

Vaihtoehtoiset rajoitetun ajo-oikeuden mallit

Antti Sankkola

4/2022

TIIVISTELMÄ

Tekijä: Antti Sankkola

Julkaisun nimi: Vaihtoehtoiset rajoitetun ajo-oikeuden mallit

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen opinnäytetyö

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Jyrki Marttila & Mika Kyyrö

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämä opinnäytetyö käsittelee ajo-oikeuden rajoittamisen malleja nuorten ja seniori-ikäisten kuljettajien näkökulmista. Nuorilla kuljettajilla viitataan alle 18-vuotiaisiin ja seniori-ikäisillä yli 65-vuotiaisiin henkilöihin. Työssä esitellään vireillä olevaa ja nuoria henkilöitä koskevaa ajokorttilakiuudistusta ja sitä peilataan mahdollisiin senioreita koskeviin rajoitteisiin, joita olisi teoriassa mahdollista soveltaa heidän ajo-oikeuteensa.

Opinnäytetyössä esitellään ajo-oikeuden rajoittamisen vaihtoehtoisia malleja, joilla pyritään edistämään liikenneturvallisuutta ja edistämään yli 65-vuotiaiden liikkumista ajoneuvolla ajoterveyden muutokset huomioiden. Työssä viitataan muun muassa ajokorttilainsäädäntöön ja siihen liittyviin ohjeistuksiin, kuten esimerkiksi ajonäytteeseen ja ajoterveydentilaan. Työssä hyödynnetään myös liikenteen turvallisuusvirasto Taficomien tekemiä tutkimusraporteja ja hallituksen (luonnos)esitystä ajokorttilainsäädännön uudistamisesta.

Keskustelu ajo-oikeuksien rajoittamisesta on tosiasia, mutta asiaan liittyvä perusoikeuksien rajaaminen on lainsäätäjälle haasteellinen. Vapaaehtoinen rajoittaminen olisi helpommin toteutettavissa, mutta toistaiseksi asiassa ei ole edetty tätä kautta. Lainsäädännölliset toimet aiheuttavat muutoksia yksilön liikkumisvapauteen.

Sivumäärä: 31

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Huhtikuu 2022

Avainsanat: Ajo-oikeuden rajoittaminen, vapaaehtoinen kannustinmalli, vapaaehtoinen sitoutumismalli, määräysperusteinen tie- tai muihin olosuhteisiin perustuva ajo-oikeus, määräysperusteinen ajoneuvoteknisiin apuvälineisiin perustuva ajo-oikeus.

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
1.1 Tutkimusmenetelmä ja tutkimuskysymykset	2
1.2 Opinnäytetyössä käytetty lähdeaineisto	3
1.3 Kvalitatiivinen sisällönanalyysi	4
2 Ikääntyvät ihmiset liikenteessä	5
2.1 Nykytilanne	6
2.2 Ikääntyvät seniorikuljettajat liikenteenkäyttäjinä	6
3 ajoterveyden valvonta	7
3.1 Ajoterveydentilan valvonta ja ajonäyte	8
3.2 Ajoterveyslausuntojen kulku ja ajokiellot	9
4 alle 18-vuotiaiden ajokorttiudistus	10
4.1 Meneillään oleva ajokorttiudistus	10
4.2 Keskeiset ehdotukset ajokorttilain muutokseen	10
4.3 Rajoitetun ajo-oikeuden tavoitteet ja siitä seuraavat vaikutukset	11
4.4 Oikeusministeriön lausunto hallituksen esitykseen	12
4.5 Alaikäisen kuljettajan tunnuksen käyttö ja seuraamukset	14
5 Seniori-ikäisille kuljettajille esitetyt ajo-oikeuden rajoittamisen mallit	14
5.1 Vapaaehtoinen kannustinmalli	15
5.2 Vapaaehtoinen sitoutumismalli	17
5.3 Määräysperusteinen alueeseen tai etäisyyteen perustuva malli	17
5.4 Määräysperusteinen tie- tai muihin olosuhteisiin perustuva ajo-oikeus	18
5.5 Määräysperusteinen ajoneuvoteknisiin apuvälineisiin perustuva ajo-oikeus	20
6 tutkimuksen eettinen tarkastelu	23
6.1 Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus	23
7 Johtopäätökset	24
7.1 Traficomien mallit vapaaehtoiseen rajoittamiseen: Ikäihmisten vapaaehtoisen ajo-oikeuden rajoittamisen vaikuttavuus	24

7.2 Trafin mallit ajo-oikeuden rajoittamiseen: Ikäihmisten määräysperusteisen ajo-oikeuden vaikuttavuus	25
7.3 Ajo-oikeuden rajoittaminen oikeudellisesta näkökulmasta	27
8 pohdinta.....	28
8.1 Lopuksi.....	28
LÄHTEET	30

1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä käsittelen ajo-oikeuden rajoittamista. Lähden tarkastelemaan sitä, voidaanko yli 65-vuotiaiden seniori-ikäisten kuljettajien ajo-oikeutta jatkaa nykyistä pidemmälle liikenneturvallisuutta vaarantamatta lainsäädännöllisillä muutoksilla. Pohdin asiaa erityisesti iäkkäimpien kuskien näkökulmasta, mutta reflektoin heitä nuoriin, alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin vireillä olevan ajokorttiudistuksen kautta.

Traficom on ehdottanut tutkimusraporteissaan yhtenä vaihtoehtona ajo-oikeuden rajaamista tietynlaisen rajoitetun ajo-oikeuden piiriin. Onko liikenneturvallisuuden ja turvallisemman liikenneympäristön parantaminen ylipäättään mahdollista ajo-oikeuden haltijan ajo-oikeutta ja liikkumisvapautta rajoittamalla?

Olen valinnut aiheen henkilökohtaisen kiinnostukseni pohjalta. Tämä aihe on noussut esiin hetimitäin useamman kerran poliisiopintojeni aikana. Ikääntyvien seniorikuljettajien tarve liikkua nyt ja tulevaisuudessa on vahva perusoikeus. Voidaanko liikkumisen vapautta rajoittaa nykyistä enemmän suhteessa liikenneturvallisuuden parantamiseen ja sen takana olevaan tarkoitukseen, eli hengen ja terveyden vaalimiseen? Tämä kysymys nousi itselleni mieleen viimeistään työharjoittelujakseni aikana, jolloin olin tutustunut asiaan niin koulunpenkillä kuin käytännön toimien kautta lupapalveluissa ja liikenteenvalvonnan ja valvonta ja hälytyssektorin työjaksoilla. Aiheena seniori-ikäisten ajo-oikeus ja heidän liikennekäyttäytymisensä on monelta osin ajankohtainen.

Ikääntyminen ja seniorikuljettajat näkyvät tieliikenteessä yhä kasvavasti. Kuten mainittua, suuret ikäluokat ovat ylittäneet yli 70 vuoden iän, ja tämän takia heidän ajo-oikeutensa tulee uusittavaksi ja uudelleenarvioitavaksi. Suurten ikäluokkien ja sen jälkeisten sukupolvien vanhentuuessa luonnollisena seurauksena on, että ikääntymisen mukanaan tuomat liikennetriketit tulevat lisääntymään ja tämä näkyy osaltaan myös poliisin toiminnassa. Julkisessa keskustelussa ei juuri kuitenkaan näy puhetta siitä, miten ajoterveyden valvontaa nyt ja tulevaisuudessa tulisi kohdentaa tai parantaa liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Suurten ikäluokkien ja ikääntyvien henkilöiden rajoitettua ajo-oikeutta ei ole juuri lainkaan käyty läpi julkisessa tai lainsäädännöllisissä keskusteluissa. Vastavasti vuonna 2022 on meneillään lainsäädäntöuudistus, jolla ollaan antamassa ajo-oikeus 17-vuotiaille kuljettajille rajatuin ehdoin (pois lukien viikonloppujen yöaika). Tämä on saanut mediajulkisuutta huomattavasti enemmän kuin senioreita koskevat ajoasiat.

Tällä hetkellä liikenne- ja viestintäministeriössä on meneillään selvitystyö, jossa on hahmoteltu hallituksen esitystä ajokorttilain muuttamisesta. Lakia on tarkoitus muuttaa niin, että alle 18-vuotiaalle kuljettajalle on mahdollista myöntää ajokortti ilman poikkeuslupaa (kuitenkin tietyin rajoittein). Mitä

tämä mahdollisesti aiheuttaa liikenneturvallisuudelle, ja ovatko ajokortille asetetut rajoitukset oikeasuhtaisia ja tarkoituksenomaisia?

Kysymyksiä liittyen näiden kahden iältään eri ääripään ajo-oikeuksiin ei tule pohtia ainoastaan poliisin työn näkökulmasta, koska kysymys käsittää laajasti kaikkien tienkäyttäjien oikeudet ja vaikuttaa kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuuteen. Toisaalta taas esiin nousee myös liikkumisvapauden näkökulma. Miten arvioidaan liikkumisen vapauden perusoikeutta suhteessa vaikkapa juuri mainittuun liikenneturvallisuuteen?

Tätä opinnäytetyötä lukiessa on ymmärrettävä, että seniori-ikäisellä ja ikääntyneellä henkilöllä voidaan tarkoittaa hyvin moninaista joukkoa, joka ei ole täysin homogeeninen. Samanikäiset ihmiset voivat olla terveydentilaltaan hyvinkin erilaisessa asemassa; toinen voi olla niin sanotusti terve kuin pukki, kun taas toinen olla hyvinkin monisairas ja ajokyvytön. Täysin vedenpitävää yleistystä ei voida siten tehdä koskien kaikkien ikääntyneiden ajo-oikeuden tilannetta, mutta ajoterveyden mittaamiseen on olemassa yleispäteviä, lääkäreiden käyttöön laadittuja ohjeita, joiden kautta asiaa arvioidaan ja tarkastellaan.

Vastaavasti on huomattava, että myös nuorten henkilöiden valmiuksissa ja kehityksessä on eroja. Samanikäiset henkilöt voivat olla näiltä osin hyvin eri tasoisia, ja kyvyt esimerkiksi ajoneuvon kuljettamiseen ja vastuunkantamiseen voivat vaihdella paljon. Samanikäisten nuorten henkiset valmiudet voivat vaihdella ajosuorituksen vastuunäkökulmasta siinä missä seniori-ikäisten henkilöiden terveys.

Opinnäytetyöni ensisijaisena tavoitteena on nostaa esiin ja herättää keskusteluun ikäihmisten ajoterveyteen liittyviä seikkoja sekä tuoda esiin mahdollisuus siihen, että rajoitettua ajo-oikeutta voitaisiin nostaa enemmän keskusteluun vaihtoehtoisena mallina ikääntyvien seniorikuljettajien keskuudessa. Toisena tavoitteena on käsitellä ajo-oikeuden rajoittamisen tarkoituksena nuorison näkökulmasta vireillä olevan lakimuutoksen kautta ja vertailla näiden kahden eri ikäryhmän ajo-oikeuteen liittyviä rajoitusmahdollisuuksia keskenään.

1.1 Tutkimusmenetelmä ja tutkimuskysymykset

Tässä opinnäytetyössä tarkoituksena on selvittää kirjallisuuskatsauksen kautta sitä, millaisia mahdollisuuksia seniori-ikäisillä ajo-oikeuden haltijoilla voisi olla tulevaisuudessa jatkaa ajamistaan sekä reflektoida tätä vireillä olevaan nuorten ajokorttilakiuudistukseen. Nykyisen ajokorttilain puitteissa ajokyvyn arviointi perustuu tarkasti laissa säädelyihin ajokyvyn vähimmäisvaatimukseen. Täl-

laiset ajokyvyn vähimmäisvaatimusten luokittelut joko täyttyvät tai eivät täyty. Seniori-ikäisen kuljettajan ajokykyä arvioi usein hänen henkilökohtainen lääkäriensä, tai joissain tapauksissa muu terveydenalan ammattilainen tai poliisi silloin, kun kansalainen tavataan liikenteessä.

Tarkastelen työssäni Traficomien raportteja ikääntymisen vaikutuksista ajoturvallisuuteen ja ajoterveyteen sekä pohdin sitä, millä keinoilla näihin olisi mahdollista vaikuttaa positiivisesti. Perustan pohdintani Traficomien vuonna 2017 julkaisemaan tutkimukseen, jossa esitettiin erilaisia malleja ikääntyvien ihmisten ajo-oikeuksien rajoittamiseen. Traficomien tutkimusten rinnalle tuon tällä hetkellä vireillä olevan alle 18-vuotiaiden ajokortti uudistuksen, jossa on tarkoitus rajoittaa alle 18-vuotiaan henkilön ajo-oikeutta viikonloppuöisin. Tarkoituksena on selvittää Traficomien mallien ja meneillään olevan ajokorttilain uudistuksen samankaltaisuudet. Tarkastelen tuloksia kirjallisuuskatsauksen keinoin.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, nykyisin Traficom, on tehnyt Suomessa kattavaa tutkimustyötä ikääntyvien kuljettajien ajotottumuksista ja ajoterveydestä. Tässä opinnäytetyössä käytän Liikenteen turvallisuusvirastosta nimeä Traficom.

1.2 Opinnäytetyössä käytetty lähdeaineisto

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään kuvaamaan jotakin tapahtumaa, ymmärtämään ihmisten toimintaa tai tulkitsemaan erilaisia ilmiöitä teoreettisesti (Eskola & Suoranta 1998, 61). Kuten todettua, aineistoni koostuu erilaisista liikenneturvallisuuden liittyvistä kirjallisista tutkimusartikkeleista.

Laadullinen tutkimus perustuu harkinnanvaraisuuteen aineiston määrän suhteen. Tutkimus perustuu tällöin suhteellisen pieneen tapausmäärään. (Eskola & Suoranta 1998, 61.)

Tässä opinnäytetyössä pääasiallisena lähdeaineistona on käytetty Traficomien tutkimuksia, hallituksen luonnosesitystä ajokorttilain muuttamisesta, oikeusministeriön lausuntoa ajokorttilain luonnosesitykseen. Lisäksi aineistossa esiintyy keskeisiä ajokorttilain osioita, jotka liittyvät ajokortin uudistamiseen ja terveydentilan arviointiin ajokyvyn kannalta.

Tässä luvussa käsittelen tutkimukseni aineistoa ja niitä menetelmiä, joiden avulla olen aineistoni hankkinut. Tekstissäni kuvaan itse aineistonkeruuprosessia, mutta myös sitä, miksi päädyin tiettyihin valintoihin omassa tutkimuksessani. Tällä tarkoitan muun muassa sitä, että pyrin perustelemaan esimerkiksi metodivalintani, ja kuvaan valitsemieni tutkimusraporttien taustoja; en keskity niinkään kertomaan erilaisten teoreettisten välineiden perusominaisuuksista. Tarkoitukseni on tällä tavoin myös taustoittaa tutkimukseni eettisyyttä ja luotettavuutta, joita käsittelen tarkemmin tämän opinnäytetyön kappaleessa 6.1.

Pääasiallinen lähdeaineisto sisältää Traficomien tutkimusraportit vuosilta 2016 ja 2017 sekä meneillään olevan hanketyön hallituksen esityksestä ajokorttilain muuttamiseksi VN/8292/2021. Käyttämäni aineisto on julkista tietoa, ja alkuperäiset tutkimukset sekä meneillään oleva hanketyö ajokorttilain muuttamisesta ovat kaikki luettavissa internetlähteistä. Edellä mainitun aineiston olen koonnut tähän opinnäytetyöhön kasaan helmi- ja maaliskuun 2022 aikana.

1.3 Kvalitatiivinen sisällönanalyysi

Päädyin valitsemaan opinnäytetyöni metodiksi kvalitatiivisen sisällönanalyysin kirjallisuuskatsauksen kautta. Valitsin sen siitä syystä, että katsoin sen palvelevan opinnäytetyöni tietopohjaa ja laajuutta parhaiten.

Kirjallisuuskatsaus on menetelmä, jossa on tarkoitus tehdä päätelmiä kirjallisen muodon saaneesta aineistosta, joka voi olla alkuperältään esimerkiksi verbaalista, symbolista tai kommunikatiivista. Tarkasteltavia kohteita voivat tällöin olla esimerkiksi verkkosivut, lehtiartikkelit, muistiot, raportit tai muut kirjalliset materiaalit. (Ojasalo, Moilanen, Ritalahti 2018, 136.) Tässä työssä mainittu kirjallisuuskatsaus pohjautuu Traficomien vuonna 2017 julkaisemaan ikääntyvien kuljettajien ajo-oikeutta koskevaan tutkimukseen, sekä tätä opinnäytetyötä kirjoitettaessa hallituksen esitykseen ajokorttilain muutoksesta (luonnos), jossa esitetään 17-vuotiaalle pysyvää ajo-oikeutta tietyin rajoitetuin ajo-oikeuksin

Sisällönanalyysi on tekstianalyysi, jossa aineistoa tarkastellaan eritellen. Analyysitavan periaatteena on etsiä yhtäläisyyksiä ja eroja, joiden avulla tutkija muodostaa aiheestaan tiivistetyn kuvan. Sisällönanalyysin kohteina ovat erilaiset tekstit tai tekstimuotoisiksi muutetut aineistot, kuten esimerkiksi päiväkirjat, puheet, keskustelut tai litteroidut haastattelut. (Tuomi & Sarajärvi 2002, 105.) Kvalitatiivisesta sisällönanalyysistä puhutaan silloin, kun viitataan tekstin sisällön sanalliseen kuvailuun (Tuomi & Sarajärvi 2002, 107-108).

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa teoria on apuväline, joka mahdollistaa erilaisten tulkintojen tekemisen aineistosta. Tutkimusprosessin alkuvaiheessa tulee päättää, mihin asemaan teoria tutkimuksen aikana asettuu. Tällä tarkoitetaan joko teorialähtöisen, teoriasidonnaisen tai aineistolähtöisen tutkimuksen valitsemista. (Eskola 2001, 135-140.)

Tutkimukseni pääpaino on aineistolla, minkä takia esimerkiksi teoria on rakennettu aineiston lähtökohdista. Aineiston näkökulmasta rakennettuun teoriaan liitetään myös induktiivisuuden käsite, jolla tarkoitetaan etenemistä yksittäisistä havainnoista kohti yleisempiä väitteitä. (Eskola & Suoranta 1998, 83.)

Vaikka tutkimukseni on suoritettu aineistolähtöisesti, on huomattava, että täydellinen induktiivinen päättely ei ole mahdollista. Tämä johtuu siitä, että puhdas induktiivisuus perustuu pelkkään havaintojen kuvaamiseen ilman ennakkokäsityksiä tutkimuksen kohteena olevasta ilmiöstä. Täten on huomioitava, että esimerkiksi tutkimuksessa käytetyt käsitteet ja menetelmät ovat aina tutkijan itsensä asettamia, näin ollen ne eivät ole täysin objektiivisia, vaan vaikuttavat aina lopputuloksiin. (Tuomi & Sarajärvi 2002, 98.)

2 IKÄÄNTYVÄT IHMISET LIIKENTEESSÄ

Traficom in vuonna 2016 tekemässä seniorikuljettajien seurantatutkimuksessa on kerätty tietoa yli 65-vuotiaiden liikennekäyttäytymisestä sekä siitä, kuinka ikääntyneet seniorikansalaiset kokevat selviävänsä liikenteessä kyselyhetkellä ja myöhemmin ikääntyessään. Ikääntyvien ihmisten määrän on arvioitu lisääntyvän sekä lähitulevaisuudessa että tulevan vuosikymmenen kuluessa. Yksi tähän vaikuttava tekijä on senioriväestön terveydentilan paranemien. Senioriväestön paremmalla terveydellä on vaikutuksensa henkilökohtaiseen toimintakyvyn kasvuun ja sitä myötä myös toiminta eri ympäristössä eri tavoin kasvaa. Traficom in kyselyn perusteella on selvästi osoitettavissa, että terveydentilaltaan hyvässä kunnossa olevat aktiiviset seniorikansalaiset eivät koe autolla ajamista ongelmallisena asiana. Siirtyminen paikasta a paikkaan b käy helpoiten juuri autoa käyttäen. Auton pois jättäminen omasta käytöstä nähtiin passivoittavana ja elämää hankaloittavana asiana. (Kalenoja & Tuominen 2016, 1-4, 34-35.)

Traficom in keräämien vastausten perusteella yli 65-vuotiaat seniorikansalaiset kokivat suurimmiksi ajoterveyteen vaikuttaviksi ongelmiksi näkökyvyn hämärässä tai pimeään aikaan. Toisaalta myös väsymyksen tuntemukset nousivat tässä yhteydessä esiin. Erityisen huomioimisen arvoista on kuitenkin se, että Traficom in keräämien vastausten perusteella hyvin pieni osa ilmoitti vastauksissaan keskustelleensa ajoterveydestä tai ajoterveyteen liittyvistä ongelmista lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattilaisen kanssa. (Kalenoja & Tuominen 2016, 1-4, 34-35.)

Traficom on selvittänyt vuonna 2016 tutkimuksessaan ikääntyneiden kuljettajien liikkumistapoja ja välineitä. Kyselytutkimuksessa ilmeni, että suurimmalle osalle yli 65-vuotiaista ihmistä henkilöauto oli yleisin kulkuneuvo liikenteessä. Vastaajista noin 70 prosenttia ilmoitti käyttävänsä sitä päivittäin. Lisäksi yli 84-vuotiaiden keskuudessa noin puolet vastaajista ilmoitti henkilöautoilevansa päivittäin. (Kalenoja & Tuominen 2016, 1-4, 34-35.)

2.1 Nykytilanne

Vuonna 2022 tammikuun alussa Suomessa oli yli 65-vuotiailla ajokortteja voimassa 865 770 kappaletta. Alla olevasta taulukosta käy ilmi, kuinka ajokorttien lukumäärät painottuvat seniori-ikäisten keskuudessa. Huomion arvoista on kuitenkin se, että 65–74-vuotiaiden keskuudessa voimassa olevia ajokortteja on 582 491 kappaletta. Taulukosta on myös havaittavissa, kuinka voimassa olevien ajokorttien lukumäärä vähenee ikääntymisen myötä, ja yli 80-vuotiailla voimassa olevia ajokortteja on enää 121 483 kappaletta.

	1.1.2022
MA1 MANNER-SUOMI	
Kaikki ajokortit yhteensä	
Sukupuolet yhteensä	
65 - 69	317 363
70 - 74	265 128
75 - 79	161 796
80 - 84	85 488
85 - 89	29 853
90 -	6 142

Kuva 1: Traficomien tietokanta, voimassa olevat ajokorttiluokat koontiluokittain vuosina 2014-2022.

2.2 Ikääntyvät seniorikuljettajat liikenteenkäyttäjinä

Traficomien vuonna 2016 julkaisemasta tutkimuksesta käy ilmi, että suurimmalle osalle ajo-oikeuden omaavista seniori-ikäisistä kuljettajista tärkein päivittäinen kulkuneuvo on henkilöauto. Henkilöautoa ilmoitti Traficomien tutkimuskyselyssä (2016) päivittäin käyttävänsä 70 % 65–75 vuotiaista vastanneista seniorikuljettajista. Ikääntymisen myötä henkilöauton käyttö jonkin verran vähenee: yli 75-vuotiaista seniori-ikäisistä kuljettajista enää noin 50% vastasi henkilöautoilun olevan päivittäistä. Vuonna 2016 suurin osa 65–75-vuotiaista kuskeista ilmoitti ajavansa vuodessa yli 5000 km vuodessa, kun taas yli 85-vuotiaiden keskuudessa enää 30-40% ilmoitti ajavansa yli 5000 km vuotuisella tasolla. (Kalenoja & Tuominen 2016, 1-4 34-35.) Tarkkaa tietoa tai käsitystä ei ole siitä, lisääntyvätkö vuosittaiset ajokilometrit näistä luvuista tulevaisuudessa. On kuitenkin arvioitu, että seuraavien vuosikymmenten aikana seniori-ikäisten kuljettajien määrä moninkertaistuu nykyiseen tilanteeseen verrattuna. Mikäli ikäihmisten yleinen terveydentila paranee ja sitä kautta ajoterveys pysyy parempana, voidaan olettaa, että vuosittaiset ajokilometrit lisääntyvät jonkin verran, kun kyky

liikkua on suhteessa aiempaa vertailutilannetta parempi. Vuosittaiset ajokilometrit eivät todennäköisesti vähene paremman ajoterveyden ja kasvavan liikkumistarpeen myötä. (Tuominen 2019, 28.)

Alla olevassa Traficomien laatimassa kuvassa on havainnollistettu tämänhetkistä tilannetta ajokyvyn ja ajo-oikeuden osalta. Kuvasta on havainnollistettavissa, seniori-ikäiseltä ajo-oikeuden haltijalta edellytetään, että ajokyky on ”vihreän kategorian” ominaisuuksien mukainen. Ei-ajokyvuisen kuljettajan on osoitettu olevan vaaraksi itselleen tai muille. Tällaisissa tapauksissa kuljettajan ajo-oikeutta ei voida jatkaa tai hänet määrättävä väliaikaiseen ajokieltoon tilanteen kartoittamiseksi. (Vehmas & Mikkonen 2017, 26.)

NYKYTILANNE	
Ajokvyyinen	Ei ajokvyyinen
Ei ongelmia / iän tuomaa hidastumista	Vaaraksi muille tai itselleen
Normaali ajo-oikeus 65 vuotta täyttäneen ajokortin uusiminen <ul style="list-style-type: none"> • 65 vuotta täyttäneille ajokortti (B) on voimassa enintään 5 vuotta kerrallaan <ul style="list-style-type: none"> • Lääkärintodistus voi edellyttää lyhyempää määräaikaa • Ajokortin uudistaminen edellyttää lääkärintodistusta • 70 vuotta täyttäneille laajennettu lääkärintodistus <ul style="list-style-type: none"> • huomioon ikääntymisen, sairauksien ja lääkityksen yhteisvaikutukset ajokvyyyn • Lääkäri voi edellyttää ajokoetta tai -näytettä • Lääkäri voi suositella ns. sairausperusteista tilapäistä ajamisen välttämistä 	Ei ajo-oikeutta / tilapäinen ajokielto

Kuva 2: 65 vuotta täyttäneen ajo-oikeuden vaihtoehdot nykytilanteessa (B-ajokortti) Vehmas & Mikkonen, 2017, 26.

3 AJOTERVEYDEN VALVONTA

Ajoterveyden valvontaa koskevat lait ja määräykset perustuvat ajokorttidirektiiviin 2006/126/EY, ajokorttilakiin (386/2011) ja tieliikennelakiin (729/2018). Seuraavaksi esittelen Traficomien lääkäreiden käyttöön tarkoitettua ajoterveyden arviointiohjetta. Kyseinen Traficomien ohje on tehty edellä mainittujen lakien pohjalta lääkäriyöhön sovellettavaksi ajoterveydentilan arvioinnin tueksi.

Traficomın ajoterveyden ohjeissa ajoterveydestä kerrotaan seuraavaa: ajoterveys on toimintakykyä liikenteessä, johon liittyy keskeisesti motoriset -ja kognitiiviset taidot, sekä riittävä näkökyky liikenteessä. Ajoterveyden arvioinnilla halutaan varmistaa, että kuljettajan toimintakyky säilyy liikenneturvallisuuden näkökulmasta riittävän turvallisena liikenteessä suoriutumiseen. (Traficom, ajoterveyden arviointiohjeet lääkäreille 2021, 4.)

Ajoterveyden vaatimusten täyttymistä valvovat terveydenhuollon ammattihenkilöt ja lääkärit. Ajoterveysohje on suunnattu kattavasti koko terveydenhuollon ammattihenkilöstölle helpottamaan ajoterveyden valvontaa ja yhdenmukaistamaan toimintatapoja ja arviointia ajoterveyteen liittyvissä asioissa. (Traficom, ajoterveyden arviointiohjeet terveydenhuollon ammattilaiselle 2021, 4.)

3.1 Ajoterveydentilan valvonta ja ajonäyte

Ajokorttilaki (386/2011) 3 luvun 20§ mukaan tilanteissa. Poliisi voi määrätä ajoneuvon kuljettajan toimittamaan määräaikaan mennessä lääkärin, tai erikoislääkärin lausunnon siitä, täytyvätkö kuljettajan terveysvaatimukset. Tällaiset tilanteet tulevat esiin, jos on syytä epäillä, ettei ajo-oikeuden haltijan terveydentilansa puolesta kykene turvallisesti kuljettamaan ajoneuvoa ja täyttämään ajokorttilain 20§ mukaisia terveysvaatimuksia liikenteessä. Lisäksi poliisilla on oikeus määrätä kuljettaja toimittamaan määräaikaan mennessä todistus ajonäytteestä tai uudesta ajokokeesta.

Traficom määrittelee ajonäytteestä ja sen suorittamistavasta seuraavasti: ajoterveysvaatimusten täyttymisestä on otettava kantaa lääkärin suorittamassa lääkärintarkastuksessa ja siitä tehtävässä lääkärinlausunnossa. Mikäli asiaa hoitava lääkäri toteaa, että esimerkiksi lääkärintarkastuksessa oleva kuljettaja täyttää ajoterveysvaatimukset, mutta lääkäri haluaa vielä varmistua kuljettajan ajokyvystä liikenteessä, tai ajamisen helpottamiseksi liittyvien teknisten laitteiden tarpeesta. Tällöin lääkärinlausunnossa johtopäätöksenä on todettava ajoterveysvaatimusten täytyminen, mutta siihen on suositeltava erillistä ajokoetta tai ajonäytettä. (Traficom, ajoterveyden arviointiohjeet lääkäreille 2021,13.)

Traficomın ohjeistuksen mukaan ajonäytteellä on tarkoitus saada selville yksilöllisesti arvioitavana olevan kuljettajan kyky suoriutua ajoneuvon hallintalaitteiden käytöstä tai hallintalaitteiden lisätarpeista ajamista suoriutumiseksi. Ajonäytteen osalta on huomioitava, ettei se sovellu liikenteessä tarvittavaan havaintokyvyn selvittämiseen. (Traficom, ajoterveyden arviointiohjeet lääkäreille 2021,13.)

Ajoterveyden arviointiohjeissa todetaan, että lääkärin ehdotuksen perusteella poliisi määrää ajoterveyden tarkastuksen kohteena olevan kuljettajan suorittamaan ajonäytteen. On kuitenkin huomattava, että ajonäytettä määrätessä kuljettajalla tulee olla ajo-oikeus voimassa. Käytännössä tällainen menettely tapahtuu niin, että ajoterveyden valvontaa suorittava lääkäri täyttää ja rastittaa lomakkeille (F122 lääkärinlausunto ajokyvystä) tai (F127 erikoisalan lääkärinlausunto) ilmoituksen tarpeesta ajonäytteelle. Poliisi määrää ajoterveyslausunnon pohjalta kuljettajan suorittamaan ajonäytteen. Ajonäytteestä suoritettavan tutkinnon vastaanottaa Ajovarma. Ajovarman tehtävänä on muodostaa ajonäytteen pohjalta lausunto, jonka pohjalta poliisi tekee päätöksen ajo-oikeuteen ja siihen liittyvien erityisehtojen osalta. Jos ajonäyte suoritetaan hyväksytysti, palautuu ajo-oikeus tällöin automaattisesti takaisin. Mahdolliset lisäehdot hallintalaitteista lisätään kuljettajan ajokortin vaatimukseen. (Traficom, ajoterveyden arviointiohjeet lääkäreille 2021,14.)

3.2 Ajoterveyslausuntojen kulku ja ajokiellot

Traficomien ohjeistuksen mukaan Ajovarma on se palveluntuottaja, joka ottaa ajokorttihakemuksiin liittyvät lääkärinlausunnot käsiteltäväkseen. Ajoterveyden ja siihen liittyvien lausuntojen osalta vastuuviranomainen on poliisi. Tällaisia poliisin käsittelyyn meneviä lausuntoja ovat esimerkiksi lääkärinlausunto ajokyvystä, erikoisalan lääkärinlausunto tai ilmoitus ajoterveydentilan muutoksesta poliisille. Mikäli ajoterveyttä koskevassa tarkastuksessa todetaan, ettei ajo-oikeuden haltija tai luvanhakija täytä ajoterveyden osalta määriteltyjä vaatimuksia ja arvioitu ajokyvyyttömyys kestää vähintään kuusi kuukautta, on lääkärin ilmoitettava poliisille ajoterveydentilan muutoksesta. (Traficom, ajoterveyden arviointiohjeet lääkäreille 2021, 12.)

Traficomien ohjeistuksessa ajoterveyden tilapäinen heikentyminen määritellään seuraavalla tavalla: ajoterveyden tilapäinen heikentymisen katsotaan tapahtuneen, jos ajo-oikeuden haltijan ajokyy heikentyy tilapäisesti arvioiden alle kuuden kuukauden mittaiseksi ajaksi. Tapauksissa, joissa lääkäri toteaa alle kuuden kuukauden mittaisen ajokyvyyttömyyden, on lääkärin keskusteltava asiasta potilaansa kanssa ilmoittaen ajokiellon perusteet ja sen, ettei ajaminen annetun ajokiellon aikana ole sallittua. Tällainen tilapäinen ajokielto kirjataan potilaan sairaskertomukseen ja tästä annetaan potilaalle oma kappale. Huomion arvoista on se, ettei tällaisesta lääkärin määräämästä tilapäisestä ajokiellosta anneta poliisille tietoa. Traficom kuitenkin korostaa, että mikäli kuljettaja rikkoo lääkärin määräämää tilapäistä ajokieltoa ja joutuu liikenneonnettomuuteen, voi hän joutua rikosoikeudelliseen vastuuseen tai liikennevakuutuksista saatavien korvauksien heikentymiseen. (Traficom, ajoterveyden arviointiohjeet lääkäreille, 12.)

Ajokorttilain (386/2011) 21§ mukaan lääkäreiden on tehtävänä salassapitovellisuuden estämättä ilmoitettava, mikäli ajokorttilaissa 17§ 18§ säädetyt terveysvaatimukset eivät täyty terveydentilasta johtuvan heikentymisen takia. Ajoterveyden arviointiohjeissa todetaan, että lääkärin on ilmoitettava

kuljettajan ajokyvyttömyydestä poliisille aina, kun sen arvioidaan kestävän yli kuusi kuukautta. Tällainen ilmoitus tehdään tutkittavan potilaan asuinpaikkakunnan poliisille. Poliisi määrää lääkärinlausunnon perusteella ajo-oikeuden haltijan ajokieltoon. (Traficom, ajoterveyden arviointiohjeet lääkäreille, 12.)

4 ALLE 18-VUOTIAIDEN AJOKORTTIUUDISTUS

4.1 Meneillään oleva ajokorttiuudistus

Tällä hetkellä vuonna 2022 on vireillä (luonnosvaiheessa) hallituksen esitys ajokortin myöntämiseksi 17-vuotiaille henkilöille tietyin rajatuin edellytyksin. Nykyään 17-vuotias voi hakea vanhempiensa luvalla poikkeuslupaa saadakseen B-luokan ajokortin. Lakiehdotuksen mukaan tarkoituksena olisi saada aikaiseksi pysyvä tilanne, jossa kaikki mainitun ikäiset henkilöt olisivat oikeutettuja ajokorttiin, mutta samalla siihen ollaan suunnittelemassa rajattua ajo-oikeutta tietyin erityisehdoin.

Seuraavaksi esittelen muutamaa keskeistä kohtaa liittyen nuorten 17-vuotiaiden ajo-oikeuden rajoittamiseen. Tarkoitukseni on tuoda esille se, millaista mallia alaikäisille nuorille ollaan esittämässä. Käsittelen sitä, millaista esitystä ajo-oikeuden rajaamiseen ollaan tekemässä ja millaisia vaikutuksia sillä olisi. Toisaalta olen tuonut esiin oikeudellista arviointia ja kannanottoja siitä, miten ajo-oikeuden rajoittaminen vaikuttaisi perusoikeuskysymykseen liikkumisvapauden kannalta ja sitä rajoittaessa.

4.2 Keskeiset ehdotukset ajokorttilain muutokseen

Liikenne- ja viestintäministeriössä on tällä hetkellä vuonna 2022 hanketasolla vireillä ajokorttilakiluonnos hallituksen esitykseksi. Tässä hankkeessa on kyse siitä, että ajokorttilakia muutettaisiin siten, että 17-vuotias voisi saada pysyvän ajokortin tietyin rajoitetuin ehdoin. Nykyisin voimassa olevan ajokorttilain mukaan 17-vuotiaalle voidaan myöntää ajo-oikeus poikkeusmenettelyllä erityisperusteiden täytyessä. Sama asia koskee 17-vuotiaiden ammatillista kuljettajakoulutusta B-Be-ajokorttiluokkien osalta. Voimassa olevaa ajokorttilakia 17-vuotiaiden erityisehtojen osalta ehdotetaan poistettavaksi uuden lain myötä. (Luonnos hallituksen esityksestä ajokorttilain muuttamisesta, VN/8292/2021, 44.)

Ajo-oikeuden myöntämisen perusteena alle 18-vuotiaalle kuskille olisi rajoitettu ajo-oikeus ensimmäisen ajovuoden aikana. Ensimmäisen ajovuoden jälkeen täyttäessä 18 vuotta kuljettajan rajoitettu ajo-oikeus poistettaisiin. Rajoitettu ajo-oikeus koskisi seuraavanlaisia tilanteita: 17-vuotiailla ei olisi ajo-oikeutta tietyinä vuorokaudenaikana ja tietyinä päivinä, joiden on tutkimusten valossa todettu olevan suurinta riskikäyttäytymisen aikaa. Tällaisen ajankohdan on todettu olevan viikonloppuisin lauantai- ja sunnuntaiyöllä. Nyt uudistettavassa ajokorttilaissa ehdotetaan, että 17-vuotiaiden ajo-oikeutta rajoitetaan lauantai- ja sunnuntaiyölle puolenyön ja aamuviiden väliselle ajalle. (Luonnos hallituksen esityksestä ajokorttilain muuttamisesta, VN/8292/2021, 17-18.)

Hallituksen esityksessä ajokorttilain muuttamiseksi ehdotetaan 17-vuotiaalle käytäväksi niin sanottua alaikäisen kuljettajan tunnusta. Kyseinen tunnus ei kuitenkaan olisi merkitykseltään samanlainen (755/199) ajokorttiasetukseen verrattuna, joka koski niin kutsuttua ”80-lätkää” autossa. Tuolloin kuljettaja oli rajoitettu ajamaan maksimissaan 80 km/h taajama-alueen ulkopuolella. Alaikäisen kuljettajan tunnuksella on pyrkimys osoittaa muille tienkäyttäjille, että edessä liikkuvan auton kuljettaja on alle 18-vuotias rajoitetun ajo-oikeuden omaava kuljettaja. Käyttövelvoite koskisi kaikkia 17-vuotiaita kuljettajia, jotka kuljettavat b-luokan ajokorttia vaadittavaa kulkuneuvoa. (Luonnos hallituksen esityksestä ajokorttilain muuttamisesta, VN/8292/2021, 20.)

4.3 Rajoitetun ajo-oikeuden tavoitteet ja siitä seuraavat vaikutukset

Hallituksen esityksessä on arvioitu, että 17-vuotiailla voi olla työntekoon tai harrastuksiin liittyvää kulkemistarvetta myöhään illalla tai varhain aamulla. Tästä syystä rajoitettua aikaväliä on pidetty perusteltuna klo 00–05 välille, jolloin on arvioitu, että liikkumisrajoitus on vähäisin perusoikeuden rajoittamisen eli liikkumisvapauden kannalta. Näin ollen voidaan katsoa, ettei nuorten liikkumisvapautta harrastusten pariin tai työntekoon ole liikaa rajattu. Ajo-oikeuden rajoittamista puoltavaksi seikaksi on arvioitu se, että tällä olisi todennäköisesti ehkäisevä vaikutus nuorten ajamiin onnettomuuksiin. Oikeudellisesta näkökulmasta tarkasteltuna rajoituksen peruste olisi se, että yöajalle sijoitettu rajoitus olisi koko ikäluokalle tasapuolinen ja yhdenvertainen. Tätä ajokieltoa olisi helppo toteuttaa valvovan viranomaisen eli poliisin näkökulmasta. Lisäksi koko 17-vuotiaiden ikäluokkaa kattava rajoitettu ajo-oikeus yöaikaan klo 00–05 olisi kaikin puolin selkeä tulkinta, joten se ei jättäisi epämääräistä tulkinnanvaraa mahdollisille rikkeille. Yhtenä tukevana toimenä nähdään myös huoltajien mahdollisuus seurata ja edistää alaikäisille, eli 17-vuotiaille nuorille kohdistetun rajoitetun ajo-oikeuden noudattamista. (Luonnos hallituksen esityksestä ajokorttilain muuttamisesta, VN/8292/2021, 17-19.)

Liikenne- ja viestintäministeriö on todennut, että 17-vuotiaiden ikäluokkaa tulisi tarkastella kokonaisuutena rajoitetun ajo-oikeuden näkökulmasta katsottuna. Rajoitusten kohdentaminen vain niin sanottujen riskihakuisesti käyttäytyviin kuljettajiin olisi hyvin vaikeasti toteutettava ratkaisu. Yksi keino riskihakuisesti käyttäytyvien nuorten selvittämiseksi olisi aiemman liikennetikostaustan selvittäminen ja syy-yhteyden arvioiminen. Tämän tyyppinen rajoitetun ajo-oikeuden kohdentaminen olisi luultavasti hyvin vaikeasti toteuttavissa, eikä sillä välttämättä saavutettaisi haluttuja tavoitteita liikenneturvallisuuden parantamiseksi. (Luonnos hallituksen esityksestä ajokorttilain muuttamisesta, VN/8292/2021, 18.)

Tässä lainvalmisteluhankkeessa liikenne- ja viestintäministeriö on selvittänyt Euroopan komission liikenteen ja liikkumisen pääosastolta sitä, millä tavoin rajoitettua ajo-oikeutta voidaan toteuttaa ilman erityisehtomerkinä ajokorttiin. Vastauksessaan Euroopan komissio on esittänyt ministeriölle, että kansallinen, lyhytkestoinen ajo-oikeuden rajoitus on mahdollista toteuttaa ilman ajokorttiin tehtävää erityisehtomerkinä. Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaakin, että ajo-oikeutta koskeva rajoitus ilmenisi ajokorttilaista, jolloin ajokorttirekisteriin ei tarvitsisi tehdä merkinä. (Luonnos hallituksen esityksestä ajokorttilain muuttamisesta, VN/8292/2021, 18.)

Rajoitettu ajo-oikeus 17-vuotiaiden ikäluokassa kattaisi kaikki B-luokan ajokortin haltijat. Lisäksi sama asia koskisi niitä alle 18-vuotiaita kuljettajia, jotka ovat suorittaneet B-luokan ajokortin ennen tämän muutoksen voimaantuloa. Tätä perustellaan sillä, että kaikkia koskeva rajoitus olisi perusteltua yhdenmukaisuuden, rajoituksen tavoitteen ja valvonnan näkökulmasta. Liikenne- ja viestintäministeriö on todennut, että mikäli rajoitettu ajo-oikeus ei koskisi koko ikäluokkaa, sen valvonta hankaloituisi poliisin näkökulmasta katsottuna huomattavasti. On arvioitu, että yhdenmukainen kohtelu todennäköisesti koettaisiin oikeudenmukaisempana. Tämän taas oletetaan edistävän nuorten halua noudattaa rajoitusta. Rajoitettu ajo-oikeus Suomessa koskisi viikonloppujen yöaikaa, Ahvenmaan aluetta luukuunottamatta. (Luonnos hallituksen esityksestä ajokorttilain muuttamisesta, VN/8292/2021, 18.)

4.4 Oikeusministeriön lausunto hallituksen esitykseen

Oikeusministeriö toteaa liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksesta ajokorttilain muuttamiseksi, että ajokorttilain muutosesityksessä toisaalta laajennetaan ja toisaalta taas rajoitetaan 17-vuotiaiden ajo-oikeutta. Ajo-oikeuden laajentaminen näkyy siten, että nykyisestä poikkeuslupamenettelystä 17-vuotiaiden kohdalla luovutaan. Tämä taas tarkoittaa sitä, että uuden lain tullessa voimaan kaikilla 17-vuotiailla olisi yhtäläinen mahdollisuus saada ajokortti ilman nykyisenlaista poikkeuslupamenettelyä, joka on harkinnanvarainen sidottuna kokonaisharkintaan alaikäisen hakijan erityisistä liikkumistarpeista. Oikeusministeriö toteaa lisäksi, että nykyinen poikkeuslupamenettely on

monelta osin hallinnollisesti raskas prosessi ja se työllistää useita viranomaistahoja huomattavasti siihen nähden, että yli 90 % kaikista hakemuksista hyväksytään. Näin siis muutos vallitsevaan oikeudentilaan ei juurikaan muuttuisi, jos uuden lain myötä ajokortti myönnettäisiin 17-vuotiaalle ilman poikkeusmenettelyä. Tältä osin se tukisi myös yhdenvertaisuuden näkökulmaa. (Oikeusministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta, VN/8292/2021-OM-145,2.)

Oikeusministeriö on lausunnossaan arvioinut, että esitetty ajo-oikeuden rajoitus on esitelty täsmällisesti ja tarkkarajaisesti, ja lain sisältämä ajorajoite on kohdennettu nimenomaan tiettyyn ajankohtaan. Tätä ajo-oikeuden rajoituksen ajankohtaa, eli viikonloppujen yöaikaa, tukee muun muassa seurantatutkimukset, jotka ovat osoittaneet nuorten kuljettajien riskikäyttäytymisen yöaikaan liikenteessä. Oikeusministeriö katsoo, että lakiluonnoksen rajoitettu ajo-oikeus on tältä osin onnistunut määrittelemään tarkan rajauksen ajo-oikeuden rajoituksen suhteen. Tällä oikeusministeriö tarkoittaa sitä, että rajoituksella puututaan vain välttämättömin toimin nuorten riskikäyttäytymiseen. Tämä mahdollistaa mahdollisimman laajan liikkumisenvapauden esimerkiksi työssäkäynnin, opiskelun tai harrastustoiminnan huomioon ottaen. (Oikeusministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta, VN/8292/2021-OM-145,2-3.)

Oikeusministeriö tarkastelee lausunnossaan myös oikeudellisia näkökulmia ehdotetun ajo-oikeuden rajoitusten kohdistamiseen. Oikeusministeriö katsoo, että seurantatutkimusten perusteella voidaan osoittaa, että riskikäyttäytyminen nuorten kuljettajien osalta kohdentuu tiettyyn kellonaikaan yöajalle. Näin ollen on varsin perusteltua katsoa, että rajoitukselle on olemassa liikenneturvallisuuden näkökulmasta hyväksytty syy, joka on liikenneturvallisuuden parantaminen. Konkreettisesti se tarkoittaisi kuljettajan ja muiden autossa olevien matkustajien hengen ja terveyden suojelemista. Tätä seikkaa tarkasteltaessa oikeusministeriö katsoo, että rajoitus on oikeasuhtainen pyrittäyn tavoitteeseen nähden. Lisäksi oikeusministeriö toteaa, että esitysluonnoksessa on osattu perusteellisesti arvioida rajoitetun ajo-oikeuden kielteisiä puolia ja vaikutuksia 17-vuotiaisiin nuoriin. Esimerkiksi pitkät työmatkat ja aamuyöllä töihin lähteminen voisivat olla tällaisia esimerkkitapauksia. Tällaisessakin tapauksessa ajo-oikeuden rajoittaminen sijoittuisi vain viikonloppuyöhön, eikä näin ollen sillä olisi vaikutusta arkipäivien työssä käymiseen. (Oikeusministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta, VN/8292/2021-OM-145,2-3.)

Oikeusministeriö käsittelee lausunnossaan yleisesti perusoikeuden rajoittamista ja kysymystä siitä, voidaanko sitä pitää hyväksyttävänä tavoiteltuun päämäärään nähden. Kyse on oikeusministeriön mukaan myös oikeasuhtaisuudesta siinä mielessä, että rajoituksen tulee olla myös välttämätön tavoiteltuun päämäärään nähden. Lisäksi perusoikeuden rajoittamisen arvioinnissa on otettava huomioon erityisesti, että voidaanko tällaisia ajo-oikeuden rajoittamista 17-vuotiaiden kohdalla pitää oikeasuhtaisena. Toisaalta on pohdittava sitä, onko liikenneturvallisuuden parantaminen ja hengen

ja terveyden suojeleminen mahdollista toteuttaa lievemmillä keinoilla kuin puuttamalla perusoikeuden eli liikkumisen rajoittamiseen. (Oikeusministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta, VN/8292/2021-OM-145,3.)

4.5 Alaikäisen kuljettajan tunnuksen käyttö ja seuraamukset

Oikeusministeriö tarkastelee alaikäisen kuljettajan tunnuksen käyttöä siitä lähtökohdasta, että tieto alaikäisestä kuljettajasta on merkittävä vihreäkeltaisella kuusikulmion muotoisella tunnuksella, joka on kiinnitettävä ajoneuvon takaosaan näkyvälle paikalle. Oikeusministeriö katsoo, että tällöin hallituksen esityksen luonnoksessa alaikäisen kuljettajan tunnuksen avulla liikenteestä voitaisiin helpommin erottaa 17-vuotiaat kuljettajat. Oikeusministeriö perustelee kantaansa sillä, että jos alaikäisen tunnus voidaan helposti irrottaa pois takaikkunasta, on rajoitetta helppo jättää noudattamatta. Tällöin alaikäisten valvontakin vaikeutuu yöaikaan poliisin näkökulmasta katsottuna. On siis tarkasteltava, voidaanko alaikäisen tunnuksella helpottaa valvojan viranomaisen eli poliisin tehtävää alaikäisten ajo-oikeuden noudattamisessa. Oikeusministeriö katsoo myös, että mikäli alaikäinen kuljettaja haluaa ja päättää rikkoa tätä sääntöä jättämällä pois alaikäisen tunnuksen pois autosta, ei se juurikaan valvontaa ja tunnuksen tarkoituspäätä. (Oikeusministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta, VN/8292/2021-OM-145,4.)

5 SENIORI-IKÄISILLE KULJETTAJILLE ESITETYT AJO-OIKEUDEN RAJOITTAMISEN MALLIT

Seuraavassa kappaleessa käyn läpi Traficommin esittelemiä vaihtoehtoja yli 65-vuotaille seniori-ikäisille kuljettajille suunnitelluista ajo-oikeuden rajoittamisen malleista. Kyseessä on viisi erilaista mallia, jotka perustuvat erilaisiin oletuksiin liikenneturvallisuuden näkökulmista tarkasteltuna. Kyseisten mallien välillä on huomattavia konkreettisia eroja, joten jokaista esiteltävää mallia tulee tarkastella yksittäisenä vaihtoehtona. Esitettyjen mallien pohjalta voidaan hahmottaa vaihtoehtoisia rajoittamisen malleja, jotka sopisivat yli 65-vuotiaille kuljettajille sovellettavaksi. Kaksi esitetyistä malleista ovat Traficommin mukaan ovat niin sanottuja vapaaehtoisuuteen perustuvia malleja, ja kolme malleista perustuvat määräysperusteisesti ajo-oikeuden rajoittamiseen.

Vapaaehtoisen rajoittamisen malleissa etuna on Traficommin mukaan tietynlainen joustavuus, jolla ei olisi niin voimakasta velvoittavuutta kansalaista kohtaan. Vapaaehtoista mallia voitaneen kuvailla

nykyiseen tilanteeseen peilaten informatiivisempana, jopa valistusmaisempana mallina. Tiukemmassa määräysperusteissa mallissa taas rajattaisiin ajo-oikeutta lainsäädännön velvoittavuuden nojalla. (Vehmas & Mikkonen 2017, 29.)

5.1 Vapaaehtoinen kannustinmalli

Traficom katsoo, että niin kutsutun kannustinmallin kehittämällä olisi laajaa hyötyä ikääntyneiden seniorikuljettajien riskitekijöiden minimoimiseen liikenteessä. Kannustinmallin pohjalta ikääntyvän kuljettajan liikennekäyttäytymiseen voitaisiin puuttua ennaltaehkäisevin keinoin. Kyse kannustinmallissa on siis informatiivisesta ja valistavasta tiedotustavasta, jonka pyrkimyksenä on saattaa tietoa ja herättää seniori-ikäinen riskikuljettaja ajattelemaan liikennekäyttäytymistään ja siihen liittyviä riskejä nyt ja myöhemmin tulevaisuudessa. Tiedottaminen ajo-oikeuden vapaaehtoisesta rajoittamisesta ikääntyville seniorikuljettajille tapahtuisi julkisten tiedotusvälineiden ja internetin kautta jatkuvasti saatavilla olevan opastuksen kautta. Lisäksi esimerkiksi ajokortin uusimisen yhteydessä Traficom näkee mahdollisuuden lähettää henkilökohtaisen tiedostuskirjeen ikääntyneelle henkilölle. Tällainen kirje sisältäisi perusteellisemman itsearviointilomakkeen oman ajokortin arviointiin ja mahdollisten riskitekijöiden hahmottamiseen. (Vehmas & Mikkonen 2017, 28-29.)

Aiempien tutkimuksien perusteella on todettu, että suurin osa ikääntyneistä seniorikuljettajista rajoittaa omaehtoisesti liikkumistaan ajoneuvoilla. Tämä johtuu hyvin pitkälle siitä, että ikääntyneet seniorikuljettajat haluavat usein välttää ajamista stressin aiheuttamien epämukavuustekijöiden myötä. Ikääntyvät kuljettajat tiedostavat myös usein ajamiseen liittyvät riskit, ja he haluavat minimoida näitä riskitekijöitä liikenteessä. Kannustinmallin ideana olisi tuoda paremmin tietoisuuteen näitä erityyppisiä liikenneympäristöön soveltuvia keinoja, vaihtoehtoja ja toimintamalleja liikenteessä suortumiseen. Kannustinmallissa päätöksen ajamisesta ja ajamatta jättämisestä tekisi ikääntynyt seniorikuljettaja itse. Päätös ajamaan lähtemisestä perustuisi kuitenkin ympäröivien riskitekijöiden tiedostamiseen ja hahmottamiseen. Ajamiseen liittyviä riskitekijöitä ikääntynyt kuljettaja voisi käydä läpi vaikkapa oman lääkärin tai muiden läheisten ihmisten kanssa. Kannustinmalli perustuisi kuitenkin omaehtoiseen päätökseen ajamisen rajoittamisesta täysin vapaaehtoisesti. (Vehmas & Mikkonen 2017, 28-29.)

Traficom arvioi, että lainsäädännöllisten muutostöiden näkökulmasta tällaisella kannustinmallilla ei olisi vaikutusta voimassa olevaan lainsäädäntöön, joten lakia ei tarvitsi muuttaa. Traficomien näkemyksen mukaan kannustinmallissa mukana olevia yhteistyötahoja olisivat laaja viranomaisverkosto, yritykset esimerkiksi vakuutusyhtiöt ja kolmannen sektorin järjestöt. Traficom on katsonut, että näiden toimijoiden kautta yhteistyömahdollisuudet kannustinmallin käytössä olisivat parhaimmat. (Vehmas & Mikkonen 2017, 29.)

Kannustinmallissa vastaava toimivaltainen viranomainen eli Traficom postittaisi ikääntyville ajo-oikeutta uusiville seniorikuljettajille informaatioluontoisen tiedotuspaketin, jossa kerrottaisiin ajo-oikeuden uusimistarpeesta. Lisäksi tämä tiedotuspaketti sisältäisi tietoa ajoterveysasioista ja ajo-oikeuden rajoittamismahdollisuuksista. Traficom katsoo, että kannustinmallissa mainittuihin kirjeisiin pitäisi sisällyttää ikääntyvän kuljettajan ajamiseen lisättävä itsearviointilomake oman ajokunnon ja terveyden arvioimiseksi, tiedote ajamisen rajoittamisen hyödyistä, sekä listaus mahdollisista rajoittamistavoista. Traficom painottaa, että tässä kannustinmallissa tärkeää olisi laatia selkeä kansankielinen tiedote siitä mistä ajo-oikeuden vapaaehtoisessa rajoittamisessa on kyse. Oleellista tiedotuspaketissa olisi kiinnittää selkeästi huomiota siihen, että millaisia rajoittamiskeinoja voitaisiin suositella tietyntyppisten alkavien ikääntymisoiroiden yhteydessä. Erityisesti tulisi huomioida, miten sairaudet ja niihin sisällyttävät lääkitykset vaikuttaisivat ajamiseen. Tällaisen tiedotuspaketin avulla ikääntynyt kuljettaja voisi ottaa huomioon ajamiseen vaikuttavat sairaudet ja lääkitykset ja sen, miten ne vaikuttaisivat henkilökohtaiseen suoriutumiseen liikenteessä. Kannustinmallissa lääkäreille ajoterveyden arviointiohjeisiin tuotettaisiin enemmän tietoa ikääntymisen seurauksena ilmenevistä liikennetristeistä ja siitä, kuinka liikenteessä syntyviä riskejä voitaisiin vähentää tietyntyypistä ajamista välttämällä tai kokonaan rajoittaen. (Vehmas & Mikkonen 2017, 28-29.)

Traficomien tutkimuksessa todetaan, että kannustinmalli edellyttäisi lääkäreiltä ja muilta seniori-ikäisten kanssa työskenteleviltä yhteistyötahoilta perehtymistä ikääntymisen myötä kasvaviin liikennetristeihin. Tällä tavoin ikääntyvä kuljettaja pystyisi tapaamisissa käytyjen keskustelujen kautta helpommin tunnistamaan liikenteessä tapahtuvat riskit. Tavoitteena kannustinmallin informatiivisen ohjeistuksen myötä olisi se, että ikääntynyt kuljettaja sitoutuisi perusteellisten keskustelujen kautta omaan, vapaaehtoiseen ajo-oikeutensa rajoittamiseen liikenteessä. (Vehmas & Mikkonen 2017, 28-29.)

Traficomien näkemyksen mukaan kannustinmallin yhteistyökumppaniksi sopisivat ikääntyville kuljettajille palveluja tarjoavat yritykset ja järjestöt. Tällaisia ovat esimerkiksi erilaiset vakuutusyhtiöt ja erilaiset autoilu- tai eläkeläisjärjestöt. Näiden toimijoiden yhteistyöllä nähdään olevan selvä onnistumisen mahdollisuus ja osallisuuden paikka ikääntyneiden kuljettajien liikenneturvan parantamiseksi. Yrityksistä etenkin vakuutusyhtiöt voisivat nähdä tässä huomattavan asiakasryhmän, jonka selviytyminen liikenteessä olisi korvausmenojen hallinnan kannalta olennaista. Vakuutusyhtiöillä olisi mahdollisuus kehittää aiheeseen liittyviä taloudellisia kannusteita. Käytännönjärjestelyt tulisivat vakuutusyhtiöille. Jotta vapaaehtoisesta ajo-oikeuden rajoittaminen olisi mahdollista tuotteistaa, vaatisi se monien yksityiskohtien selvittämistä, kuten esimerkiksi näyttöä vakuutusyhtiöille vahinkoriskien alenemisesta. (Vehmas & Mikkonen 2017, 28-29.)

5.2 Vapaaehtoinen sitoutumismalli

Traficom ehdottaa vapaaehtoisen ajo-oikeuden rajoittamisen toiseksi vaihtoehdoksi niin kutsuttua sitoutumismallia. Sitoutumismallissa on kyse siitä, että ikääntynyt yli 65-vuotias seniorikuljettaja rajoittaa itse vapaaehtoisesti omaa henkilökohtaista ajo-oikeuttaan niin, että se tulee viranomaisrekistereiden tietoon. Traficom kuvaa sitoutumismallia omavalintaiseksi rajoitetuksi ajo-oikeudeksi, jossa hallinnollisen menettelyn kautta ajokorttia hakiessa tai uusittaessa rajoitetaan omaa ajo-oikeutta suppeammaksi kuin laajat ajo-oikeuden edellytykset normaalisti olisivat. Toisin sanoen kuljettaja itse rajoittaisi omaa ajo-oikeuttaan kattamaan vain välttämättömät tarpeet liikkumisen kannalta. Traficom toteaa, että tällainen hallinnollinen rekisteri vaatisi lainsäädännön muutostöitä ajokorttilakiin (386/2011). (Vehmas & Mikkonen 2017, 29, 34.)

Sitoutumismallissa ajo-oikeuden vapaaehtoisen rajoittamisen käyttöönotto toteutuisi siten, että rajoitukset rekisteröitäisiin viranomaisjärjestelmiin. Tällaisen viranomaisjärjestelmässä olevan rekisterin vaikutuksia ja toimivuutta seurattaisiin valvovan viranomaisen toimesta. Tällainen menettely edellyttäisi nykyiseen ajokorttilakiin tapahtuvaa muutosta ja tarkastelua sitoutumismallin vaikutuksista nykyisen ajokorttilain sisältöön, sekä muihin vastaaviin säädöksiin. (Vehmas & Mikkonen 2017, 29, 34.)

Traficomien näkemyksen mukaan tällaisessa vapaaehtoisuuteen perustuvassa mallissa, jossa ajo-oikeutta rajoitetaan hallinnollisen viranomaismenettelyn kautta, toimivaltaisen viranomaisen eli Traficomien, rooli korostuu. Tiedottamisen ja johtovastuun osalta sen vastuu olisi keskeinen. Traficomien mukaan rajoitettua ajo-oikeutta tarkasteltaessa tulisi ottaa huomioon, että voitaisiinko sitoutumismallin viranomaistoimintoja siirtää kolmannelle taholle ulkoistamisen kautta. Traficom katsoo, että tällaista tehtävää olisi mahdollista hoitaa kilpailutuksen kautta. Ajo-oikeuden rajoitusten rekisteröinti olisi kuitenkin aina tehtävä ajokorttirekisteriin muun muassa rajoitusten noudattamisen valvontaa varten. Traficom katsoo, että niin sanottuna viranomaisvaikutuksina sille jäisi sitoutumismallissa koko järjestelmän ylläpito tai mahdollisen valvontajärjestelmän ulkoistamisen myötä valvontavastuu toiminnan laillisuudesta ja asianmukaisuudesta. (Vehmas & Mikkonen 2017, 29, 34.)

5.3 Määräysperusteinen alueeseen tai etäisyyteen perustuva malli

Tässä mallissa tarkoituksena on se, että ikäihmisen ajo-oikeutta rajoitettaisiin tietyn alueen sisään tai etäisyyteen esimerkiksi kotoa käsin. Tällä ajo-oikeuden rajaamisella tietyille alueille on tarkoituksena turvata päivittäisen elämään liittyvät perustarpeet, kuten kauppareissut tai terveydenhuollon palvelut. Mallissa tulisi toisaalta ottaa huomioon se, että alueelliset ja maantieteelliset erot haja-

asustusalueella ympäri Suomen ovat erilaiset, joten esimerkiksi yhtäläinen kilometriperusteinen rajaus ei olisi mahdollista yhdenvertaisuuden näkökulmasta tarkasteltuna. Kuitenkin ideana olisi se, että ajo-oikeus olisi rajattu tavallisen liikkumisalueen piiriin niin, että toteutuessaan malli edistäisi liikenneturvallisuutta niin kuljettajan kuin muiden tienkäyttäjien osalta. (Vehmas & Mikkonen 2017, 29-30.)

Tätä ajo-oikeuden rajoitusmallia olisi Traficomien vuoden 2017 tutkimuksen mukaan tarkoitus soveltaa niin, että malli kohdennettaisiin niille kuljettajille, joilla olisi sairauden tai lääkemääräyksen vuoksi selvästi noussut riski pitkien ajomatkoihin tai ajamiseen rasitukseen liittyvänä uhkana. Tällainen toiminta vaatisi lisää tutkimusta ja aiempien tutkimusten perusteella tuotettavaa tietoa siitä, miten ajomatkoja ja alueellisia ajoetäisyyksiä voitaisiin rajoitettulla mallilla liikenneturvallisuuden näkökulmasta sallia. (Vehmas & Mikkonen 2017, 29-30.)

Traficomien julkaisemassa tutkimuksessa (2017) ehdotetaan, että edellä mainittua alueeseen tai etäisyyteen perustuva ajo-oikeus osoitettaisiin koskemaan sellaisia "harmaan alueen" henkilöitä, joilla on esimerkiksi sairauden tai sairauden hoitoon määrätyn lääkityksen vuoksi merkittävän suuren riskin kohonnut riski selviytyä pitkistä ajomatkoista turvallisesti muuta liikennettä vaarantamatta. Traficom korostaa, että tällaisen mallin käyttöönotto vaatisi huomattavan laajaa perehtymistä alan tutkimustietoon, jotta voitaisiin saada tarkempaa kuvaa esimerkiksi käytettävistä matkaetäisyyksistä ja rajoitetun ajo-oikeuden piiriin sisällytettävistä paikoista, joita rajoitetulla ajo-oikeudella tulisi kuitenkin vähintään saavuttaa. Näin ollen johtopäätöksiä mallin toimivuudesta ei voida tällä hetkellä osoittaa, koska ei ole tiedossa riittävästi tutkittua tietoa ja kokonaiskuvaa siitä, miten malli toimisi käytännössä. Lisäksi on otettava huomioon, että tällainen malli vaatisi ikääntyneen ajokyvyn ja olosuhteiden yksilöllisen arvioinnin yleistämisen sijaan. Yksi käytettävä malli ajokyvyn arviointiin voisi esimerkiksi moniammatillinen arviointitiimi. Traficom katsoo, että mikäli tässä mallissa arvioitaisiin teknistä ajosuoritusta, se tulisi tehdä ikääntyneen seniorikuljettajan omassa liikenneympäristössä hänen omalla autollaan. Traficomien näkemyksen mukaan alueeseen tai etäisyyteen rajoitettu ajo-oikeuden olisi syytä olla määräaikainen. Sen kesto määriteltäisiin yksilöllisesti terveydentilan ja muun yleisen toimintakyvyn perusteella. Näin määräaikaisuudella rajoitetulla ajo-oikeudella pystyttäisiin kontrolloimaan kuljettajan terveyden tilaa paremmin. (Vehmas & Mikkonen 2017, 29-30.)

5.4 Määräysperusteinen tie- tai muihin olosuhteisiin perustuva ajo-oikeus

Tässä mallissa Traficom ehdottaa, että seniori-ikäisen henkilön ajo-oikeutta voitaisiin rajoittaa esimerkiksi nopeuteen, säähän ja kellonaikaan liittyvin keinoin. Tieperusteisessa rajoituksessa henkilön ajo-oikeutta voitaisiin rajoittaa niin, ettei hänellä ole oikeutta ajaa moottoritiellä tai valtatiellä, jossa on esimerkiksi osoitettu nopeusrajoitus olisi enintään 80 km/h. Ajonopeuteen perustuvassa

rajoitusmallissa tarkoituksena on, että henkilöllä ei olisi oikeutta ajaa kovempaa kuin hänelle määrättyä maksiminopeutta (esimerkiksi 60 tai 80km/h). Sääoloihin perustuva rajoitus liittyisi olosuhteisiin, joissa heikon sääolosuhteen vuoksi olisi säädetty rajoitettu ajo-oikeus. Tällaisessa mallissa ajaminen olisi rajoitettu aikaan, jolloin vallitsevan sään ei katsottaisi olevan kuljettajan ajokyky huomioiden riski liikenneturvallisuukselle. Päivään tai kellonaikaan sidotussa rajoituksessa on kyse siitä, että rajoitettu ajo-oikeus olisi sidottu tiettyyn ajankohtaan päivästä, joka mahdollistaisi välttämättömät asioinnit liikenteen ruuhka-aikojen ulkopuolella. (Vehmas & Mikkonen 2017, 30-31.)

Traficom katsoo, että edellä esitetyt moottoritie- tai nopeusrajoitusmallit olisivat toimivia ratkaisuja, jos tällaista mallia kohdistettaisiin niille sairauden tai vajaamman toimintakyvyn omaaville kuljettajille, joilla on ikääntymisen, sairauksien tai niiden lääkityksen vuoksi kohonnut riski suoriutua nopeutta vaativista tehtävistä. Tällaisia moottoritie- ja nopeusrajoitteita on tällä hetkellä käytössä useissa Euroopan maissa ja Pohjois-Amerikassa. Traficom kuitenkin katsoo, että Suomessa moottoriteitä kilometrimääriltään laskettuna on verrattain vähän. Lisäksi Suomessa moottoriteiden tai valtateiden lähettyville ei ole olemassa riittävästi rinnakkaisia tieosuusia, joita rajoitun ajo-oikeuden omaava kuljettaja voisi vaihtoehtoisesti käyttää. Tämän takia ajo-oikeuden rajoittaminen valtateiden ulkopuolisille teille olisi varsin vaikeaa. (Vehmas & Mikkonen 2017, 30-31.)

Traficomien asiantuntijoiden mukaan kuljettajan henkilökohtainen nopeusrajoitus ei toimisi niille ikääntyville kuljettajille, jotka tarvitsisivat rauhallisempaa liikenneympäristöä. Tien maksiminopeusrajoitus ohjaisi etsimään ajoreittiä pienempiä ja rauhallisempia teitä hyödyntäen. Liikenneturvallisuuden kannalta on voitu kuitenkin osoittaa, että suurista nopeuksista huolimatta moottoritiet ovat tietyypiltään turvallisimpia, koska vastaantulevaa liikennettä ei ole. Keli- ja kellonaikarajoite kohdistettaisiin niille ”harmaan alueen” henkilöille, joilla on kasvanut riski suoriutua ajamisesta hämärässä tai pimeässä, ilta- tai yöaikaan, vilkkaassa liikenteessä, huonolla kelillä heikon näkyvyyden, lumen, loskan tai liukkauden vuoksi. (Vehmas & Mikkonen 2017, 30-31.)

Traficomien mallissa kellonaikarajoitteella pyrittäisiin ajoittamaan seniori-ikäisen kuljettajan ajaminen keskipäivälle valoisimpaan aikaan, jolloin ei olisi niin paljon muuta liikenteestä aiheutuvaa ruuhkaa, sekä siksi, että yleensä iäkäs henkilö on virkeimmillään päivästä. Päiväaika on pidetty alueen ohella yleisimpänä rajoituksena ajo-oikeudelle. Päivänvalo on kuitenkin Suomessa vaikeasti vertailukelpoinen muihin verkkomaihin nähden. Maantieteellisen sijainnin takia päivän pituus ja valoisuus vaihtelevat vuodenaikojen mukaan. Tällaisia ovat esimerkiksi talviajat Lapissa. Pohjois-Suomessa on hämärää keskipäivälläkin ja kesällä taas valoisaa iltamyöhään. Tällaisen kellonaikarajoitteen tarkoituksena olisi, että se ohjaisi ikääntyneen kuljettajan ajamista valoisimpaan aikaan päivästä. Traficom on kiinnittänyt huomiota siihen, että seniorikuljettajien kyselyssä ikääntyvät vastasivat välttävänsä oma-aloitteisesti ajamista nimenomaan vaikeissa talviolosuhteissa, pimeässä ja vilkkaassa liikenteessä. (Vehmas & Mikkonen, 2017,30.)

Traficom katsoo, että tällaisen mallin käyttöönotto edellyttäisi tutkimustietoon perustuvia tarkempia määrittelyjä päivänaikaan ja valoon sidotusta mallista, ja toisaalta taas heikot tai vaikeat keliolosuhteet pitäisi pystyä määrittelemään tarkasti. Traficom ehdottaa, että tällaisen kelirajoitteen perusteena voitaisiin käyttää esimerkiksi Liikenneviraston ylläpitämää liikennetilannetiedotusta, jossa valitseva ajokeli luokitellaan kolmessa eri luokassa (normaali, huono tai erittäin huono). (Vehmas & Mikkonen 2017, 30-31.)

5.5 Määräysperusteinen ajoneuvoteknisiin apuvälineisiin perustuva ajo-oikeus

Traficom esittelee ajoneuvoteknisiin apuvälineisiin sidottua ajo-oikeutta ikääntyneille kuljettajille, joilla on haasteita hallita teknisesti ajoneuvoa. Traficomın asiantuntijatyöryhmässä on todettu, että kehittyneiden ajoneuvoteknisten ratkaisujen myötä nykyisin on saatavilla useita erilaisia apuvälineitä, jotka helpottavat kuljettajan ajamista. Tällaiset ratkaisut mahdollistavat täysipainoisen keskittymisen liikenteen tapahtumiin ilman, että syntyisi ylimääräistä stressiä esimerkiksi vaihteidenvaihdosta. (Vehmas & Mikkonen 2017, 31-32.)

Traficomın ajoneuvoteknisiin apuvälineisiin perustuvassa mallissa ikääntyneen kuljettajan ajo-oikeutta rajoitetaan sellaisiin ajoneuvotyyppeihin, joihin on varustettu yksi tai useampi tekninen apuväline. Tällaisia apuvälineitä ajo-oikeuden rajoittamisen näkökulmasta voisivat olla esimerkiksi automaattivaihte, ABS eli lukkiutumattomat jarrut, ajonvakauden hallintajärjestelmä, automaattinen hätäjarrutus, kuljettajan vireystilan seuranta (väsymyksen varoitusjärjestelmä), kaistalla pysymisen varoitin tai ajovaloautomaatiikka”. (Vehmas & Mikkonen, 2017, 31-32.)

Traficomın asiantuntijoiden näkemyksen mukaan tekniset apuvälineet olisivat perusteltuja käytettäväksi sellaisille ikääntyville kuljettajille, joilla on selvästi kohennut riski sairauden tai lääkityksen seurauksena aiheuttaa riskitilanteita liikenteessä. Tällaisia riskitekijöitä liikenteessä voisivat olla esimerkiksi auton tekniseen käsittelyyn tai liikennetapahtumien havaitsemiseen liittyvät ongelmat. Mainitut tekniset apuvälineet voitaisiin jakaa karkeasti kahteen erilaiseen kategoriaan tarvittavan tuen mukaan. Kyseessä olisivat niin sanonut aktiiviset eli pakottavat tai vaihtoehtoisesti passiiviset eli varoittavat apu- tai tukijärjestelmät. (Vehmas & Mikkonen 2017, 31-32.)

On todettu, että ikääntyvillä kuljettajilla, joilla on esimerkiksi toiminnallisia rajoitteita, järjestelmät voisivat avustaa etenkin riskialttiissa tilanteissa havainnoimaan paremmin vastaantulevaa liikennettä tai kiinnittämään huomio ajon kannalta tärkeisiin asioihin (Levin ym., 2012, 18-20). Traficomın asiantuntijatyöpajoissa saatujen tulosten perusteella arvioidaan olevan eroja näiden kahden kate-

gorian välillä. Liikenteen turvallisuusvaikutuksia tarkasteltaessa pakottavat kuljettajan apu- ja tukijärjestelmät nähdään tehokkaimpina mekanismeina kuin niin sanotut varoittavat apu- ja tukijärjestelmät. (Mikkonen & Vehmas 2017, 31-32.)

Asiantuntijat pitävät pohdinnassaan tärkeänä, että mikäli tällaista mallia alettaisiin suunnitella käytettäväksi, niin se edellyttäisi tarkempaa tutkimustietoon perustuvaa määrittelyä ja rajausta siitä, mitkä apuvälineet auttavat minkin tyyppisissä sairauksissa ja mitkä soveltuvat parhaiten iäkkäiden käyttöön. Yhtenä ongelmatekijänä voi olla myös se, että ikääntyvien ihmisten keskuudessa uusien apuvälineiden käyttöön ottaminen ja sisäistäminen voivat hidastaa niistä saatavia hyötyjä. Tämän takia onkin tärkeää, että apuvälineitä ja teknisiä laitteita käyttöön ottaessa annetaan kuljettajalle huolellinen perehdytys laitteiden käytössä. Traficomien työpajoissa on todettu, että laitteiden toimintalogiikan hahmottaminen ja erilaisten ääni- ja valomerkkien merkityksen muistaminen voi olla haastavaa seniorille. (Vehmas & Mikkonen 2017, 31-32.)

Lisäksi Traficomien tutkimuksessa kiinnitetään huomiota myös apulaitteiden käyttöön tuomiin riskeihin, sillä esimerkiksi yllättävässä vaaratilanteessa apulaitteiden antama varoitushälytys tai ääni voi mahdollistaa pahimmassa tapauksessa ei toivotun valinnan liikenteessä. Yllättävät äkilliset varoitussänet saattavatta nostattaa huomattavasti ikääntyvän kuljettajan stressitilaa, joka taas johtaa täysin vääränlaiseen valintaan vallitsevassa liikenneympäristössä. Tämän seurauksen onnettomuuksien riskit kasvavat huomattavasti. (Vehmas & Mikkonen 2017, 31-32.)

Tärkeänä seikkana on nostettava esille myös se, että tällaista nykyaikaista apuvälineteknologiaa on lähinnä uusimmissa ajoneuvoissa. On yleisesti tiedossa, että seniori-ikäisten autoilijoiden käyttämät ajoneuvot ovat usein vanhempia automalleja. Tällöin apuvälineteknologiaa ei olisi mahdollista edes hyödyntää. Traficomien tutkimuksessa korostetaan, että ajoneuvoteknisiin apuvälineisiin perustavassa mallissa vaadittaisiin tarkkaa yksilöllistä terveydentilan arviointia ajokyvyn näkökulmaa tarkasteltaessa. Tällöin kyseen voisi tulla vaikkapa moniammatillinen arviointitiimi. (Vehmas & Mikkonen 2017, 31-32.)

Traficomien (2017) asiantuntijatyöryhmän kehittelemästä taulukosta voidaan hahmottaa tarkemmin mahdollisia vaihtoehtoja, joita on esitetty ajo-oikeuden rajoittamiseksi. Kuvasta on havainnollistettavissa, miten kuljettajan tilanne on määritelty ajoterveyden kannalta. Taulukossa kuvataan seuraavat kategoriat: ajokykyinen, normaalin ajo-oikeuden omaava kuljettaja, kasvaneen riskitasoon luokiteltu kuljettaja (jolle osoitettaisiin määräysperusteinen rajoitettu ajo-oikeus) ja ei-ajokykyinen kuljettaja, joka on vaaraksi itselleen tai muille. (Vehmas & Mikkonen 2017, 31-32.)

MAHDOLLISET VAIHTOEHDOT			
Ajokykyinen		Kasvanut riskitaso	Ei ajokykyinen
Ei ongelmia	Ikääntymisen tuomaa hidastumista	Heikentynyt terveys → Kasvanut riskitaso	Vaaraksi muille tai itselleen
Normaali ajo-oikeus		Rajoitettu ajo-oikeus	Ei ajo-oikeutta
Ei rajoitteita	Vapaaehtoinen rajoittaminen	<ul style="list-style-type: none"> Lääkärin tai moniammatillisen arviointitiimin yksilöllinen ajokykyarviointi (sairaudet, lääkitys, kunto, vaihtoehdot) Simulaattori, ajokoe omassa liikennenympäristössä omalla autolla Kasvaneet riskit → tiheämpi kortin uusiminen 	/ tilapäinen ajo-kielto
<ul style="list-style-type: none"> Itsearviointi verkkokyselyllä säännöllisin väliajoin Oman ajokunnon tarkkailu 	<ul style="list-style-type: none"> Itsearviointi verkkokyselyllä → rajoitteiden valinta Lääkärin kannustus ajokorttia uusittaessa Kannustajina vanhustyöntekijät, yritykset, järjestöt ja yksilön lähipiiri 		
Tiedotus	Kannustusmalli;	Sitoutumismalli;	Yksilölliset rajoitteet
iäkkäiden riskeistä, itsearviointista ja vaihtoehtoisista mahdollisuuksista	<ul style="list-style-type: none"> Alue/tiestö Keli, aika Ajomäärä Tekniset apuvälineet Ajokunto Apukuljettaja 	Virallinen rekisteröinti <ul style="list-style-type: none"> Alue/tiestö Keli, aika Ajomäärä Tekniset apuvälineet Ajokunto Apukuljettaja 	<ul style="list-style-type: none"> Alue /Etäisyys kotoa x km Tie- ja/tai muut olot <ul style="list-style-type: none"> Ei moottoritiellä Maksiminopeus Kelirajoite Kellonaikarajoite Tekniset apuvälineet <ul style="list-style-type: none"> Automaattivaihte Vireystilan seuranta Ajovaloaautomatiikka Jne.
Tiedotus – Tukipalvelut yhdessä kokonaisuudessa – Liikkumispalvelut (taksisetelit, yhteiskuljetus, palveluliikenne, automaatio, kimppakyyti) – Kotipalvelut (ateria-, siivous-, vaatehuolto-, kauppa-, kuljetus- ja saattajapalvelut) – Kuntoutus – Virkistys – Asiointipalvelut – Asumispalvelut			

Kuva 3: 65 vuotta täyttäneen ajo-oikeuden mahdolliset uudet vaihtoehdot (B-ajokortti) Mikkonen & Vehmas 2017, 26.

6 TUTKIMUKSEN EETTINEN TARKASTELU

6.1 Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus

Tieteellisissä tutkimuksissa pyritään välttämään virheitä, mutta tulosten luotettavuuksissa on eroja (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 231). Tutkimuksen luotettavuuteen voidaan liittää myös reliabiliuden ja validiuden käsitteet. Näillä viitataan siihen, että tutkijan on mahdollista päästä käsiksi objektiiviseen todellisuuteen ja totuuteen. (Hirsjärvi & Hurme 2000, 185-186.)

Reliaabeliudella tarkoitetaan sitä, että samaa henkilöä tutkittaessa kahdella eri tutkimuskerralla lopputuloksena ovat samanlaiset tutkimustulokset. Tällä tarkoitetaan siis tulosten toistettavuutta, ei sattumanvaraisuutta (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 231). Reliaabelius voidaan myös määrittellä siten, että kaksi arvioitsijaa päätyy samanlaiseen lopputulemaan. Kolmannen reliabeliuskäsitteen mukaan kahdella rinnakkaisella tutkimusmenetelmällä on saatava samanlainen lopputulos. (Hirsjärvi & Hurme 2000, 185-186.)

Validiudella viitataan tutkimuksen pätevyyteen. Laadullisessa tutkimuksessa erotellaan kaksi erilaista päätapaa validiudelle. Ensimmäisellä tarkoitetaan tutkimusasetelman validiutta, kun taas toisella viitataan mittaus- eli ennustevalidiuteen. Tutkimusasetelman validiudella tarkoitetaan sitä, että menetelmä kykenee mittaamaan juuri sitä, mitä tutkijan oli tarkoitus mitata. Ennustevalidiuden mukaan yhden tutkimuskerran perusteella on mahdollista ennustaa myöhempien tutkimuskertojen tulokset. (Hirsjärvi & Hurme 2000, 186-187, Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 231-232.)

Oma opinnäytetyöni metodi on kirjallisuuskatsauksen pohjalta tehty aineistolähtöinen sisällönanalyysi. Opinnäytetyössäni keskeisimmät teoriapohjaiset lähteet ovat Traficomien tutkimukset sekä lakiehdotus ajokorttilain muuttamisesta. Onkin syytä huomioda, että esiin nostettuja tutkimuksen teemoja ei voida täysin yleistää kattamaan kaikkia liikenteessä tapahtuvia seniorikuljettajien ja ikääntyvien ihmisten ajoturvallisuuteen liittyviä tapauksia. Lisäksi lukijan syytä kiinnittää huomiota siihen, että tässä opinnäytteessä esitellyt tutkimusraportit ja lausunnot ovat vain yksittäisten asiantuntijoiden ja tutkijoiden näkemyksiä. Näin ollen esitettyihin ratkaisumalleihin on osattava suhtautua kriittisesti siinä mielessä, ettei tähän opinnäytetyöhön valikoitunut kovinkaan laajaa teoriapohjaa. On olemassa riski, että esimerkiksi esitettyjen ratkaisumallien kohdalla ei olla tarkasteltu tarpeeksi kattavasti päteviä vaihtoehtoisia malleja. Tässä suhteessa reliabiliuden ja validiuden käsitteet ovat toisaalta epäselviä, mutta täydellisen yleistämisen mahdottomuus ei poista luotettavuuden ja pätevyyden arvioinnin tarvetta. Täten laadullisen tutkimuksen luotettavuutta nostaa tutkijan tarkka kuvaus tutkimuksen toteuttamisesta sen eri vaiheissa. (Hirsjärvi & Hurme 2000, 232.) Olen pyrkinyt tutkimuksessani vastaamaan muun muassa tähän tässä luvussa; olen kertonut aineistonhankin-

nasta ja itse aineistosta. Tulen hyödyntämään näitä periaatteita myös tutkimustulosteni tulkinnoissa: käsittelen aineistoani tarkasti kertoen, ja erittelen, mihin tulkintani perustuvat. (Hirsjärvi & Hurme 2000, 232-233.)

Yhteiskunnallinen tutkimus tulee toteuttaa ihmisarvoja kunnioittaen, eli tutkittavaa ei tule loukata tai vahingoittaa tutkimuksen tarkoituksiperistä riippumatta. Tutkimusetiikkaa voidaan täten tarkastella kahdelta pohjalta joko seuraamus- tai velvollisuuseettisesti. Ensimmäisen mukaan tarkasteltavan teon sallittavuus on riippuvainen sen seurauksista, kun taas kun taas jälkimmäisen mukaan teon oikeudellisuus tai vääräys ratkeaa kiinteiden normien mukaan, seurauksista välittämättä. (Eskola & Suoranta 1998, 56, Yhteiskuntatieteellisen tutkimuksen tietosuoja 1987, 9-12.) Ihmisiin kohdistuvien tutkimusten tärkeimmät eettiset periaatteet liittyvät yleensä suostumukseen, luottamuksellisuuteen, seurauksiin ja yksityisyyteen (Hirsjärvi & Hurme 2000, 20).

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

7.1 Traficomien mallit vapaaehtoiseen rajoittamiseen: Ikäihmisten vapaaehtoisen ajo-oikeuden rajoittamisen vaikuttavuus

Traficomien raportissa (2017) todetaan vapaaehtoiseen rajoittamisen kohdalla, että malli, jossa ajo-oikeutta rajoitettaisiin vapaaehtoisuuteen perustuen, olisi toteutuskelpoisempi, nopeampi ja helpommin toteutettavissa kuin tiukempi määräysperusteinen ajo-oikeuden rajoittaminen. Perusteluiksi Traficom katsoo, että jo aiempien tutkimusten perusteella on voitu osoittaa, että merkittävä määrä seniori-ikäisistä kuljettajista rajoittaa jo tällä hetkellä omaa ajamistaan tarkkailemalla henkilökohtaista ajokykyään tai välttämällä olosuhteista riippuvaisia riskejä, kuten vilkasta liikennettä, heikkoja keliolosuhteita tai pimeää vuorokauden aikaa. Tähän perustuen Traficom katsoo, että edellä mainittujen perusteiden takia yhteiskunnan tulisi tarjota informatiivista tietoa ja tukea seniori-ikäisen kuljettajan omaehtoiseen ajokyvyn seurantaan ja siitä seuraavaan vapaaehtoiseen ajo-oikeuden rajoittamiseen. Tässä yhteydessä Traficomien johtopäätösten mukaan uudenlaiset määräysperusteiset rajoitusmallit eivät sovi tai olisivat hyvin vaikeasti toteutettavissa vapaaehtoiseen ajo-oikeuden rajoittamiseen malliin nähden. (Vehmas & Mikkonen 2017, 31-35.)

Traficom perustelee vapaaehtoisuuteen perustuvaa ajo-oikeuden rajoittamisen mallia useasta erisyydestä. Vapaaehtoisuuden kautta ajo-oikeuden rajoittaminen olisi toteutettavissa parhaiten esitellyistä malleista seniori-ikäisen itsemääräämisoikeutta. Nykyisen lainsäädäntöä ei tarvitsisi juurikaan muuttaa, mutta vastuukysymykset säilyisivät nykyisten asetusten mukaisena. Vapaaehtoisessa rajoittamisen mallissa seniori-ikäinen kuljettaja ja hänen läheisensä harkitsevat itsenäisesti ajamiseen liittyvät tarpeet ja siihen liittyvät riskitekijät. Kokonaisuutena vapaaehtoisuus sopisi myös sille

seniori-ikäisten pääjoukolla, joilla olisi muutenkin terveydelliset edellytykset rajoittamattomaan ajo-oikeuteen. Vapaaehtoisella mallilla voidaan luoda yksilölliset tarpeet ajo-oikeuden rajoittamiseen tietyissä olosuhteissa. Lisäksi vapaaehtoisuuden kautta voisi lieventyä paine luopua ajokortista kokonaan, ja tällä tavoin voitaisiin säilyttää seniori-ikäisten kuljettajien liikkuvuus. Vapaaehtoiseen rajoitusmalliin ei tarvittaisi ulkoista viranomaisvalvontaa, koska mallin noudattaminen perustuisi henkilökohtaiseen päätökseen. On kuitenkin muistettava, että poliisi viranomaisena valvoo nykyiseen tapaan liikennettä ja arvioi tarvittaessa kuljettajan ajokykyä ja -terveyttä tien päältä tekimiensä havaintojen perusteella. (Vehmas & Mikkonen 2017, 31-35.)

Traficomın asiantuntijatyöryhmä katsoo vapaaehtoisin ajo-oikeuden rajoittamiseen liittyvät valvontatoimen koskevan sitoutumismallia, koska siinä olisi rekisteröitymisen kautta mahdollisuus tarkastaa kuljettajan tilanne esimerkiksi poliisin suorittaman liikennevalvonnan yhteydessä ajokorttitiedoista. Sitoutumismallin noudattamatta jättäminen voitaisiin sanktioida vaikkapa poliisin antamana huomautuksena tai muunlaisena seuraamuksena vakuutusyhtiöiden vakuutuksen antamisen perusteena. Vapaaehtoisin kannustinmallin rikkomista poliisi ei pystyisi valvomaan, koska siinä ei olisi olemassa virallista rekisteriä, tai tarkkaa tietoa siitä mihin tekijöihin kannustinmalliin liittyvässä ajo-oikeuden rajoittamisessa olisi liikenteen valvonnan yhteydessä puututtava. (Vehmas & Mikkonen 2017, 31-35.)

7.2 Traficin mallit ajo-oikeuden rajoittamiseen: Ikäihmisten määräysperusteisen ajo-oikeuden vaikuttavuus

Traficomın tutkimusraportin mukaan määräysperusteisen ajo-oikeuden rajoittaminen nähdään ongelmallisempänä vaihtoehtona kuin vapaaehtoinen ajo-oikeuden rajoittamisen malli. Lisäksi rajoitetun ajo-oikeuden mallien välille ei ole saatavilla luotettavaa tutkimustietoa siitä, millaiset toimituserot vapaaehtoisin ja määräysperusteisen rajoitetun ajo-oikeuden välillä ovat. (Vehmas & Mikkonen 2017, 37-39.)

Traficom katsoo esimerkiksi, että ajoneuvotekniset tukijärjestelmät eivät olisi luonteeltaan sellaisia, että ne sopisivat rajoitusmalliksi itsenäisenä ratkaisuna. Ajoneuvotekniset apuratkaisut voisivat olla paremminkin tukena muille rajoitettaville ajo-oikeuden malleille. (Vehmas & Mikkonen 2017, 37-39.)

Ajoneuvotekniset ratkaisut eivät sinänsä voi olla ajamisen rajoittamiseksi tähtääviä malleja, vaan niitä tulisi tarkastella esimerkiksi silmälasien käytön tapaan väleinä, jotka asettavat seniori-ikäiset kuljettajat yhtäläisempään asemaan muiden ajo-oikeuden omaavien henkilöiden kanssa, joilla ei ole ajokyvyssä havaittuja rajoitteita. (O'Byrne ym., 2015, 541-544.)

Traficomın asiantuntija-arvioinnissa päädyttiin myös siihen, että Suomessa paikallisella tasolla tiettyihin tai nopeusrajoitukseen perustuva määräysperusteinen rajoitettu ajo-oikeus ei olisi kovinkaan toimiva vaihtoehto. Suomessa tieverkostot eivät ole riittävän kattavia vaihtoehtoisen reitin löytämiseksi tilanteissa, joissa seniori-ikäinen määräysperusteisen ajo-oikeuden omaava kuljettaja etsii hänen ajo-oikeutensa piiriin soveltuvaa reittiä. (Vehmas & Mikkonen 2017, 37-39.)

Varteenotettavaksi määräysperusteisen alaiseksi ajo-oikeuden rajoittamisen malliksi Suomessa Traficom katsoo rajoitteen, joka on sidottu alueeseen, keliin tai kellonaikaan. Tällainen toimenpide vaatisi kuitenkin ajokorttilain säädösten muuttamista ja siihen sisältyvien ajo-oikeuden rajoitusten tarkkaa määrittelyä. Mahdollisen ajokorttilain muuttumisen myötä kaikki rajoitetun ajo-oikeuden piiriin luokiteltavat tulisi rekisteröidä, lisäksi tällaiseen menettelyyn sisältyisi huomattavan paljon ajokyvynarviointiin liittyvää ohjeistusta ja koulutusta. (Vehmas & Mikkonen 2017, 37-39.)

Traficom katsoo, että määräysperusteista ajo-oikeuden rajoittamisen noudattamista valvoisi poliisi. Tällaiset valvontatoimenpiteet konkreettisesti tulisivat esiin poliisin suorittaman liikenteen valvonnan yhteydessä. Ajo-oikeuden rajoittamiseen liittyvät tiedot näkyisivät ajokorttitiedoista, joita poliisi käyttää hyväkseen päivittäisessä toiminnassa. Vaihtoehtoinen malli poliisin liikenteenvalvonnan yhteyteen voisi olla myös ajo-oikeuden rajoittamiseen suunniteltu ajoseurantalaite. Ajoseurantalaite valvoisi ajoneuvon liikkumista ja varoittaisi tai jopa estäisi ajoneuvon liikkumista tietyn rajoitteen mukaan. Ajoneuvolaite keräisi ajoneuvon liikkumisesta dataa myöhempää tarkastelua varten. (Vehmas & Mikkonen 2017, 37-39.)

Traficom ehdottaa, että määräysperusteisen ajo-oikeuden rikkomisesta sanktiona voisi seurata väliaikainen ajokielto. Traficom painottaa, että väliaikaiseen ajokiellon aikana kuljettajan ajoterveys voi myös heiketä niin, että ajoterveys tulisi tarkastaa perusteellisesti lääkärintarkastuksen yhteydessä, mikäli ajo-oikeus palautettaisiin takaisin. (Vehmas & Mikkonen 2017, 37-39.)

Esitetyn näkemyksen pohjalta voidaan todeta, että määräysperusteisen ajo-oikeuden rajoittamisen malli vaatisi huomattavan paljon viranomaisresursseja pitkän lainvalmistelun, selvittämisen ja tarkan määrittelyn myötä. Traficomın tutkimuksesta voidaan tulkita, että tällaisen mallin saattaminen lainsäädännöksi olisi hyvin epätodennäköinen vaihtoehto. Mikäli kuitenkin kävisi niin, että rajoitetun ajo-oikeuden malli sisällytettäisiin ajokorttilakiin lakiuudistuksen kautta, toisi se usealle viranomaisille huomattavan määrä lisätehtäviä. Käytännön arjessa tällainen malli vaatisi viranomaisilta (poliisi ja Traficom) nykyistä suurempia resursseja järjestelmän ja valvonnan ylläpitoon. Nykyisen mallin pohjalta ajoterveyttä valvovat lääkärit ja muut yhteistyötahot tulisi kouluttaa muutettavan asetusten sovellettavan ohjeistuksen mukaiseksi. (Vehmas & Mikkonen 2017, 37-39.)

7.3 Ajo-oikeuden rajoittaminen oikeudellisesta näkökulmasta

Hallituksen esityksessä alle 18-vuotiaiden ajokorttilainsäädännöksi oikeusministeriö kiinnitti huomiota ajo-oikeuden rajoittamiseen useista eri näkökulmasta. Yksi keskeisempiä tarkastelun seikkoja uudistuksissa oli se, että nykyinen vallitseva oikeudentila ei juurikaan tulisi muuttumaan ajokorttilain uudistuksen myötä. Yhdenvertaisuuden näkökulmasta katsottuna nykyinen poikkeusmenettelyn kautta myönnetty ajokortti 17-vuotiaalle ei muuttaisi tilannetta, jos ajokortti voitaisiin kaikille alle 18-vuotialle rajoitetun ajo-oikeuden myötä. Lähtötilanne ei ole suoraan vertailukelpoinen alle 18-vuotiaiden ajokortt uudistuksen malliin, koska seniori-ikäisille kuljettajille ehdotettu malli muuttaisi nykyistä oikeudentilaa huomattavasti selkeämmin verrattuna alle 18-vuotiaiden tapaukseen. Seniori-ikäisillä on pysyvä ajo-oikeus, jota oltaisiin rajoittamassa eli liikkumisvapautteen puututtaisiin lainsäätäjän toimesta konkreettisin toimin. (VN/8292/2021,17-18.)

Nuorten kohdalla ajo-oikeuden rajoitus on nähty perusteltuna siitä syystä, että se on määritelty riittävän tarkasti ajankohdan osalta. Ajankohdan rajausta voidaan perustella myös tutkitun tiedon kautta osoitetulla faktoilla. Seurantatutkimukset ovat pystyneet osoittamaan nuorten riskikäyttäytymisen ja vakavien liikennevahinkojen välisen suhteen kohtaavan viikonloppujen yöaikana. Viikonloppujen yöajalle määritelty ajo-oikeuden rajoitusaika kattaa vain välttämättömät toimet ja hillitsee näin ollen riskikäyttäytymistä tutkimustiedon kautta osoitettuna kriittisenä ajankohtana eli öisin. Toisaalta ajo-oikeuden rajoitus ei estä juurikaan työssäkäynnin, opiskelujen tai harrastustoiminnan mahdollisuuksia. Näin ollen vapaa liikkumisen perusoikeutta rajoitetaan verrattain minimaalisesti tavoiteltuun päämäärään eli hengen ja terveyden turvaamiseen nähden. (VN/8292/2021,17-18.)

Traficom in asiantuntijatyöryhmä ehdotti yhtenä mahdollisena rajoitusmallina seniori-ikäisille kuljettajille alueeseen, keliin tai kellonaikaan sidotun rajoitteen. Ongelmana tällaisessa mallissa Traficom mukaan oli se, että se vaatisi huomattavan määrän lainsäädäntötyötä, käytännön rekisteröintiä ajokorttien muutostarpeessa ja ajokyvyn arviointimallien kehittämistä ja kouluttamista. Lisäksi Traficom näki perusongelmana määräysperusteisten ajo-oikeuden rajoittamisissa tutkittavan riittämättömyyden, tai sen, että asiaa ei ole tutkittu kyseisen näkökulmaan tarpeisiin nähden riittävästi. (Vehmas & Mikkonen 2017,46.)

Nuorten kohdalla näyttää olevan niin, että on olemassa riittävästi faktapohjaista tietoa heidän riskikäyttäytymisestään ja liikennevahinkojen syy-yhteydestä yöaikaan. Näin ollen ajo-oikeuden rajoitusta voidaan perustella. Tästä herää kysymys siitä, ovatko seniori-ikäisten kuljettajien liikenteessä aiheuttamat vahingot lukumäärältään minimaalisia tai aiheutetut vahingot niin vähäisiä, etteivät ne ole tilastoituneet tai aiheuta suurempaa piikkiä liikenneriskinä? Rajoitusmalleista ei välttämättä ole tarpeeksi konkreettisesti tutkittua tietoa, mutta seniori-ikäisten liikennevahingoista löytyy aineistoa, jota Traficom muun muassa on tutkinut.

Oikeusministeriön lausunnossa alle 18-vuotiaiden ajokorttilain muutoksessa mainitaan riskikäyttäytyminen, joka nuorten kuljettajien osalta kohdentuu tiettyyn kellonaikaan yöajalle. Ajo-oikeuden rajoittaminen tulee tässä tapauksessa arvioida siten että, onko kyseiselle toimenpiteelle hyväksyttävä syy? Asiaa perustellaan liikenneturvallisuuden parantamisena. Erityisesti oikeushyveenä on hengen ja terveyden suojeleminen niin kuljettajan kuin muiden matkustajien osalta. Nuorten kohdalla asia on nähty oikeasuhteisena tavoitteeseen nähden, jolloin on varsin perusteltua katsoa, että rajoitukselle on olemassa liikenneturvallisuuden näkökulmasta katsottuna hyväksyttävä syy (liikenneturvallisuuden parantaminen). Konkreettisesti se tarkoittaisi kuljettajan ja muiden autossa olevien matkustajien hengen ja terveyden suojelemista. Tätä seikkaa tarkasteltaessa oikeusministeriö katsoo, että rajoitus on oikeasuhtainen pyrittäyn tavoitteeseen nähden. (Oikeusministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta VN/8292/2021-OM-145,2-3.)

Toimisivatko vastaavanlaiset perustelut seniori-ikäisten kuljettajien osalta? Kysymys ei ole täysin yksiselitteinen, mutta tätä asiaa voidaan tarkastella samoilla argumenteilla. Lähtökota lienee tässä asiassa sama; hengen ja terveyden suojeleminen niin seniori-ikäisen kuljettajan kuin kyydissä olevien matkustajien ja muiden tienkäyttäjien osalta. Onko sitten liikenneturvallisuuden parantaminen ja hengen ja terveyden suojeleminen hyväksyttävä syy rajoittaa ajo-oikeuden omaavan kuljettajan ajo-oikeutta niin, että sillä saavutettaisiin tämä tavoite? Voisiko tähän olla olemassa lievempiä keinoja, kuten Traficom on vapaaehtoisessa ajo-oikeuden mallissaan esittänyt? Toisaalta onko vapaaehtoinen rajoitettu ajo-oikeuden malli riittävän tehokas tapa parantaa liikenneturvallisuutta ja voidaan tällaisella mallilla suojella riittävän hyvin henkeä ja terveyttä?

8 POHDINTA

8.1 Lopuksi

Tässä opinnäytetyössä olen tuonut esiin seniori-ikäisille kuljettajille hahmoteltuja ajo-oikeuden rajoitusmalleja. Lisäksi olen esitellyt hallituksen luonnosta ajokorttilain muuttamiseksi alle 18-vuotiaille kuljettajille. Kuten aiemmin olen nostanut esiin, on julkinen keskustelu seniori-ikäisten kuljettajien liikenneturvallisuudesta ja niihin liittyvistä riskitekijöistä on tosiasia. Toisaalta heidän ajo-oikeutensa rajoittamiseen tai ajo-oikeuteen puuttumiseen ei olla ryhdytty. On siis mahdollista, että nykyisen ajokorttilainsäädännön puitteissa pystytään puuttumaan riittävin osin mahdollisiin ajoterveyden ja ajokyvyn muutoksista syntyviin ongelmiin. Näin ollen ei suurten ikäluokkien ikääntymistä ja sen

myötä syntyneitä vaikutuksia ajoterveyden näkökulmasta ole katsottu tarpeellisiksi ottaa suurempaan keskiöön toisin kuin alle 18-vuotiaiden kuljettajien, joiden ajo-oikeuteen ollaan valmistelussa olevan lain nykymuodon perusteella rajoittamassa.

Kuten aiemmin on todettu, seniori-ikäisen kuljettajan ajo-oikeuden rajoittaminen lainsäädännön kautta olisi ongelmallinen yhtälö. Liikkumisen vapaus perusoikeutena on vahva. Toisaalta liikenneturvallisuuden parantaminen ja hengen ja terveyden suojeleminen on vahva oikeushyve. Näiden välistä suhdetta on puntaroitava. Lievempänä keinona tässä yhteydessä voisi olla ajo-oikeuden vapaaehtoinen rajoittaminen.

Suuret ikäluokat ovat aktiivinen joukko liikkumaan ja käyttämään palveluita yhteiskunnassa. He ovat myös valveutuneita poliittisesti. Voisiko olla mahdollista, että asia on arka aihe poliitikoille, koska se vaikuttaisi hyvin monen kansanedustajan ääneskuntaan? Voiko ikä tässä suhteessa vaikuttaa siihen, miten asiaa on tai ei ole edistetty? Alle 18-vuotiaiden ajokorttiudistuksessa on kyse siitä, että aiemmin he ovat saaneet ajoluvan poikkeusmenettelyllä. Näin ollen vireillä oleva ja ehdotettu muutos ei toisaalta olisi rajoitteena yhtä voimakas kuin täysivaltaisen (seniori-ikäisen) kansalaisen ajo-oikeuden rajaaminen.

Kuten Traficom on aiemmin todennut, sen esittelemät mallit tarvitsivat jatkokäyttöä varten lisätutkimusta ja tarkempaa määrittelyä. Rajoittamisen mallit antavat vaihtoehtoja ja näkökulmia liikenneturvallisuuteen käsiteltyjen kahden ikäluokan osalta, mutta tulevaisuus on näiden suhteen vielä avoin. Nuoria koskevaa lainsäädäntöä ei ole vielä vahvistettu, ja vanhemman ikäpolven suhteen asiaa ei ole toistaiseksi edistetty tutkimuksia lukuun ottamatta.

LÄHTEET

Eskola, Jari 2001. Laadullisen tutkimuksen juhannustaiat. Laadullisen tutkimuksenanalyysi vaihe vaiheelta. Teoksessa Juhani Aaltola & Raine Valli (toim.) Ikkunoita tutkimusmetodeihin II. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin. PS-kustannus, Jyväskylä.

Eskola, Jari & Suoranta, Juha 1998. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Gummerus, Tampere.

Hallituksen (luonnos)esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta. Luettavissa:

https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/d8727fa0-192c-4290-a73a-2688bff0f925/bfe2aad7-ede6-4b2d-909a-44d8a19f6a0c/LAUSUNTOPYYNTO_20211007120535.PDF (luettu 7.3.2022)

Hirsjärvi, Sirkka & Hurme, Helena 2000. Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Yliopistopaino, Helsinki.

Hirsjärvi, Sirkka, Remes Pirkko & Sajavaara, Paula 2009. Tutki ja kirjoita. Tammi, Helsinki.

Kalenoja, Hanna & Tuominen Janne 2016: Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä Vuosien 2014-2015 aineisto, Trafin julkaisuja. Luettavissa: <https://docplayer.fi/43264119-Ikakuljettajien-kokemukset-liikenteesta-vuosien-aineisto-hanna-kalenoja-ja-janne-tuominen.html> (luettu 7.3.2022)

Levin, L., Ulleberg, P., Siren A & Hjorthol, R. (2012) Measures to enhance mobility among older people in Scandinavia. A literature on of best practice. VTI report 749A.

O'Byrne, C., Naughton, A. & O'Neill, D. (2015) Is driver licensing restriction for age-related medical conditions an effective mechanism to improve driver safety without unduly impairing mobility? European Geriatric Medicine 6 (2016).

Oikeusministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta VN/8292/2021-OM-145. Luettavissa:

https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/d8727fa0-192c-4290-a73a-2688bff0f925/70a15f54-8d4a-4045-b06d-e6266db11e3a/LAUSUNTO_20211129103402.PDF (luettu 7.3.2022)

Ojasalo, Katri, Moilanen, Teemu & Ritalahti, Jarmo 2016. Kehittämistyön menetelmät. Uudenlaista osaamista liiketoimintaan. Sanoma Pro Oy, Helsinki.

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli 2002. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Tammi, Helsinki.

Traficom. Ajoterveyden arviointiohjeet lääkäreille 2021. Luettavissa: https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/regulation/Ajoterveysohje_Traficom_2021.pdf (luettu: 15.4.2022)

Traficomın tietokanta voimassa olevat ajokorttiluokat koontiluokittain vuosina 2014-2022. Luettavissa: https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/010_ajok_tau_101.px/table/table-ViewLayout1/?rxid=f90f9cd3-fbef-4150-ac0a-cc133fd79a77 (luettu 10.3.2022)

Tuominen Janne 2019: Ikäkuljettajien kokemukset liikenteestä 2019 Traficomın julkaisuja. Luettavissa: https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/lkakuljettajien_kokemukset_liikenteest%C3%A4_2017_7_2019.pdf (luettu 7.3.2022)

Vehmas, Anne & Mikkonen Valde 2017: Ikääntyvien kuljettajien ajo-oikeus Mahdolliset rajoittamisen mallit, niiden edellytykset ja vaikutukset. Luettavissa: <http://docplayer.fi/52717954-lkaantuvien-kuljettajien-ajo-oikeus-mahdolliset-rajoittamisen-mallit-niiden-edellytykset-ja-vaikutukset.html> (luettu 7.3.2022)

