. Automaattisella liikennevalvonnalla havaitut 17-vuotiaille lasketut liikenne rikkomukset ovat nousseet merkittävästi lakimuutosta edeltäneestä tasosta. Liikenneturvallisuuden vaarantamisen sekä sen törkeän tekemuodon lukumäärät olivat jo syyskuun 2019 lopulla selvästi yli vuosien 2017 ja 2018 tason. Vielä ei pystytä sanomaan, mille tasolle 17-vuotiaiden ajokorttien määrä sekä 17-vuotiaiden tekemät liikenne rikokset ja -rikkomukset tasaantuvat.</p>	
Sivumäärä 28	Tarkastuskuukausi ja -vuosi marraskuu 2019
Avainsanat ikäpoikkeuslupa, nuoret kuljettajat, ajokorttilaki, 17-vuotiaat	

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	2
2 AIHEESEEN LIITTYVÄT KÄSITTEET	3
2.1 B-luokan ajokortti.....	3
2.2 Ikäpoikkeuslupa.....	3
2.3 Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevan 17-vuotiaan ajokortti.....	4
2.4 Automaattinen liikennevalvonta.....	5
3 AJOKORTTILAIN MUUTOS IKÄPOIKKEUSLUVAN OSALTA	5
3.1 Lainmuutoksen taustat ja perustelut	5
3.2 Kritiikki ja lausunnot.....	7
4 LAINMUUTOKSEN SEURAUKSET	8
4.1 Ikäpoikkeuslupien myöntäminen	8
4.1.1 Millä perustein ikäpoikkeuslupia myönnetään?	8
4.1.2 Myönnettyjen poikkeuslupien maantieteellinen jakauma.....	10
4.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	11
5 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	14
5.1 Tutkimusongelma	14
5.2 Tutkimusmenetelmät	14
5.2.1 Kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä ja tilastollinen tutkimus	15
5.2.2 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä	16
5.3 Tutkimuksen ja mittareiden luotettavuus	17
5.4 Käytetyt lähteet.....	17
5.5 Aiheen rajaus	18
6 POHDINTA	18
6.1 Tutkimustulokset	18
6.2 Onko tutkimus luotettava?.....	19
6.3 Yleisiä ajatuksia aiheesta.....	21
6.4 Mahdolliset jatkotutkimukset	22
6.5 Opinnäytetyöprosessi	23
LÄHTEET	24

1 JOHDANTO

Opinnäytetyöni tutkimuksen kohteena on heinäkuussa 2018 voimaan tulleen ajokorttilain 29.4.2011/386 uudistuksen myötä muuttunut poikkeuslupamenettely, jota sovellettaessa voidaan poiketa B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevista alaikärajoista. Lakitekstin ulkopuolella kyseistä poikkeuslupaa kutsutaan tyypillisesti ikäpoikkeusluvaksi.

Vaikka B-luokan ajokortin yleinen alaikäraja on yhä 18 vuotta, on lakiuudistuksen myötä 17-vuotiaiden autoilijoiden määrä lisääntynyt hurjasti, jolloin vaikutus saattaa jo nyt näkyä liikenteessä. Ennen lainmuutosta vaadittiin erityisen painavia syitä ikäpoikkeusluvan myöntämiseen, kun taas nykyinen laki edellyttää vain erityisiä syitä. Reilu vuosi lainmuutoksen voimaantulon jälkeen on hyvä tarkastella merkkejä siitä, miten muutos on käytännössä onnistunut. Myönnettyjen ikäpoikkeuslupien ja sen myötä 17-vuotiaiden B-ajokorttien määrät ovat kasvaneet räjähdysmäisesti heinäkuun 2018 jälkeen. Vielä ei voida sanoa, mille tasolle 17-vuotiaiden B-ajokorttien määrä tasaantuu.

Vaikka aiheesta on tasaisesti ollut juttua uutisissa, olen huomannut, että tietämys ikäpoikkeusluvasta ja siihen liittyvistä luvuista ja lakipykälistä on vähäistä. Osalle keskustelukumppaneistani koko asia on ollut aihetta valitessani vielä täysin tuntematon. Olen arkisissa keskusteluissa havainnut, ettei ikäpoikkeuslupa terminä sano tavan kansalaiselle välttämättä yhtään mitään. Olen huomannut, että moni poliisiopiskelijakin on ollut kiinnostunut ikäpoikkeuslupaan liittyvistä yksityiskohdista. Tietoisuutta on varaa lisätä myös viranomaisen puolella. Aihe on tällä hetkellä hyvin ajankohtainen. Työssäni selvitän lukijalle mikä on ikäpoikkeuslupa, miksi siihen liittyvää lainsäädäntöä muutettiin sekä miten lainmuutos on näkynyt ikäpoikkeuslupien myöntämisissä sekä 17-vuotiaiden liikenne rikostilastoissa.

Ikäpoikkeusluvasta ei ole lainmuutoksen jälkeen tehty tutkimuksia tai opinnäytetöitä. Jos vanhaa poikkeuslupamenettelyä koskevia töitä tai tutkimuksia onkin tehty, ei niillä juurikaan ole käyttöarvoa nykytilannetta arvioidessa. Vanhan lain aikana lupia myönnettiin vuosittain keskimäärin alle kymmenen, kun nyt puhutaan tuhansista myönnettyistä luvista. Vuonna 2018 julkaistu Poliisiammattikorkeakoulun opiskelijoiden Joonas Jousimon ja Oula Nikkasen opinnäytetyö ”Ajokorttilain uudistus 2018” käsitteli kokonaisuutena tuolloin vielä tulevaa ajokorttilain muutosta. Työssä sivuttiin poikkeuslupamenettelyn muutosta hyvin lyhyesti. Nuorista kuljettajista on tehty paljon tutkimusta, mutta tutkimukseni ei keskity nuoriin kuljettajiin yleisellä tasolla, vaan nimenomaan ikäpoikkeuslupaan liittyvästä lainmuutoksesta johtuviin seikkoihin.

Työni on toteutettu kvantitatiivisena tutkimuksena, sillä suuri osa työn sisällöstä on havaintojen tekemistä tilastoista ja muusta numeerisesta tiedosta, ja siihen tarkoitukseen kvantitatiiviset tilastolliset menetelmät ovat oikeita. Olen käynyt myös läpi erilaisia tekstilähteitä löytääkseni vastauksen lakimuutoksen taustalla oleviin syihin. Lähteeni koostuvat lakiteksteistä ja lainvalmisteluun liittyvistä asiakirjoista, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta suoraan ja viraston tilastopalvelusta saamistani luvuista, poliisin tilastopalvelu PolStatista keräämistäni rikostilastoista sekä myös aihetta käsittelevistä uutisjutuista.

2 AIIIEESEEN LIITTYVÄT KÄSITTEET

Tässä luvussa käyn lävitse aiheeseeni olennaisesti liittyviä käsitteitä ja lainsäädäntöä vaadittavassa laajuudessa kokonaiskuvan hahmottamiseksi. Automaattisen liikennevalvonnan toimintaperiaatetta ja siihen liittyvää lainsäädäntöä avataan, jotta lukija ymmärtää, mitä sillä voidaan valvoa. Automaattisen liikennevalvonnan tuottamat ylinopeushavainnot ovat olennainen osa rikostilastojen tarkastelussa luvussa 4.

Esittelen luvussa myös ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien alle 18-vuotiaiden perusteet B-luokan kortin saamiseksi, tehdäkseeni selväksi erot varsinaiseen ikäpoikkeuslupaan.

2.1 B-luokan ajokortti

B-luokan ajokortilla tarkoitetaan ajokorttilain (lyh. AKL) 4 pykälän 1 momentin 5 kohdan (29.4.2011/386) mukaan ajo-oikeutta, joka sisältää oikeuden kuljettaa ajoneuvoja, joiden kokonaismassa on enintään 3500 kg, ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä. Lisäksi B-luokan ajo-oikeudella voi kuljettaa ajoneuvoyhdistelmiä, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg tai yhdistelmiä, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg, mutta yhdistelmän kokonaismassa on enintään 3500 kg. (AKL 29.4.2011/386 4 §.)

Ajoneuvolain 2 luvun 10 pykälän 2 momentin (11.12.2002/1090) mukaan aiemmassa kapaleessa mainittu B-luokan ajo-oikeus oikeuttaa kuljettamaan M1-luokan ajoneuvoja (henkilöauto), sekä N1-luokan ajoneuvoja (pakettiauto). Lisäksi B-luokan ajo-oikeus sisältää AM- ja T-luokan ajo-oikeudet (AKL 29.4.2011/386 7 § 2 momentti).

Vähimmäisikä B-luokan ajokortin saamiseksi on ajokorttilain 5 pykälän 1 momentin 5 kohdan mukaan 18-vuotta. Liikenne- ja viestintävirasto (myöh. Traficom) voi kuitenkin erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuksen B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta. (AKL 29.4.2011/386 5 §, 97 §.)

2.2 Ikäpoikkeuslupa

Laki ajokorttilain muuttamisesta 387/2018 tuli voimaan 1.7.2018. Tämän muutoksen astuttua voimaan silloinen Liikenteen turvallisuusvirasto sai valtuuden erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuksen B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta (AKL 29.4.2011/386 97 §).

17 vuoden ikää lähestyvä nuori voi yhdessä vanhempiensa kanssa hakea Traficomilta poikkeuslupaa ajokortin saamiseksi jo 17-vuotiaana. Poikkeuslupaa saa hakea aikaisintaan neljä kuukautta ennen kuin täyttää 17 vuotta, lupa myönnetään aikaisintaan kolme kuukautta ennen ikävaatimuksen täyttämistä. Hakemus tehdään Traficomien lomakkeelle ja siihen vaaditaan huoltajan allekirjoitus. Hakemuksessa pitää perustella ikäpoikkeusluvun tarve täyttä-

mällä mm. matkan pituuksiin ja käytettävissä olevien joukkoliikenneyhteyksien odotus-aikoihin liittyviä tietoja. Hakemuksen tueksi pitää toimittaa liitteitä tarpeen niin vaatiessa. (Ajokortti-info 2019; Traficom 2019.)

Ikäpoikkeusluvalla hakijalla pitää olla jokin erityinen syy, minkä takia hänelle pitäisi myöntää poikkeuslupa. Erityiseksi syyksi voidaan katsoa esimerkiksi tilanne, jossa huonojen tai puutteellisten kulkuyhteyksien vuoksi kulkeminen työhön, opiskelupaikkaan tai säännölliseen ja tavoitteelliseen harrastukseen hankaloituu. Myös ennalta-arvaamattomat muutokset perheen tilanteessa sekä perheen toimeentulon turvaamisessa ja välttämättömien asioiden hoitamiseen liittyvissä tarpeissa otetaan huomioon. (Ajokortti-info 2019; AKL 29.4.2011/386 97 §.)

Ajoharjoittelun voi voimassaolevan lainsäädännön mukaan aloittaa jo 16-vuotiaana, vaikka kuljettajantutkinnon suorittaisikin vasta 18 vuotta täytettyään (AKL 29.4.2011/386, 38 §). Ikäpoikkeusluvalla saanut henkilö voi suorittaa kuljettajantutkinnon jo 17-vuotiaana (AKL 29.4.2011/386 97 § 2 momentti).

Normaalilla ikäpoikkeusluvalla 17-vuotiaana suoritettu B-luokan ajokortti ei Manner-Suomessa ajettaessa poikkea 18-vuotiaan ajokortista mitenkään. Lain mukaan poikkeusluvalla saatuun ajokorttiin voidaan tosin liittää ehto kuljetuksista, joihin lupa oikeuttaa ennen 18-vuoden täyttymistä, mutta tätä kohtaa ei ilmeisesti ole sovellettu. Pienenä lisävelvoitteena poikkeuslupapäätös on pidettävä ajokortin lisäksi ajossa mukana. (Ajokortti-info 2019; AKL 29.4.2011/386 97 § 4 momentti.)

Ahvenanmaalla ikäpoikkeusluvalla ei saa ajaa, sillä siellä vähimmäisikäraja on 18-vuotta poikkeuksetta (Ajokortti-info 2019; Körkortslag (2015:88) för Åland 9§). Muualla Euroopassa 17-vuotiaan B-ajoluokan kelpoisuus vaihtelee, esimerkiksi Virossa ja Ruotsissa 17-vuotiaat eivät saa ajaa autoa (Ajokortti-info 2019). Euroopan komission sivuilta löytyy vaihtelevasti linkkejä jokaisen EU:n jäsenvaltion osalta mm. liikennevirastoille ja poliisin sivustoille (European commission). Jäsenvaltiot eivät juurikaan käännä lainsäädäntöään englanniksi, joten jokaisen valtion vähimmäisikärajan selvittäminen on hankalaa (European commission).

2.3 Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevan 17-vuotiaan ajokortti

Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleva nuori voi saada 17-vuotiaana B- ja BE-luokkien ajokortin, mutta tällöin kyseessä on oltava Opetushallituksen valvonnassa tapahtuva ammatillinen perustutkintokoulutus, jossa suoritetaan perustason ammattipätevyys (Ajokortti-info 2019).

Varsinaisella ikäpoikkeusluvalla hankittuun ajokorttiin verrattuna näiden 17-vuotiaiden ajokortti on rajoitettu. Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevat ja sillä perusteella ajokortin saaneet 17-vuotiaat saavat ajaa vain opiskeluun ja työhön liittyviä ajoja, mukaan lukien ajot kotoa työpaikalle ja takaisin ilman poikkeamia (Ajokortti-info 2019; AKL 29.4.2011/386 5§ 6 momentti). Ammatillisen kuljettajakoulutuksen perusteella 17-vuotiaana

ajokortin saaneet voivat hakea lisäksi myös ns. normaalia ikäpoikkeuslupaa (Ajokortti-info 2019).

2.4 Automaattinen liikennevalvonta

Automaattisella liikenteenvalvonnalla tarkoitetaan kiinteillä ja siirrettävillä valvontakameroilla toteutettavaa liikenteenvalvontaa, jossa laitteisto saa kuvauskäskyn ylinopeutta ajavasta kuljettajasta ja kuvaa kuljettajan, ajoneuvon ja rekisterikilven (Poliisi.fi). Enintään 20 km/h ylinopeuksista määrättävä rikesakko annetaan kuljettajaa selvittämättä kirjeitse rekisteriin merkitylle ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle (Laki sakon ja rikesakon määräämisestä 27.8.2010/754 3 luku 14 §). Kirjoitushetkellä automaattisen nopeusvalvonnan avulla havaituista rikkomuksista ainoastaan ylinopeudet ja linja-auto- tai raitiovaunukaistoilla ajaminen ovat rangaistavissa (Laki sakon ja rikesakon määräämisestä 27.8.2010/754, 3. luku 14§).

Automaattisella liikennevalvonnalla ei voida käytännössä puuttua muiden kuin sellaisten ajoneuvojen ylinopeuksiin, joissa on edessä rekisterikilpi, sillä kamera ei pysty kuvaamaan mopojen, moottoripyörien tai mopoautojen ainoastaan takana sijaitsevaa rekisterikilpeä (Tikka 2018). Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 11.10.2007/893 22 § määrää, että rekisterikilpi on *autoissa* kiinnitettävä eteen ja taakse. Auto määritellään ajoneuvolaissa 11.12.2002/1090 10 §:ssä M- tai N-ajoneuvoluokkaan kuuluvaksi moottorikäyttöiseksi ajoneuvoksi. M-luokan autoja ovat henkilöauto (M1) ja linja-auto (M2 tai M3), N-luokan autoja ovat pakettiauto (N1) sekä kuorma-auto (N2 tai N3) (Ajoneuvolaki 1090/2002 10§).

3 AJOKORTTILAIN MUUTOS IKÄPOIKKEUSLUVAN OSALTA

Tässä luvussa käsitelen ikäpoikkeuslupamenettelyn muuttumiseen johtaneen lainmuutoksen taustoja ja syitä.

3.1 Lainmuutoksen taustat ja perustelut

Tällä hetkellä voimassa oleva, jo käsitelty ajokorttilain ikäpoikkeuslupaa koskeva pykälä on tullut voimaan ensimmäinen päivä heinäkuuta 2018 (Laki ajokorttilain muuttamisesta 387/2018 97 §). Alkuperäinen huhtikuun 29. päivä 2011 annettu ja 19. päivä tammikuuta 2013 voimaan tullut ajokorttilaki 386/2011 sisälsi nykyistä tiukemman rajan ikävaatimuksesta poikkeamiseksi. Alkuperäisessä pykälässä esitettiin, että liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää poikkeuksen B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta ikävaatimuksesta, jos siihen on *erityisen painavia syitä*. Ennen kuin asiasta säädettiin ajokorttilaissa, oli poikkeuslupien myöntäminen säädely tieliikennelaissa vuodesta 1993 alkaen (Laki tieliikennelain muuttamisesta 989/1992 82 d§). Kyseisessä tieliikennelain kohdassa kriteereiksi asetettiin *erityiset syyt* (eml.).

Näyttäisi siltä, että aikaisin nykyiseen ikäpoikkeuslupaan johtava kirjaus löytyy Sipilän hallituksen hallitusohjelmasta. Nuorten kulkumahdollisuuksien helpottaminen mainitaan hallitusohjelmassa hallituksen tavoitteiden yhteydessä. Yhtenä hallituskauden tavoitteena hallitusohjelmassa mainittiin koulutuksen ja työelämän ulkopuolella olevien, sekä koulutuksen keskeyttäneiden nuorten määrän väheneminen. (Valtioneuvoston kanslia 2015, 17.)

Liikenne- ja viestintäministeriön kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohdista 18.10.2016 laatimassa muistiossa esitetään B-luokan ajokortin vähimmäisikään liittyviä kysymyksiä. Muistiossa pohdittiin monen muun asian ohella, että olisiko B-luokan ajokortin vähimmäisikä laskettava vuodella nykyisestä, mihin EU antaa kansallisesti mahdollisuuden?”. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2016 29.)

Alle 18-vuotiaiden ajoneuvot ja ajo-oikeuksiin liittyvät ikäraajat nousivat laajemmin esille kahden mopoauton kyydissä olleen nuoren hengen vaatineen tieliikenneonnettomuuden käsittelyn yhteydessä alkuvuodesta 2017. Silloinen liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner sanoi, että ”ajokorttitarkastelun yhteydessä pohditaan myös ajokortti-ikää” ja ”liikenneministerinä pidän erityisen tärkeänä sitä, että juuri nuorilla on hyvät mahdollisuudet liikkua tarpeidensa mukaisilla tavoilla ja turvallisesti.” (Pelkonen 2019.)

Hallituksen esityksessä eduskunnalle ajokorttilain muuttamiseksi (HE 146/2017) todettiin toteuttamisvaihtoehtona ikävaatimukseen keskittyen, että kaikkia kansalaisia yhdenmukaisesti kohtelevana ratkaisuvaihtoehtona ajokortti-ikä alentamisessa olisi vähimmäisiän alentaminen yleisesti 17 vuoteen. (HE 146/2017 27.)

Esityksessä katsottiin, että vähimmäisiän tiputtaminen 17 vuoteen voisi edistää nuorten kulkumahdollisuuksia opiskelupaikkaan, työharjoitteluun sekä harrastuksiin turvallisemmaksi (lähinnä mopoautoihin nähden) koetuilla ajoneuvoilla (HE 146/2017 27). Esityksessä todetaan, että vaikka ajokortin vähimmäisikä ehdotuksen mukaan tiputettaisiinkin vuodella alaspäin, säilyisi 15 vuotta täyttäneille mahdollisuus käyttää mopoa, kevyttä nelipyörää ja traktoria (HE 146/2017 27). Vaikka B-luokan ajokortin vähimmäisikä laskettavaksi yleisesti 17 vuoteen pohditaan toteuttamisvaihtoehtona, ei sitä liikenneturvallisuuksista kuitenkaan hallituksen esityksessä ehdotettu (HE 146/2017 33).

Esityksessä ehdotettiin, että vähimmäisikä voitaisiin ”alentaa” 18 ikävuodesta 17 vuoteen muuttamalla poikkeuslupamenettelyyn liittyvää lainsäädäntöä. Esityksessä laatimishetkellä voimassa ollut lainsäädäntö nähtiin tiukkana. Esityksessä ehdotettiin, että poikkeuslupamenettelystä poistettaisiin vaatimus *erityisen painavista* syistä myöntämisen edellytyksinä, ja että myöntämisperusteet määriteltäisiin väljemmin. Kun sanamuodoksi tulisi *erityiset syyt*, myöntämisperuste olisi lievempi, mutta ajokorttitarve olisi yhä viranomaisharkinnan varassa. (HE 146/2017 27.)

Viranomaisharkinnan osuuden pienentämistä tai kokonaan poistamistakin esityksessä pohdittiin. Tällöin poikkeuslupan perusteena olisi hakijan ja tämän huoltajan yhteinen hakemus ajokorttitarpeesta täydennettynä esimerkiksi koulun, työnantajan tai terveydenhuollon edustajan todistuksella perheenjäsenen kuljetustarpeesta. (HE 146/2017 28.)

Esityksessä pohdittiin, että eri alueiden hakijat olisivat tasa-arvoisemmassa asemassa, jos ajokorttitarpeen viranomaisharkinta poistettaisiin. Samalla kuitenkin todettiin, että viranomaisharkinnan täysi poistaminen menettelystä johtaisi jo lähes yleisen ajokortti-ikä alentamista vastaavaan ratkaisuun. Samalla esityksessä tiedostettiin, että hakemuskäärät kasvavat sitä mukaan, mitä vähemmän viranomaisharkintaa menettely edellyttää. (HE 146/2017 28.)

3.2 Kritiikki ja lausunnot

Hallituksen esityksessä nostettiin esille myös ajokortin vähimmäisiän laskemisen mahdollisia negatiivisia seurauksia. Esityksessä todetaan, että nuoret ovat yliedustettuina liikenneonnettomuuksissa ja ovat vanhempia kuljettajia riskialttiimpia. Kokemuksen puutteen, nuorille ominaisen impulsiivisuuden ja omien taitojen yliarvioinnin, heikon päätöksentekokyvyn sekä ennakoinnin puutteen todetaan olevan nuorten riskialttiuden taustalla. Esityksessä todetaan suoraan, että ikärajan laskun ilman mitään rajoituksia arvioidaan heikentävän yleistä liikenneturvallisuutta. (HE 146/2017 28.)

Hallituksen esityksen pohjalta annettiin Liikenne- ja viestintävaliokunnan sekä Sosiaali- ja terveystieteiden valiokunnan pyynnöstä asiantuntijalausuntoja 52 kappaletta, joista viidessä otettiin kantaa ajokortin ikävaatimuksen tai siihen liittyvän poikkeuslupamenettelyn muutokseen. Lisäksi kolmessa lausunnossa otettiin kantaa ikävaatimuksesta poikkeamiseen ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien nuorten kohdalla. Lausuntoja oli sekä muutoksen puolesta että vastaan.

Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT toteaa lausunnossaan suhtautuvansa kielteisesti lakimuutokseen, jonka perusteella ajokortin suorittaminen olisi mahdollista alle 18-vuotiaana, missä muodossa tahansa. Lausunnossa vedotaan kansainvälisiin tutkimustuloksiin, joiden kerrotaan osoittavan onnettomuusriskin olevan nuorimmilla kuljettajilla suurin. (Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry 2017.)

Yleinen Teollisuusliitto ja liiton yhteydessä toimiva Logistiikka-asiakkaidenneuvottelukunta kannattavat antamassaan lausunnossa B-ajokortin vähimmäisikänsä saatavien poikkeuslupien olennaista joustavoittamista. Kantaa perustellaan lausunnossa koneurakointialan työharjoitteluun liittyvillä merkittävillä kulkemisvaikeuksilla. Edellä mainittujen vaikeuksien katsotaan lisääntyvän, mikäli työpaikoilla tapahtuvaa oppimista lisätään ammatillisessa koulutuksessa. (Yleinen Teollisuusliitto 2017.)

Liikenne- ja viestintäministeriö kommentoi lausunnossaan ajokortti-ikää lyhyesti. Lausunnossa todetaan, että yleistä ajokortti-ikää ei ehdoteta alennettavaksi, mutta poikkeuslupien myöntämiskäytäntöä voisi keventää ja että ajokortin voisi myöntää 17-vuotiaana ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevalle (Liikenne- ja viestintäministeriö 2017).

Koneyrittäjien liitto esittää oman kantansa asiaan yhteneväisesti Yleisen Teollisuusliiton kanssa (Koneyrittäjien liitto 2017).

Sosiaali- ja terveystieteiden valiokunta ei ottanut lausunnossaan kantaa ollenkaan ajokortin suorittamisen ikävaatimukseen (Valiokunnan lausunto StVL 2017). Liikenne- ja viestintävaliokunta

ei lausunnossaan ehdottanut muutoksia B-luokan ajokortin vähimmäisikään (Valiokunnan mietintö LiVM 2018). Poikkeuslupaa koskevassa pykälässä ehdoksi on jätetty hallituksen lakiesityksessä ollut sanamuodon kevennys *erityiset syyt* (Valiokunnan mietintö LiVM 2018).

4 LAINMUUTOKSEN SEURAUKSET

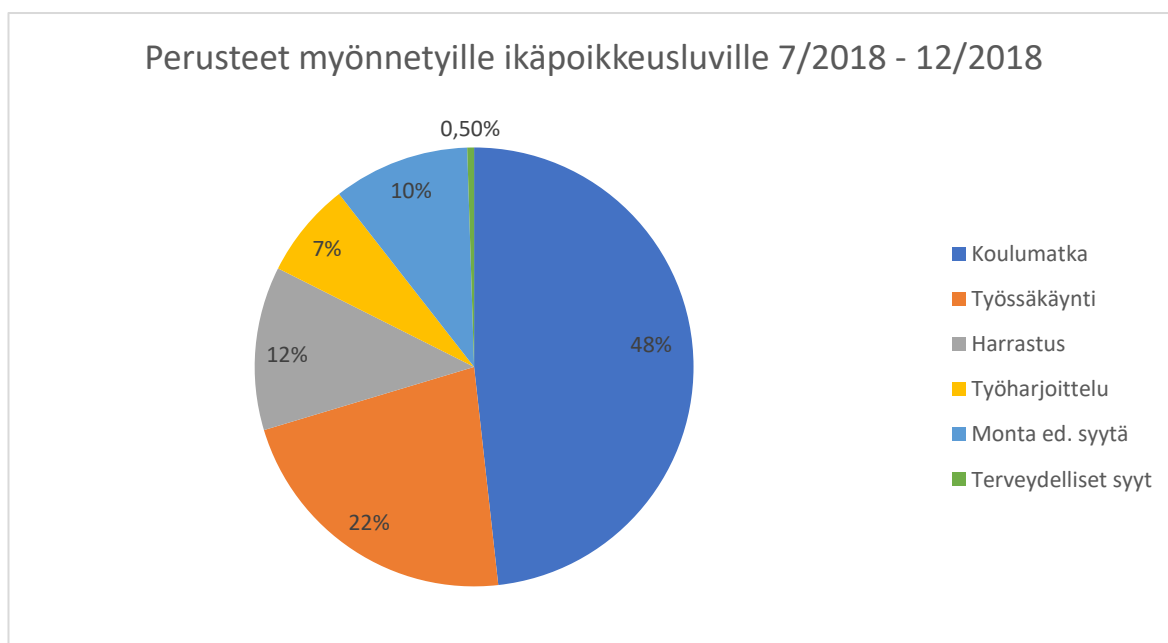
Tässä luvussa käsittelemme ikäpoikkeuslupamenettelyä koskevan lainmuutoksen aiheuttamia seurauksia sekä lupien myöntämisessä että 17-vuotiaiden liikennerikkomustilastoissa.

4.1 Ikäpoikkeuslupien myöntäminen

Lainmuutos ei jäänyt huomaamatta, vaan lupahakemukset lähtivät nopeaan kasvuun heti lakimuutoksen jälkeen. Pelkästään ensimmäisen kolmen kuukauden aikana ikäpoikkeuslupia oli myönnetty yli 240 kappaletta. Edellisten lakien aikana vuosina 2013 – 2017 ikäpoikkeuslupia myönnettiin kahdesta seitsemään kappaletta vuosittain ja vuosina 2000 – 2012 myöntömäärät olivat alimmillaan neljä kappaletta vuodessa ja enimmillään 15. (Mansikka 2018; Ranta 2013.)

Traficommin erityisasiantuntija Henna Antila kertoi sähköpostitse, että myönnettyjen ikäpoikkeuslupien syitä ja perusteita tilastoitiin käsin noin puoli vuotta lainmuutoksen jälkeen, mutta siitä jouduttiin luopumaan hakemusmäärän valtaisan kasvun takia. Vuoden 2018 aikana ikäpoikkeuslupia myönnettiin 1200 kappaletta. (Antila 2019.)

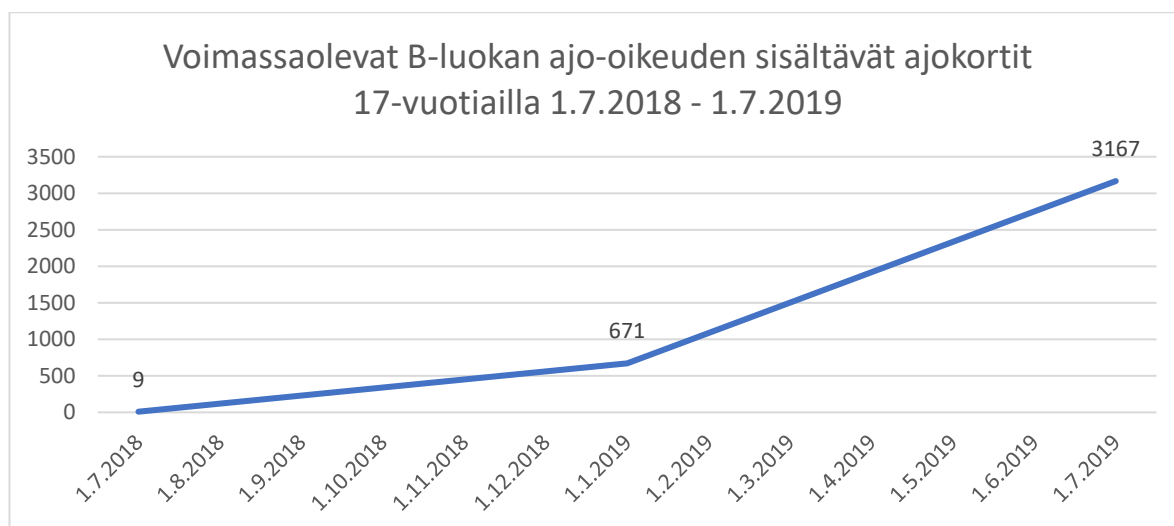
4.1.1 Millä perustein ikäpoikkeuslupia myönnetään?



Kuvio 1. Perusteet, joilla ikäpoikkeuslupia on myönnetty heinäkuusta 2018 joulukuun loppuun 2018 asti. Hakemusmäärän takia siihen asti käsin tehdystä tilastoinnista luovuttiin (Antila 2019).

Kuvion 1 (sivulla 8) ympyrädiagrammissa on esitetty prosentuaalinen jakauma vuoden 2018 aikana myönnettyjen ikäpoikkeuslupien myöntöperusteista. Huonot tai hankalat kulkuyhteydet kouluun tai opiskelupaikkaan ovat olleet perusteena 48% myönnettyssä ikäpoikkeusluvassa. Ajokortin tarve työmatkojen kulkemiseen on seuraavaksi suurin myöntöperuste, tosin alle puolet (22 %) koulumatkojen perusteella myönnettyjen määrästä. Tavoitteellinen harrastus (12 %) ja työharjoittelu (7%) sekä monella erillisellä syyllä perusteltu tarve (10 %) ovat jakautuneet melko tasaisesti. Terveydellisten syiden perusteella myönnettiin Henna Antilan mukaan alle prosentti kaikista myönnettyistä poikkeusluvista. Esitetyt myöntöperusteet ovat hallituksen esityksessä annettujen perustelujen mukaiset. Kulkeminen kouluun, työharjoitteluun ja töihin ovat yhteenlaskettuina myöntöperusteina yli kolme neljäsosaa kaikista myönnettyistä luvista. (Antila 2019.)

Vuonna 2019 elokuun 27. päivään mennessä ikäpoikkeuslupia oli myönnetty 7106 ja kielteisiä päätöksiä oli annettu alle 250 (Antila 2019). Vertailun vuoksi tammikuusta elokuun loppuun vuonna 2019 *toimitettiin* 18-vuotiaille 25 523 B-luokan ajo-oikeuden sisältävää ajokorttia (Traficomien tilastotietokanta).



Kuvio 2. Voimassaolevien B-luokan ajo-oikeuden *sisältävien* ajokorttien määrä 1.7.2018 - 1.7.2019. Tarkat luvut ovat päivämääriltä 1.7.2018, 1.1.2019 ja 1.7.2019. (Traficomien tilastotietokanta.)

18-vuotiaille oli 1.7.2018 voimassa B-luokan ajo-oikeuden sisältäviä ajokortteja 34 323 kappaletta ja vuoden kuluttua 1.7.2019 luku oli 31 252 (Traficomien tilastotietokanta). 17-vuotiaiden ajokorttien määrä on jo kymmenesosa 18-vuotiaiden vastaavasta määrästä, joka on valtaisa muutos menneisiin vuosiin nähden.

4.1.2 Myönnettyjen poikkeuslupien maantieteellinen jakauma



Kuvio 3. Myönnettyjen lupien jakaantuminen maakunnittain 1.7.2018 – 27.8.2019. Eniten ikäpoikkeuslupia myönnettiin Uudellemaalle (1211) ja Pirkanmaalle (1052) ja vähiten Keski-Pohjanmaalle (116). (Antila 2019.)

Kuvion 3 palkkidiagrammista näemme, että ikäpoikkeuslupia on myönnetty eniten Uudellemaalle, jonka väkiluku tilastokeskuksen mukaan tammikuussa 2019 oli 1 671 975 asukasta. Lupien myöntämisen suhteen kärkinelikosta loput kolmekin ovat kärjessä myös väkiluvun suhteen. Tammikuussa 2019 Pirkanmaan väkiluku oli 515 274, Varsinais-Suomen 478 504 ja Pohjois-Pohjanmaan 412 159. Väkiluvun suhteen lista jatkuisi vähenevästi Keski-Suomella (275 374), Pohjois-Savolla (245 394), Satakunnalla (218 397) ja Päijät-Hämeellä (200 663) ennen kuin päästään Etelä-Pohjanmaan (189 639), joka on ikäpoikkeuslupien myöntämisessä viidentenä 542 myönnetyllä luvalla. (Tilastokeskus 2019.)

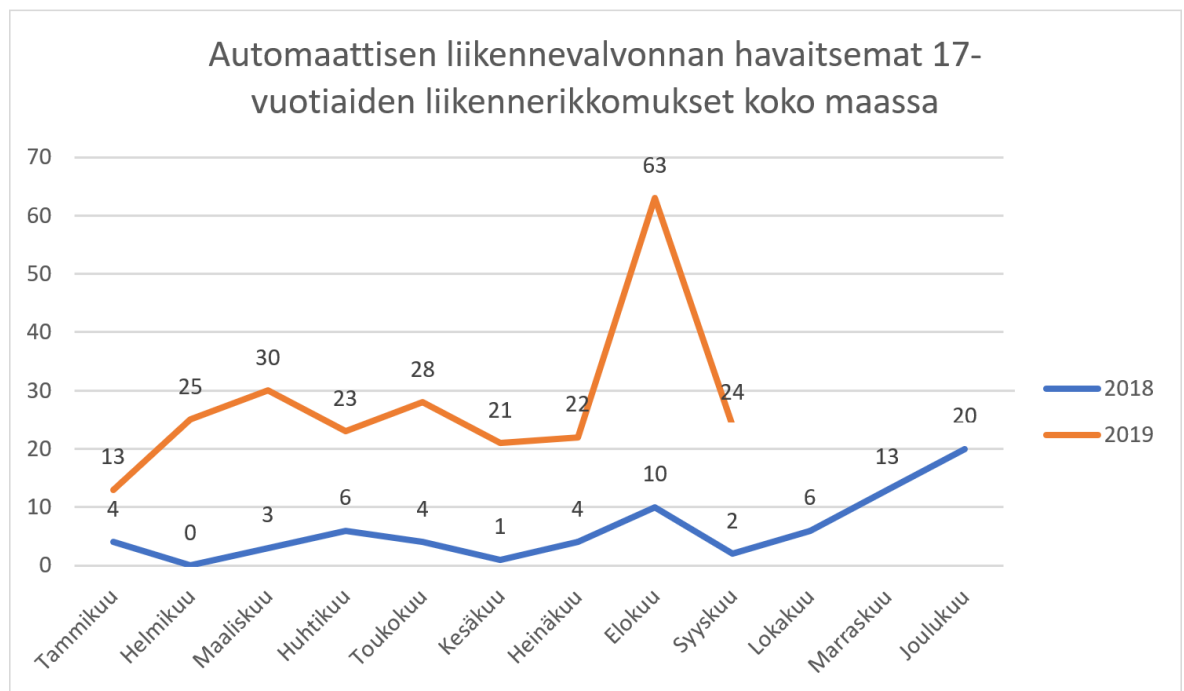
Hallituksen esityksessä pohdittiin, että poikkeuslupamenettelyä käytettäisiin todennäköisesti harvaanasutuilla alueilla, mutta samalla todettiin, että olisi hankala rajata menettelyä sovellettavaksi pelkästään em. alueille, sillä myöntämisperusteiden mukaisia kulkuvaikeuksia voi olla muuallakin. Aiheellisesti hallituksen esityksessä nostettiin esille myös ongelmallinen

tilanne, jossa poikkeuslupan myöntämisestä tulee pääsääntö luvan myöntöperusteiden yleisyydestä johtuen. Poikkeuslupien myöntömääristä ja -perusteista voi päätellä, että esille nostetut kysymykset ovat aiheesta esitykseen kirjattuja. (HE 146/2017, 28.)

Traficommin erityisasiantuntija Henna Antila on Ylä-Kainuun lehtijutussa kommentoinut kulkemisen ongelmiin liittyvää asiaa sanomalla, että lupaa myönnettäessä tarkastellaan kokonaismatka-aikaa eikä pelkästään sitä, onko käytössä julkista liikennettä tai että etäisyys on pitkä (Väisänen 2018). Jos hakuperusteena olevan kuljettavan matkan pituus on kestoltaan yhteen suuntaan alle tunnin kävellen tai joukkoliikennettä käyttäen, on se katsottu riittämättömäksi perusteeksi (Kolehmainen 2019).

4.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Arvion tässä osiossa lainmuutoksen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen liikenneerikostilastojen pohjalta.



Kuvio 4. Automaattisen liikennevalvonnan havaitsemat 17-vuotiaiden liikenneerikkomukset koko maassa vuonna 2018 ja vuonna 2019 (30.9.2019 asti). Lainmuutos tuli voimaan heinäkuussa 2018. (PolStat.)

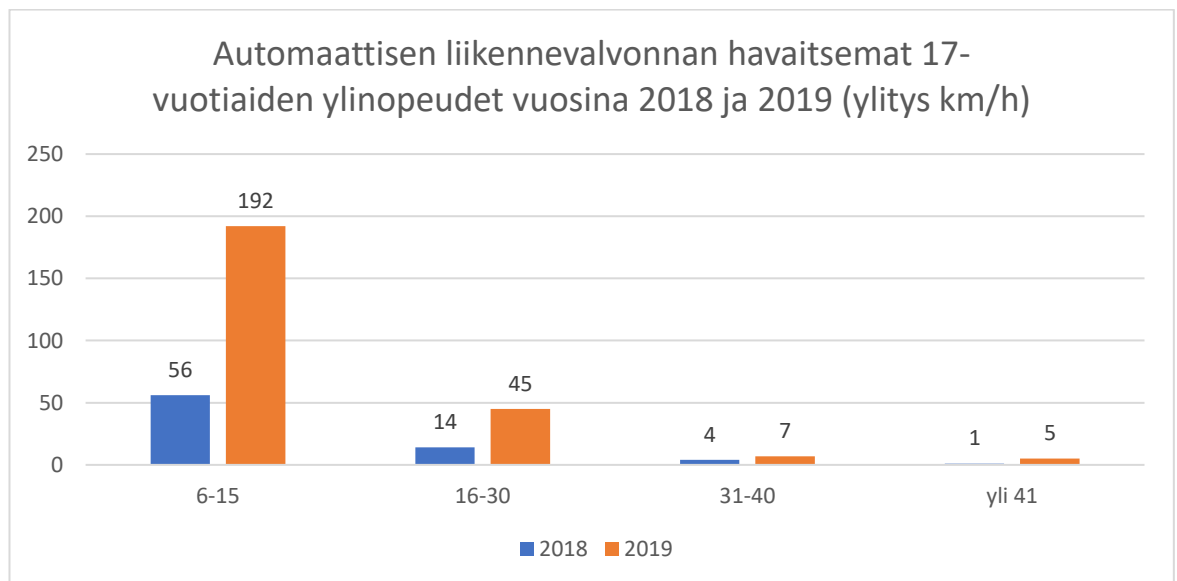
Vertailun vuoksi kuvion 4 viivadiagrammia tutkiessa voidaan todeta, että 18-vuotiailla vuoden 2019 vastaavat rikkomusluvut heinä-, elo- ja syyskuulle ovat samassa järjestyksessä 239, 336 ja 175 (PolStat). Molempien ikäluokkien kohdalla on siis nähtävissä piikki elokuun rikkomusten määrässä.

1.7.2019 oli 18-vuotiailla B-luokan ajo-oikeuden sisältäviä ajokortteja 31 252 kappaletta, kun taas vastaava luku 17-vuotiailla oli 3167 (Traficommin tilastotietokanta). Jos elokuun 2019 automaattisen liikennevalvonnan havaitsemien rikkomusten määriä (17-vuotiailla 63 ja

18-vuotiailla 336 kappaletta) suhteutettaisiin heinäkuussa voimassa olleiden 17- ja 18-vuotiaiden ajokorttien määrään, olisi 17-vuotiailla ajokorttien lukumäärään suhteutettuna 85 % enemmän havaittuja liikenne rikkomuksia. Huomioitava on kuitenkin, että Traficomien tilastotietokannasta ei ole saatavissa elokuun voimassa olevien ajokorttien määriä, joten tulos on vain suuntaa antava.

Kuvion 4 viivadiagrammista voi todeta, että liikenne rikkomukset ovat lähteneet pääsääntöisesti nousuun samoihin aikoihin, kun ikäpoikkeuslupia on alettu myöntämään. Elokuun 2018 luvusta (10) voidaan arvioida, että heinäkuun aikana myönnetyt ensimmäiset muuttuneen lain mukaiset poikkeusluvut ovat poikineet jonkin verran ajokortteja, jolloin elokuussa näkyisi piikki rikkomusten määrässä. Esittämäni johtopäätökset ovat tietysti pelkkää arviointia, sillä en ole tutkinut tapauksia yksilötasolla.

Vertailun vuoksi 18-vuotiailla kuljettajilla automaattisen liikennevalvonnan havaitsemien liikenne rikkomusten keskiarvo oli 315 rikkomusta kuussa vuonna 2018 ja vuoden 2019 elokuun loppuun kertyneiden rikkomusten keskiarvo oli 300 (PolStat).

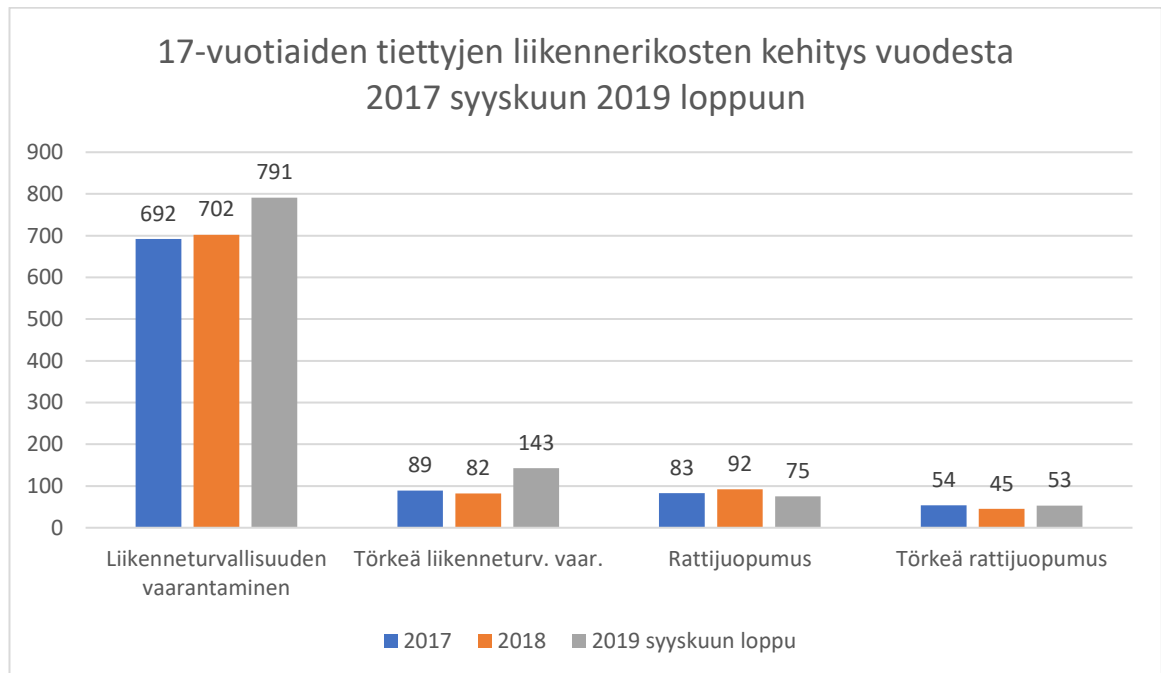


Kuvio 5. Automaattisen liikennevalvonnan havaitsemat 17-vuotiaiden ylinopeudet (nopeusrajoituksen ylitys km/h) vuosina 2018 ja 2019 syyskuun loppuun asti. PolStatista saa ylitykset vielä pienemmillä väleillä, mutta olen yhdistellyt eri nopeusalueita suuremmiksi kokonaisuuksiksi, lukumiellyttävyyttä ajatellen. (PolStat.)

Kuvion 5 pylväsdiagrammista näkee, että 17-vuotiaiden nopeusrajoituksen ylitykset 6-15 kilometrillä tunnissa ovat nousseet yli kolminkertaisesti vuodesta 2018, vaikka vuoden 2019 osalta mukana on vain syyskuun loppuun asti kertyneet tapaukset. Samalla aikavälillä 16-30 km/h ylitykset ovat kolminkertaistuneet.

Kaikissa kuvion 5 ylitysluokissa on selvää kasvua, vaikka kovempien nopeuksien luvut ovat yhä pieniä. Luvuissa täytyy pitää vielä mielessä, että numerot ovat vain syyskuun loppuun

asti kertyneistä ylinopeuksista. On hyvin perusteltua odottaa, että jokainen palkki tulee vielä kasvamaan loppuvuoden aikana.



Kuvio 6. 17-vuotiaiden liikenne rikosten kehitys vuodesta 2017 syyskuun loppuun 2019. Huomattavaa on, että vuoden 2019 rikostilastot ovat paikoitellen tasoissa ja jopa ylittyneet aikaisempien vuosien tilastoista, vaikka loppuvuoden luvut puuttuvat vielä kokonaan. Pelkästään jo syyskuun loppuun kertyneiden tilastojen perusteella perusmuotoisten liikenneturvallisuuden vaarantamisten määrä on kasvanut 12,6 prosentilla vuodesta 2018, törkeät ovat kasvaneet jopa 74 prosenttia. (Polstat.)

Rattijuopumusten osalta kuviossa 6 esitetyistä luvuista ei pystytä tekemään vastaavia johtopäätöksiä. Kasvua on kuitenkin havaittavissa: vuoden 2019 osalta jo syyskuun loppuun mennessä luvut ovat suurin piirtein tasoissa edellisen kahden vuoden lukujen kanssa. Todettakoon vielä, että epäiltyjä kulkuneuvon kuljettamisia oikeudetta oli vuonna 2017 17-vuotiailla 568 kappaletta ja vuonna 2018 572 kappaletta (PolStat). Vuoden 2019 osalta voidaan todeta, että em. rikosten määrä oli elokuun loppuun mennessä 413, kun vuonna 2018 samassa kuussa luku oli 397 ja vuonna 2017 luku oli 393 (PolStat). Ei siis voida perustellusti katsoa, että 17-vuotiaiden tekemien liikenne rikosten kasvu johtuisi pelkästään kulkuneuvoa oikeudetta kuljettaneiden nuorten tekemistä rikoksista.

5 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

5.1 Tutkimusongelma

Opinnäytetyössäni tutkin ensinnäkin, miksi ikäpoikkeuslupaa koskevaa lainsäädäntöä on muutettu. Samaa teemaa jatkaen tutkin myönnettyjä ikäpoikkeuslupia: kuinka paljon lupia on myönnetty, millä perusteilla niitä on myönnetty ja mikä on myönnettyjen lupien jakauma maantieteellisesti.

Toisekseen tutkin, miten ikäpoikkeuslupia koskeva lainmuutos on vaikuttanut liikenneturvallisuuteen.

Tutkimalla aiemmin kertomiani seikkoja voin saattaa lukijan tietoon lukumääriä itsenäisesti henkilöautoa kuljettavien 17-vuotiaiden määräästä, sekä ajatuksen siitä, miten he ovat muuttaneet liikenneturvallisuustilannetta.

Tutkimuskysymykseni tiivistyvät seuraaviksi:

1. **Miksi ikäpoikkeusluvasta on päätetty helpottaa lainsäädäntöä muuttamalla?**
2. **Kuinka paljon ikäpoikkeuslupia on myönnetty, millä perusteilla ja minne, sekä miten 17-vuotiaiden liikenneturvallisuuden määrät ovat muuttaneet lainmuutoksen jälkeen?**

5.2 Tutkimusmenetelmät

Käytetty tutkimusmenetelmä on sidoksissa tutkimusaineistoon ja tutkimusongelmaan, jolloin tutkimusongelma osoittaa ja määrittelee tutkimusaineiston ja samalla joko suoraan tai aineiston kautta tutkimusmenetelmät, jotka voivat tulla kyseeseen (Pihlaja 2004, 142). Tutkimusongelma on selkeä ja lyhyt tehtävänilmaisu, joka kertoo mitä tutkitaan ja vihjaa usein jo siitä, miten tutkitaan (Likitalo & Rissanen 1998, 16.). Tutkimusongelma muotoillaan useasti kysymykseksi, johon tutkimuksen tuloksilla pyritään vastaamaan (Likitalo & Rissanen 1998, 16).

Ensimmäinen tutkimuskysymykseni alkaa kysymyksellä ”miksi?”, jolloin siihen vastaaminen edellyttää kvalitatiivisen, eli laadulliseen tutkimusmenetelmän käyttämistä (Heikkilä 2014, 15). Tärkeämmäksi, tutkimuksen tyypin päättäneeksi tutkimuskysymykseksi nousee toinen tutkimuskysymys, joka alkaa kysymyksellä ”kuinka paljon?”. Kysyttäessä kysymystä, jonka vastaus tulee numeerisesta tiedosta, joudutaan turvautumaan kvantitatiiviseen, eli määrälliseen tutkimusmenetelmään (Heikkilä 2010, 16-17).

5.2.1 Kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä ja tilastollinen tutkimus

Kvantitatiivisella tutkimuksella vastataan kysymyksiin: mikä, missä, paljonko ja kuinka usein. Tuloksia voidaan havainnollistaa taulukoin ja kuvioin. Kvantitatiivisella tutkimuksella selvitetään lukumääriin ja prosenttiosuuksiin liittyviä kysymyksiä ja se edellyttää riittävän suurta ja edustavaa otosta. (Heikkilä 2010, 16-17.)

Kvantitatiivista, eli määrällistä tutkimusmenetelmää voidaan kutsua myös tilastolliseksi tutkimukseksi (Heikkilä 2010, 16-17). Tilastot ovat yleensä taulukoituna tai kaavioina esitettyä määrällisistä tiedoista koostuvaa aineistoa, joka perustuu tapahtuneisiin (Karjalainen 2010, 7). Tilastotieteessä ollaan lähtökohtaisesti kiinnostuneita koko perusjoukosta, eli jokaisesta tutkimuksen kohteena olevasta, esimerkiksi yksilöstä (Kallio ym. 2007 68). Erilaisilla otantamenetelmillä voidaan koko perusjoukon sijaan tutkia pienempää, eri tavoilla valittua otosta, joka edustaa koko perusjoukkoa (Kallio ym. 2007 68). Tilastolliseksi päättelyksi kutsutaan sitä, kun otoksesta saatuja tuloksia laajennetaan koskemaan koko perusjoukkoa (Kallio ym. 2007, 69).

Olen käyttänyt tutkimuksessani valmiita tilastoja, jotka muodostuvat kaikista järjestelmiin syötetyistä tiedoista. Esimerkiksi PolStatissa listatut automaattisen liikennevalvonnan rikostilastot sisältävät kaikki havaitut tapaukset, jolloin havaintoaineisto käsittää kaikki alkiot, eli tässä kohtaa rikokset (Kallio ym. 2007, 68). Otantoja ei tarvitse miettiä, mutta on järjestelmän käyttäjän vastuulla valita haluamiensa kriteerien perusteella itselleen tutkimansa ”perusjoukko”. Minulla pääasiallisen tutkimuksen kohteena on ollut liikenne rikostilastoista eriteltyinä 17-vuotiaiden perusjoukko.

Tiedon kerääminen ja sen analysointi ja käsittely ovat kvantitatiivisessa tutkimuksessa eri vaiheita, esimerkiksi jos tieto olisi kerätty itsetehdyllä kyselylomakkeella, syötettäisiin vastauksissa saadut tiedot ensin *havaintomatriisiin*. Havaintomatriisi on taulukko, jossa vaakarivillä on kuvattuna tilastoyksiköt ja pystysarakkeissa muuttujat. Vaikka havaintomatriisi sisältääkin tarpeellisen ja kerätyn tiedon, on vähänkin laajemman aineiston muuttujista hankala saada kokonaiskuvaa pelkästään sen perusteella. (Heikkilä 2014, 120; Kallio ym. 2007, 77.)

Frekvenssijakaumalla, eli lukumääräjakaumalla tarkoitetaan taulukkoa, jossa on esitettynä luokat ja luokkaan liittyvien havaintojen lukumäärät (Kallio ym. 2007, 78.) Hyödyntämäni valmiit tilastot ja esimerkiksi Traficom Henna Antilan toimittamat, ikäpoikkeusluvien alueellisiin myöntömääriin liittyvät luvut toimitettiin frekvenssijakaumina.

Traficom Henna Antilan toimittamassa excel-tilastokolle tehdyssä frekvenssijakaumassa oli pystyivillä *luokkina* maakunnat, ja vaakarivin *frekvenssit* esittivät lukumäärinä 17-vuotiaille myönnettyt ikäpoikkeusluvut noille alueille sukupuolten mukaan, vuodet 2018 sekä 2019 eroteltuna (Kallio ym. 2007, 78).

Ihmisen näköjärjestelmä on erinomainen huomaamaan eroja koossa, viivojen suunnassa ja värityksessä pelkkien numeroiden sijaan, jolloin kerätyn tutkimusaineiston esittäminen taulukoiden ja kuvaajien avulla helpottaa tutkitun ilmiön hahmottamista (Nummenmaa ym.

2017, 37). Histogrammit ja frekvenssimonikulmiot, eli pylväsdiagrammit ja viivadiagrammit, ovat yleisimmät tavat esittää frekvenssijakaumia graafisesti (Kallio ym. 2007, 80). Työssäni olen käyttänyt molempia näistä tavoista esittää käyttämiä tilastoja. Piirakkakuvi, eli jaettu ympyrä, sopii hyvin enintään kuuden eri sektorin prosenttilukujen kuvaamiseen, vaikka se muuten välittää tietoa pylväsdiagrammia epätarkemmin (Heikkilä 2014, 155). Työni ainut piirakkakuvi kuvastaa ikäpoikkeuslupien eri myöntöperusteiden prosentiosuuksia (kuvio 1, sivulla 8).

Kahden muuttujan välistä riippuvuutta tutkittaessa puhutaan *korrelaatiosta* ja *kausalisuhteella* tarkoitetaan syy-seuraussuhdetta. Se, että kaksi muuttujaa korreloivat keskenään ei tarkoita sitä, että niiden välillä olisi kausalisuhde. Esimerkiksi, työssäni tarkastelen lainmuutoksen jälkeiseltä kuukaudelta (muuttuja A) 17-vuotiaiden liikennerikosten määrää (muuttuja B). Jos huomaisin, että ikäpoikkeuslupia koskevan lainmuutoksen jälkeisenä kuukautena liikennerikokset ovat nousussa verrattuna lakimuutosta edeltäviin kuukausiin, ei se tarkoita välttämättä sitä, että tarkastelun kohteena oleva kuukausi, tai selvemmin sanottuna lainmuutoksen jälkeinen aika, olisi aiheuttanut nousun liikennerikosten kasvussa. (Heikkilä 2014, 90, 193.)

5.2.2 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä

Etsiessäni vastauksia lainmuutoksen syihin ja taustoihin olen tutkinut paljon tekstimuodossa olevaa, eli laadullista aineistoa.

Kvalitatiivinen, eli laadullinen tutkimusmenetelmä ymmärretään Jari Eskolan & Juha Suorannan (2003, 13) mukaan karkeimmillaan yksinkertaisesti aineiston ja analyysin muodon kuvaukseksi. Laadullisen tutkimuksen tunnusmerkeiksi Eskola & Suoranta (2003, 15) ehdottavat (kaikkia mainitsematta) aineistonkeruumenetelmää, tutkittavien näkökulmaa, harkinnanvaraista tai teoreettista otantaa ja hypoteesittomuutta. Kvalitatiivinen tutkimus käyttää suppeaa, harkinnanvaraisesti koottua näytettä ilmiön ymmärtämiseen, eikä sillä pyritä tilastollisiin yleistyksiin. (Heikkilä 2014, 15).

Laadullinen aineisto on pelkistetyimmillään ilmiösultaan tekstiä olevaa aineistoa (Eskola ym. 2003, 15). Teksti voi olla tutkijasta riippuen tai riippumatta syntyneitä haastatteluita tai havainnoiteja, joista jälkimmäinen voi tarkoittaa hyvinkin montaa eri asiaa (eml.). Aineiston keruu ei kvalitatiivisessa tutkimuksessa ole yhtä strukturoitua, kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Aineisto voi siis olla valmista tai eri tyyppisillä haastatteluilla, havainnointi- tai eläytymismenetelmillä kerättyä tai tuotettua (Heikkilä 2014, 15).

Kvalitatiivisen tutkimuksen vaiheet eivät ole kvantitatiivisen tutkimuksen lailla yhtä selkeästi eroteltavissa, vaan vaiheet aineiston keräämisestä johtopäätösten tekoon ovat enemmän toisiinsa kietoutuneet. Kvalitatiivista tutkimusta tekevä saattaa joutua hyppimään vaiheesta toiseen esimerkiksi tehdessään tulkintoja aineistosta jo sen keruuvaiheessa. Toisaalta perusteet luokittelusta, päättelystä ja tulkinnasta ovat molemmissa menetelmissä samat. (Heikkilä 2014, 16).

5.3 Tutkimuksen ja mittareiden luotettavuus

Tutkimustulosten käyttökelpoisuus riippuu siitä, onko saatu vastausta esitettyyn tutkimusongelmaan, ovatko tulokset todellisesti merkitseviä ja mikä on tulosten luotettavuus. Tyypillisesti tutkimuksen luotettavuutta arvioidaan kahdelta kantilta, validiteetin ja reliabiliteetin kannalta. (Karjalainen 2010, 16.)

Validiudella tarkoitetaan sitä, että aineistosta tehdyt johtopäätökset ovat oikeat ja tutkimusongelmaa vastaavat. Validius, eli pätevyys, voidaan jakaa sisäiseen ja ulkoiseen. Sisäisessä validiudessa tutkimustulokset johtuvat tutkimusasetelmasta, eikä siihen vaikuta ulkoiset häiriötekijät. Ulkoisella validiudella tarkoitetaan sitä, että tulokset ovat tutkimuksen tulokset ovat yleistettävissä. (Karjalainen 2010, 16.)

Reliabiliteetilla tarkoitetaan analyysin johdonmukaisuutta ja mittaustulosten pysyvyyttä, eli vastauksissa tai tuloksissa esiintyvät vaihtelut ovat aitoja eroja, eivätkä johdu esimerkiksi huonosti laaditusta kysymyksestä tai huonosta ajankohdasta. (Karjalainen 2010, 16.)

Kvantitatiivisen tutkimuksen voidaan katsoa olevan ulkoisesti reliaabeli, jos sen otanta on suoritettu oikein ja sen aineisto edustaa perusjoukkoa hyvin ja sisäisesti, jos aineisto on sisäisesti luotettava (Likitalo & Rissanen 1998, 71-72). Validiksi se voidaan katsoa esimerkiksi silloin, jos tutkimusmenetelmä mittaa sitä, mitä sen on tarkoitus (Likitalo & Rissanen 1998, 71-72). Mittarin validiteetti määräytyy sen pätevyydellä mitata juuri sitä, mitä sen pitää mitata (Karjalainen 2010, 23). Reliabiliteetti määräytyy mittarin toimintavarmuudella, eli sillä, että mittari ei anna sattumanvaraisia tuloksia tai ole herkkä ulkopuolisten tekijöiden vaikutuksille (Karjalainen 2010, 23).

Tutkimuksen tulisi olla puolueeton, eli objektiivinen. Kuitenkin jokaisessa tutkimuksessa on tutkijasta lähtöisin olevaa subjektiivista vaikutusta mm. tutkimusmenetelmän valinnassa, analysointimenetelmissä ja kysymysten muotoilussa. Tutkimuksella saatujen tulosten pitäisi kuitenkin olla samanlaiset, vaikka tutkimuksen suorittaisi eri tutkija. Tutkijan omat moraaliset tai poliittiset kannat eivät saa vaikuttaa tutkimukseen. (Heikkilä 2014, 28-29.)

5.4 Käytetyt lähteet

Koska aiheeni rajautuu melko suppeaksi ja kyseessä on uudehko muutos, ei käytettävissä ole aihetta suoraan käsittelevää kirjallisuutta. Käyttämäni lähteet ovat lähes kauttaaltaan lakitekstiä, lain valmisteluun liittyviä asiakirjoja, tilastoja, sekä sähköisiä lähteitä, jotka sisältävät mm. aihetta käsitteleviä uutisjuttuja.

Tiedustelin ikäpoikkeuslupien myöntämiseen liittyviä lukuja valmiiden kysymyksien kanssa sähköpostitse Traficomilta viraston kirjaamon sähköpostiosoitteesta. Viestiini vastasi erityisasiatuntija Henna Antila. Antila toimitti viestissä ja sen liitteenä olleessa excel -tiedostossa lukumäärät myönnettyistä ikäpoikkeusluvista, sekä lukuja siitä, minne päin Suomea lupia on myönnetty ja millä perusteilla. Henna Antila on vastannut pääasiallisesti aihetta

käsittelevässä uutisoinnissa Traficomien kommenteista (Väisänen 2018; Mansikka 2018; Anttonen 2019; Harju 2019; Kolehmainen 2019).

Poliisin Polstat -tilastojärjestelmästä löytyi ajantasaiset tiedot automaattisten nopeusvalvontakameroiden havaitsemista liikenne rikkomuksista, sekä ylipäättään 17-vuotiaiden tekemien liikenne rikosten määristä. Traficomien tilastopalvelusta löytyi tietoa mm. voimassaolevista ajokorteista kortin tyyppin mukaan ikäluokittain sekä toimitettujen ajokorttien määristä.

Harmillisesti Liikennevakuutuskeskuksen alaisen Onnettomuustietoinstituutin liikennevahinkoportti -palvelun tietokannat tulevat parin vuoden viiveellä haettavaksi, jolloin ajankohdasta tietoa ikäpoikkeuslupan vaikutuksista onnettomuuksiin ei ole kätevästi saatavilla. Palvelusta olisi saanut hyvää lisätietoa tapahtuneista liikenneonnettomuuksista haettuna esim. kuljettajan iän (esim. alle 18 tai 18-20 vuotta) ja ajoneuvotyyppin perusteella. Onnettomuus-tilastoja en PolStatista omalla toiminnallani löytänyt.

5.5 Aiheen rajaus

Keskityin opinnäytetyössäni ikäpoikkeuslupien myöntämiseen, sekä liikenne rikostilastojen muutoksiin liittyviin lukuihin, mutta selvitin myös syitä ikäpoikkeuslupamenettelyn osalta ajokorttilain muutoksen taustalla olevia syitä. Liikenne rikkomusten osalta selvitin yleistilannetta ennen ja jälkeen lainmuutosta tarkastelematta tapauksia yksityiskohtaisemmin.

Aiheeni rajasin koskemaan pelkästään ”normaaliala” ikäpoikkeuslupaa ja sillä ajokorttinsa hankkineita 17-vuotiaita jättäen käsittelyn ulkopuolelle ammatillisen kuljettajakoulutuksen perusteella korttinsa saaneet, sekä kaikki muut alaikäiset kuljettajat.

6 POHDINTA

Tässä luvussa tarkastelen opinnäytetyön tuloksena saatuja tuloksia, pohditaan tehdyn tutkimuksen luotettavuutta, sekä aiheeseen liittyviä muita tekijöitä.

6.1 Tutkimustulokset

Tutkimukseni tarkoituksena oli selvittää ensinnäkin, miksi ikäpoikkeuslupaa koskevan lainkohdan muuttaminen koettiin tarpeelliseksi ja toiseksi, miten lainmuutos on näkynyt ikäpoikkeuslupien myöntämisissä ja 17-vuotiaiden liikenne rikostilastoissa.

Poikkeuslupan myöntämisen keventämistä lain valmisteluvaiheessa perusteltiin pääasiassa nuorten töihin tai opiskeluun kulkemisen helpottamisella, joka taas ehkäisisi syrjäytymistä. Kirjaus oli linjassa hallituksen esityksen kanssa, joka esitti tavoitteeksi koulutuksen ja työelämän ulkopuolella olevien nuorten vähentämisen. Ikäpoikkeuslupan myöntämistä koskevan lainsäädännön keventäminen oli suuressa kuvassa Sipilän hallituksen hallitusohjelman seurauksena. Tutkimieni lähteiden perusteella ei voi tehdä johtopäätöstä siitä, että oliko

tosiasiallinen ajatus alun perin alentaa yleinen B-luokan ajokortin vähimmäisikäraja 17 vuoteen.

Maakunnittain tarkastelluista ikäpoikkeuslupien myöntömääristä voi todeta, että hallituksen esitykseen kirjattu ajatus poikkeuslupamenettelyn käyttäminen todennäköisesti harvaanasutuilla alueilla ei ole pitänyt paikkaansa. Maantieteellisesti ikäpoikkeuslupia oli myönnetty tarkastelujaksolla ylivoimaisesti eniten Uudellemaalle, jossa keskimäärin on Suomen paras julkisen liikenteen verkosto. Toki alueella on myös selvästi harvaanasuttuja alueita enemmän asukkaita ja 17-vuotiaita, mutta aivan hallituksen esityksen hengen mukaiselta ikäpoikkeuslupien maantieteellinen jakaantuminen ei vaikuta.

Ikäpoikkeuslupia oli myönnetty lainmuutoksen jälkeen 27.8.2019 asti laskettuna 8306 kappaletta, joista 1200 kpl vuoden 2018 puolella ja 7106 vuoden 2019 puolella. Suurimmat myöntöperusteet ovat linjassa lainmuutoksen perusteluiden kanssa: ensimmäisen puolen vuoden aikana suurin osa luvista (48%) oli myönnetty koulumatkojen perusteella, seuraavaksi suurimmat yksittäiset syyt olivat työssäkäynti (22%) ja harrastus (17%). Kielteisiä poikkeuslupapäätöksiä oli 12.9.2019 mennessä kertynyt vain alle 250 kappaletta, joka kertoo siitä, että poikkeusluvan saamista ei loppujen lopuksi voi pitää kovinkaan erityisenä tapauksena. Hallituksen esityksessä nostettiinkin ongelmallisena esiin tilanne, jossa laista poikkeavasta poikkeuslupamenettelystä tulee pääsääntö käytetyn myöntöperusteiden yleisyydestä johtuen.

17-vuotiaiden liikenne rikostilastojen muutosta tarkasteltaessa voidaan itsestään selvästi todeta, että rikkomusten määrä on kasvanut. Selkeimmin kasvu näkyi tautomaattisen liikennevalvonnan havaitsemisissa ylinopeusrikoksissa, jotka ovat lakimuutoksen jälkeisenä aikana lähteneet merkittävästi kasvuun. Ylivoimaisesti suurin osa nopeuden ylityksistä on onneksi yhä melko lieviä (6-15 km/h ylityksiä). Selvää kasvua näkyi myös törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisten kasvussa, joka oli jo syyskuun loppuun 2019 päästessä kasvanut 74 prosenttia vuodesta 2018. Yleisemmällä tasolla voidaan todeta kasvaneiden liikenne rikkomusten ja -rikosten määrän kasvun johdosta liikenneturvallisuuden heikentyneen.

6.2 Onko tutkimus luotettava?

Jokaisen tehdyn tutkimuksen luotettavuutta on tarkasteltava. Vaikka en olekaan suorittanut varsinaista tiedonhankintaa tutkimusta varten, täytyy pohtia valmiidenkin tilastojen luotettavuuteen liittyviä tekijöitä.

Traficommin erityisasiantuntija Henna Antilalta sähköpostitse saamissani luvuissa on myös luotettavuuden kannalta pohdittavan arvoisia seikkoja. Antila mainitsee sähköpostiviestissään, että myöntöperusteita dokumentoitiin lainmuutoksen jälkeisenä aikana vain puoli vuotta, jonka jälkeen siitä luovuttiin räjähtäneen hakemusmäärän takia. Tällöin sen jälkeisenä aikana myönnettyistä luvista ei ole jäänyt ylös myöntöperustetta. Myöntöperusteiden suuruussuhteet ovat siis voineet muuttua. Lisäksi Antila painottaa viestissään, että koska kirjanpitoa on tehty käsin, ei se ole välttämättä ”ihan eksaktia”.

Automaattisen liikennevalvonnan tilastojen käyttäminen yhtenä mittarina 17-vuotiaiden liikenne rikkomusten määrän seurannassa on mielestäni selkeä ja luotettava tapa kuvata muu-
tosta nimenomaan henkilöautoilla tehtyjen liikenne rikosten kasvussa. Näissäkin tilastoissa
voi kuitenkin olla vääristymää. Oletuksena ns. ”tolppasakko” toimitetaan postitse henkilö-
auton omistajalle tai haltijalle. Jos autoa on käyttänyt joku muu kuin sen 17-vuotias omistaja
on täysin mahdollista, että nämä kaksi sopivat keskenään, että sakko jää 17-vuotiaan nimiin
vaikkei hän olisikaan tosiasiallisesti sitä teoillaan ansainnut.

Toinen automaattisen liikennevalvonnan pohjalta seurattujen rikkomusten ongelma tulee
siitä, että valvottuja tieosuuksia ei löydy aivan kaikkialta. Kuvassa 1 on kuvattuna sinisellä
viivalla automaattisella liikennevalvonnalla valvotut tieosuudet. Yksittäisiä kameroita löy-
tyy myös kaupungeista. Kuvasta näemme kuitenkin, että suuriakin aukkoja maamme tiever-
kostoista löytyy automaattisen liikennevalvonnan suhteen.



Kuva 1. Automaattisella liikennevalvonnalla valvotut tieosuudet Suomessa. Siniset viivat kuvaavat kameroin valvottuja tieosuuksia. (Väylävirasto.)

Toisaalta käyttämäni tilastoista olen saanut tuotua esille sen, että automaattisen liikennevalvonnan havaitsemat 17-vuotiaiden ylinopeudet ovat ylipäättään kasvaneet huomattavasti. Olen myös vertailun vuoksi nostanut tekstissä esille otoksia 18-vuotiaiden vastaavista luvuista ja saanut suuntaa antavasti todettua, että 17-vuotiaat ovat prosentuaalisesti tehneet 18-vuotiaita enemmän automaattisella liikennevalvonnalla havaittuja liikenne rikkomuksia. Vertailussa käyttämäni luvut ovat vain suuntaa antavia, sillä olen käyttänyt heinäkuun ajokorttien lukumääriä ja elokuun rikkomusten määriä. Lisäksi elokuun rikkomusten määrät ovat selvittämättömästä syystä johtuen molemmilla ikäluokilla selvästi keskiarvoa korkeammat, eikä kuvasta parhaalla tavalla rikkomusten määrän keskiarvoa.

Automaattisen liikennevalvonnan tilastot ovat huonoja antamaan kuvaa liikenne rikkomusten kokonaiskuvasta, mutta hyviä kuvaamaan rikkomusten määrän kasvua. Lisäksi automaattisen liikennevalvonnan havaitsemat ja tilastoihin jääneet rikkomukset ovat todennäköisimmin henkilöautoilla tehtyjä, joka antaa lisäarvoa tutkimustani ajatellen. Tilastoissa ”kohdentamattomalla tavalla” havaitut liikenne rikokset ja -rikkomukset voivat 17-vuotiaiden kohdalla koostua paljonkin mopolla, kevytmoottoripyörällä ja esim. mopoautoilla tehdyistä rikoksista, automaattisen liikennevalvonnan sakoissa muiden kuin autojen osuus on huomattavasti pienempi, tai jopa merkityksetön.

Esitin myös rinnakkain 17-vuotiaiden liikenne rikostilastoja vuosilta 2017, 2018 ja 2019 syyskuun loppuun asti. Perusmuotoiset ja törkeät liikenne turvallisuu den vaarantamiset sekä rattijuopumukset olivat pääasiassa kasvussa. Näistä tapauksista ei ole pystytty erottelemaan tapauksia käytetyn kulkuneuvon tai kulkuneuvon käytön luvallisuuden perusteella, vaan mukana oli kaikki 17-vuotiaiden kyseiset rikokset. Ainoastaan tapausten kasvun määrästä voidaan yrittää vetää johtopäätöksiä.

Kaikissa käyttämissäni rikostilastoissa oli vuoden 2019 osalta se ongelma, että vuosi ei ole vielä ohi. Kuitenkin pystyin osoittamaan monesti, että rikostilastot olivat jo syyskuun loppuun mennessä vähintään edellisten vuosien tasolla, monesti jopa selvästi ylikin. Ikäpoikkeus lupaan liittyvän lainsäädännön muuttuminen voi siis olla yksi selitys kasvulle.

Pyrin sulkemaan pois tapausten kasvulle ainakin yhden vaihtoehtoisen selityksen esittämällä lukuja rikostilastoista 17-vuotiaiden kulkuneuvojen kuljettamisista oikeudetta. Kyseisten tekojen lukumäärät eivät olleet kasvaneet niin dramaattisesti, että ne voisivat selittää liikenne rikostilastojen kasvun muuten.

6.3 Yleisiä ajatuksia aiheesta

On päivänselvää, että kun uudelle ikäryhmälle ruvetaan myöntämään enemmän ajokortteja, nousee myös liikenne rikosten määrä kokonaisuutena.

Toisaalta 17-vuotiaista henkilöauton kuljettajista on nyt tullut liikenteeseen oma oikea ryhmänsä verrattuna entiseen, kun lupia myönnettiin keskimäärin alle kymmenen vuosittain. Vaikutukset liikenne turvallisudelle muutoksen myötä ovat siis olleet kiistatta negatiiviset.

On loppujen lopuksi lainsäätäjän tehtävä puntaroida sitä, kuinka arvokkaana nähdään 17-vuotiaiden kulkumahdollisuuksien kasvu suhteessa liikenneturvallisuuden heikkenemiseen.

Vaikka ikäpoikkeuslupaani esiintyvä uutisointi on pääasiassa esittänyt muutosta positiivisessa valossa, on myös 17-vuotiaiden törttöilyt nostettu otsikoihin useasti. Ikäpoikkeusluvilla ajaneiden törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia on uutisoitu useita, osa enemmän ja osa ”poliisin tiedote” -tasolla. Ikävä on todeta, että kirjoitushetkellä on sattunut jopa yksi kuolemaan johtunut onnettomuus, jossa henkilöautoa kuljetti 17-vuotias ikäpoikkeusluvalla ajanut tyttö. Onnettomuus johti ensimmäistä kertaa itse havaitsemaani nykyisen ikäpoikkeuslupamenettelyn kriittisempään tarkasteluun mediassa (Nyman 2019).

Ikäpoikkeuslupien myöntämismenettelyä ei esittämieni tietojen valossa voi kutsua kovin tiukaksi. Voisi kuvitella, että 17-vuotias yrittää kaikkensa saadakseen aikaistettua henkilöauton rattiin pääsemistä, kuitenkin kielteisiä poikkeuslupapäätöksiä oli Henna Antilan 12.9.2019 lähettämän sähköpostiviestin mukaan annettu alle 250. Voisi sanoa, että syiden ei enää tarvitse olla kovin erityisiääkään. Traficomlin linjauksen mukaan kohtuuttomana matka-aikana pidetään yli tunnin kestävä matkaa per suunta, jos kuljetaan jalan tai julkisella liikenteellä. Tämä linjaus on mielestäni aika onnistunut, vaikka omasta mielestäni syynä se ei ole kovinkaan erityinen. Vanhan lain tulkinta asiasta oli toisaalta todella tiukka, vaikkakin se piti 17-vuotiaiden kuljettajien määrän kurissa.

Jään mielenkiinnolla odottamaan, johtaako tämä ikäpoikkeuslupamenettelyn höllentäminen siihen, että ajokortin yleinen vähimmäisikäraja tippuu 17 vuoteen. Toisaalta jos joku oikeassa asemassa toimiva lähtee kyseenalaistamaan ikäpoikkeuslupien tämänhetkistä hyvinkin höllää myöntämiskäytäntöä, voivat lainsäädäntö tai myöntämiskäytännöt tiukentuakin.

6.4 Mahdolliset jatkotutkimukset

Olin aiheeni kanssa aikaisin liikkeellä, mikä tarkoittaa sitä, että tilastotietoa ei ollut vielä hirveästi ehtinyt kertyä. Alkuhuumien jälkeen, kun tilanne tasaantuu, olisi mielenkiintoista nähdä minne tasolle 17-vuotiaiden ajokortit sekä liikennerikokset tasaantuvat. Hankala, mutta mielenkiintoinen kysymys olisi myös selvittää, ovatko 17-vuotiaana autoilunsa aloittaneet jollain tavalla pienempi liikenne-riski 18-vuotiaana.

Ikäpoikkeuslupalaisten vertailu eri kantilta ammatillisessa kuljetuksessa oleviin 17-vuotiaisiin autoilijoihin voisi olla myös hyvä idea tutkimukseksi. Kokevatko ammatillisessa koulutuksessa olevat, että rajoitettukin B/BE -ajo-oikeus on heidän käyttöönsä riittävä? Onko moni heistä hakenut ikäpoikkeuslupaa? Olisiko sittenkin perusteita rajoittaa normaaliakin ikäpoikkeuslupaa koskemaan vain myöntöperusteen mukaisia matkoja siksi ajaksi, kunnes nuori täyttää 18-vuotta?

Parin vuoden päästä olisi mielenkiintoista selvittää, mikä on eri alojen asiantuntijoiden (autokoulut, poliisi, Liikenneturva) näkemys siitä, että kannattaisiko ajokortin vähimmäisikää laskea yleisesti 17 vuoteen vai jopa palata tiukempaan sääntelyyn.

6.5 Opinnäytetyöprosessi

Ollessani alkuvuodesta 2019 poliisiopintoihin kuuluvassa työharjoittelussa pysäytimme yövuorossa harjoitteluohjaajani kanssa henkilöauton, jota kuljetti 17-vuotias tyttö. Tyttö lykkäsi käteeni ajokortin lisäksi minulle tuolloin niin oudon paperilappusen, ja sanoi minulle ”minulla on se ikäpoikkeuslupa”. Rehellisesti sanottuna en tuolloin tiennyt juurikaan, mikä ”se ikäpoikkeuslupa” edes on. Heti partioautoon noustessani tajusin löytäneeni aiheen opinnäytetyölle.

Minulle aiheen keksiminen olikin suurin haaste opinnäytetyön aloittamisessa ja se lykkäsi merkittävästi henkisen valmistautumisen aloittamista työtä varten. Koulun tutkimus- kehittämis- ja innovaatiotoimintaa käsittelevät luennot olisivat olleet hyödyllään paljon suuremmat, jos silloin olisi ollut tiedossa edes todennäköisesti tulevan työn aihe tai aihepiiri. Nyt menetelmiä ja muuta teoriaa piti kertailla lähes alusta aloittaen.

Työni aiheen keksittyäni ajattelin aluksi, että aihe on jo melkein valmiiksi mietitty ja hyvin rajattu. Sitten tutkiessani B-luokan vähimmäisikään liittyviä muita poikkeuksia, mahdollisesti tulevaa kevytauto -uudistusta sekä ajokorttilain muutoksessa tulleita uusia asioita, rupesin miettimään sitä, mitä aion käsitellä ja mikä on jätettävä käsittelyn ulkopuolelle. Esittääkseni työn leviämistä käsiin päätin jo onnekseni melko varhaisessa vaiheessa keskittyä pelkästään ns. ”normaaliin” ikäpoikkeuslupaan liittyviin tekijöihin. Ensimmäisen opinnäytetyöseminaarin jälkeen kesäkuussa 2019 minulla oli jo selvät sävelet sen suhteen, miten lähden työstämään tutkimustani.

Ehkä mielenkiintoisin vaihe työssä oli lähteä selvittämään jo karkeiden tutkimuskysymyksieni pohjalta aiheeseen liittyviä asioita. Se, että minulle muodostui vähitellen kuva ikäpoikkeuslupaan liittyvän lainsäädännön taustoista ja nykypäivän poikkeusmenettelyn soveltamisesta antoi tietopohjaa, jota vasten peilata esimerkiksi asian tiimoilta tehtyä uutisointia. Aihetta käsittelevät uutiset olivat hyviä antamaan ns. täkyjä, joista lähteä selvittämään syvemmin jotain tiettyä uudistuksen, tai sitä sivuavan asian aspektia. Henkilökohtainen tiedonjano aiheeseen auttoi työn tekemisessä suuresti.

En pidä itseäni opiskelijatyypinä, enkä voi väittää, että olisin kovasti nauttinut opinnäytetyön tekemisestä. Tunteja on tämänkin työn tekemiseen kuitenkin kulunut hurja määrä ja lukuisat illat ovat venähtäneet luvattoman pitkiksi jotain tiettyä kappaletta ja sen sanamuotoja miettiessä. Kaikesta huolimatta työssä on virheitä ja asioita, jotka olisi varmasti voinut tehdä paljon paremmin. Uskon, että jos luen työni vuoden päästä, huomaan taas kourallisen asioita, jotka tekisin heti toisella tavalla.

Täytyy kuitenkin sanoa, että vaikka tämän opinnäytetyön on pääasiassa halunnut vain nopeasti pois käsistä, ei sen tekeminen aivan kamalaa ole ollut. Kokemusta tutkimuksen tekemisestä voi pitää jopa arvokkaana kokemuksena. Seuraavan mahdollisen tutkimuksen tekemiseen on tämän opinnäytetyöprosessin myötä jo hieman enemmän eväitä.

LÄHTEET

Oikeudelliset lähteet

Ajoneuvolaki 11.12.2002/1090

Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20021090>

Luettu 31.10.2019

Valtioneuvoston asetus ajoneuvon rekisteröinnistä 11.10.2007/893

Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070893>

Luettu 31.10.2019

Ajokorttilaki 386/2011 (ajantasainen säädös)

Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386>

Luettu 01.09.2019

Ajokorttilaki 386/2011 (alkuperäinen säädös)

Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110386>

Luettu 01.09.2019

Laki ajokorttilain muuttamisesta 387/2018

Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20180387>

Luettu 01.09.2019

Laki sakon ja rikesakon määräämisestä 27.8.2010/754

Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2010/20100754>

Luettu 01.09.2019

Laki tieliikennelain muuttamisesta 989/1992

Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1992/19920989>

Luettu 01.09.2019

Körkortslag (2015:88) för Åland

Luettavissa: <https://www.regeringen.ax/alandsk-lagstiftning/alex/201588>

Luettu 22.10.2019

Hallituksen esitys HE 146/2017 vp

Luettavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_146+2017.pdf

Luettu 01.09.2019

Lainvalmistelu- ja eduskunta-asiakirjat

Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry 2017: Asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä HE 146/2017 laiksi ajokorttilain muuttamisesta. Luettavissa: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2017-AK-163283.pdf>

Luettu 19.9.2019

Eduskunnan vastaus EV 29/2018 vp — HE 146/2017 vp. Luettavissa:

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/EduskunnanVastaus/Documents/EV_29+2018.pdf

Luettu 01.09.2019

Koneyrittäjien liitto 2017: Asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä HE 146/2017 laiksi ajokorttilain muuttamisesta. Luettavissa: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2017-AK-160521.pdf>

Luettu 19.9.2019

Liikenne- ja viestintäministeriö 2016: Ajokorttisäännösten uudistaminen – Muistio kuljettajakoulutus uudistuksen lähtökohdista Luettavissa: <https://www.lvm.fi/documents/20181/871326/Arviomuistio%20kuljettajakoulutus uudistuksen%20lähtökohdista.pdf/64ce673f-3456-463e-b65f-e4f585e0cc44>

Luettu 6.10.2019

Liikenne- ja viestintäministeriö 2017: Asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä HE 146/2017 laiksi ajokorttilain muuttamisesta. Luettavissa: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2017-AK-154841.pdf>

Luettu 19.9.2019

Valiokuntien asiantuntijalausunnot hallituksen esitykseen eduskunnalle ajokorttilain muuttamisesta. Luettavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kasittelytiedot/Valtiopaivaasia/Sivut/HE_146+2017_asiantuntijalausunnot.aspx

Luettu 01.09.2019

Valiokunnan lausunto StVL 13/2017 vp - HE 146/2017 vp. Luettavissa:

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Lausunto/Documents/StVL_13+2017.pdf

Luettu 01.09.2019

Valiokunnan mietintö LiVM 7/2018 vp - HE 146/2017 vp Luettavissa:

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Mietinto/Documents/LiVM_7+2018.pdf

Luettu 01.09.2019

Valtioneuvoston kanslia 2015: Ratkaisujen Suomi - Pääministeri Juha Sipilän hallituksen strateginen ohjelma 29.5.2015. Hallituksen julkaisusarja 10/2015. Luettavissa: https://valtioneuvosto.fi/documents/10184/1427398/Ratkaisujen+Suomi_FI_YHDIS-TETTY_netti.pdf

Luettu 6.10.2019

Yleinen Teollisuusliitto 2017: Asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä HE 146/2017 laiksi ajokorttilain muuttamisesta. Luettavissa: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Julkaisu-Metatieto/Documents/EDK-2017-AK-160632.pdf>

Luettu 19.9.2019

Tutkimus- ja menetelmäkirjallisuus

Erätuuli, Matti & Leino, Jarkko & Yli-Luoma, Pertti 1996: Kvantitatiiviset analyysimenetelmät ihmistieteissä. Helsinki, Kirjayhtymä.

Eskola, Jari & Suoranta, Juha 2003: Johdatus laadulliseen tutkimukseen. 6. painos. Tampere, Vastapaino.

Hakala, Juha T. 1999: Graduopas. Helsinki, Gaudeamus Oy Yliopistokustannus University Press Finland ltd.

Heikkilä, Tarja 2010: Tilastollinen tutkimus. Helsinki, Edita Prima

Heikkilä, Tarja 2014: Tilastollinen tutkimus. 9. uudistettu painos. Helsinki, Edita Publishing Oy

Kallio, Markku & Korhonen, Pekka & Salo, Seppo 2007: Johdatus kvantitatiiviseen analyysiin taloustieteissä. 3. uudistettu painos. Helsinki, Hakapaino Oy.

Karjalainen, Leila & Karjalainen, Juha 2009: Tilastojen graafinen esittäminen. Ensimmäinen painos. Keuruu, Otavan kirjapaino Oy.

Karjalainen, Leila 2010: Tilastotieteen perusteet. Ensimmäinen painos. Keuruu, Otavan kirjapaino Oy.

Ketokivi, Mikko 2009: Tilastollinen päättely ja tieteellinen argumentointi. Helsinki, Gaudeamus Oy Helsinki University Press.

Kiehelä, Hannu & Raivola, Petri 1996: Rikokset – Tilastot ja tutkimus: Johdatus kvantitatiivisiin tutkimusmenetelmiin ja rikosanalyysiin. Helsinki, Oy Edita Ab.

Likitalo, Heikki & Rissanen, Riitta 1998: Tutkimusmenetelmät, Menetelmätietoutta tradenomiopiskelijoille. Opetusmoniste. Helsinki, Hakapaino Oy.

Nummenmaa, Lauri & Holopainen, Martti & Pulkkinen, Pekka 2017: Tilastollisten menetelmien perusteet. Helsinki, Sanoma Pro.

Pihlaja, Juhani 2004: Tutkielman ongelmia ratkaisemaan. Lahti, Soceda.

Sähköiset uutislähteet

Anttonen, Marika 2019: Liikenneopettaja huolestui 17-vuotiaiden ajokorteista: "Eivät välitä, sujuuko ajaminen liikennesääntöjen mukaisesti vai vähän sinne päin" Uutinen. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10958817>

Luettu 6.10.2019

Harju, Elli 2019: Hirvuinen hakemusruuhka: Alaikäisille myönnetyt ajoluvat lisääntyneet räjähdysmäisesti, tuhansia jonossa – ”Ei osattu arvata”. Uutinen. Luettavissa: <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/259ebf8e-4572-4e27-b2ea-ffe8d04e233d>

Luettu 30.08.2019

Kolehmainen, Tommi 2019: 17-vuotias Johanna on ajanut omalla autollaan jo lähes 10 000 kilometriä – alaikäisten ajokorttien määrä "räjähti käsiin" lakiuudistuksen myötä. Uutinen. Luettavissa: <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/17-vuotias-johanna-on-ajanut-omalla-autollaan-jo-lahes-10-000-kilometria-alaikaisten-ajokorttien-maara-rajatti-kasiin-lakiuudistuksen-myota/7530302#gs.4rdi4k>

Luettu 19.9.2019

Mansikka, Heli 2018: 17-vuotiaalla Jessica Sakalalla on jo ajokortti, eikä hän ole harvinaisuus: Ajo-oikeus on myönnetty jo sadoille alaikäisille lakiuudistuksen jälkeen. Uutinen.

Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10446364>

Luettu 30.6.2019.

Nyman, Riikka 2019: 17-vuotiaiden turma herätti huolen – Jo yli 10 000 alaikäistä saanut ajokortin, tuhansia hakemuksia jonossa. Uutinen. Luettavissa: <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/653613bd-570f-4305-878d-6a2e3e81b519>

Luettu 3.11.2019

Pelkonen, Linda 2017: Anne Berner järkyttyi mopoautoturmasta – ”Ajokortti-ikään liittyviä kysymyksiä voidaan arvioida”. Uutinen. Luettavissa: <https://www.uusisuomi.fi/uutiset/anne-berner-jarkyttyi-mopoautoturmasta-ajokortti-ikaan-liittyvia-kysymyksia-voidaan-arvioida/96aacecd-44d1-3446-b4ad-f4c1128109d8>

Luettu 6.10.2019

Ranta, Jarno 2013: Yli 100 alaikäistä saanut henkilöauton ajokortin. Uutinen. Luettavissa: <https://www.seinajoensanomat.fi/artikkeli/102098-yli-100-alaikaista-saanut-henkilo-auton-ajokortin>

Luettu 01.10.2019

Tikka, Juha-Pekka 2018: Poliisijohtaja IS:lle Nämä ovat peltipoliisien vapaamatkustajat. Uutinen. Luettavissa: <https://www.verkkouutiset.fi/poliisijohtaja-islle-nama-ovat-peltipoliisien-vapaamatkustajat/>

Luettu 5.10.2019

Muut sähköiset lähteet

Ajokortti-info.fi 2019: Poikkeukset B-luokan ikävaatimukseen. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen/henkiloauton-ajokortin-hankkiminen/poikkeukset-b-luokan-ikavaatimukseen>.

Luettu 19.9.2019

European comission: Mobility and transport - Road

Luettavissa: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/links_en#Belgium

Luettu 3.11.2019

KvantiMOTV Menetelmäopetuksen tietovaranto. Kyselyaineiston havaintojen painottaminen. Verkkojulkaisu. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto.

Luettavissa: <https://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/>

Luettu 1.11.2019

Onnettomuustietoinstituutin liikennevahinkoraportti. Selattavissa: <https://www.lvk.fi/fi/ti-lastot-ja-raportit/liikennevahinkoportti/>

Poliisi.fi: Automaattinen liikennevalvonta. Luettavissa: https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/automaattinen_liikennevalvonta

Luettu 08.09.2019.

PolStat – Poliisin valtakunnallinen tulostietojärjestelmä

Tilastokeskuksen PxWeb tietokannat 2019 Selattavissa: http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vrm_vamuu/statfin_vamuu_pxt_11lj.px/table/tableViewLayout1/

Traficom 2019: Ikäpoikkeuslupahakemus. Luettavissa: <https://asiointi.trafi.fi/omatrafiformservlet-web/lomake/F128>

Traficom: Tilastotietokanta Selattavissa: <http://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/>

Väylävirasto: Teiden automaattivalvonta (kartta). Verkkolähde. Luettavissa: <https://vayla.fi/kartat/teiden-automaattivalvonta#.XaiAjHhfguU>

Luettu 17.10.2019.

Muut lähteet

Antila, Henna 2019: Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin erityisasiantuntija.

Sähköposti 12.9.2019.

Väisänen, Marjukka 2018: Antti Tervonen saa ajokortin 17-vuotiaana. Uutinen. Ylä-Kainuu. 2018:95, 4. Luettu 18.10.2019