

Asia: VN/17379/2025

Lausuntopyyntö: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta ajokorttilain muuttamiseksi

Diaarinumero: LVM024:00/2025

Lausunnonantaja: Piirla Oy - liikenneturvallisuutta parantavien jälkiasenteisten järjestelmien maahantuoja ja asiantuntija

1. Ovatko ehdotetut toimenpiteet mielestänne perusteltuja?

Pidämme hallituksen esitysluonnoksessa ehdotettuja toimenpiteitä perusteltuina ja liikenneturvallisuuden kannalta oikeasuuntaisina. Nuorten kuljettajien yliedustus vakavissa liikenneonnettomuuksissa on hyvin tunnistettu ilmiö (esim. Liikenneturva; OECD/ITF), ja riskientunnistamiskoulutuksen laajentaminen sekä ajokieltoon liittyvien seuraamusten kehittäminen tukevat hallitusohjelman tavoitetta liikennekuolemien nollatasosta vuoteen 2050 mennessä.

Erityisesti esityksessä korostuva ennaltaehkäisevä näkökulma on kannatettava. On myönteistä, että sääntelyssä huomioidaan käyttäytymiseen, kokemattomuuteen ja riskinottoon liittyvät tekijät eikä keskitytä yksinomaan jälkikäteisiin seuraamuksiin.

2. Millaiseksi arvioitte ehdotettujen toimenpiteiden vaikuttavuuden?

Ehdotettujen toimenpiteiden voidaan arvioida parantavan nuorten liikenneturvallisuutta erityisesti lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä. Riskientunnistamiskoulutuksen laajentaminen lisää tietoisuutta vaaratilanteista, ja yöaikaisen ajamisen rajoituksilla voidaan vähentää onnettomuuksia ajankohtina, joihin liittyy tilastollisesti kohonnut riski (esim. WHO; OECD/ITF).

Vaikuttavuus jää kuitenkin osittaiseksi, mikäli toimenpiteet perustuvat pääosin koulutukseen, kieltoihin ja valvontaan. Kansainvälisen tutkimus- ja sääntelykehityksen perusteella liikenneturvallisuutta voidaan merkittävästi parantaa yhdistämällä sääntelyyn myös teknologisia ratkaisuja, jotka tukevat kuljettajaa reaaliaikaisesti ajosuorituksen aikana ja vähentävät inhimillisten virheiden vaikutuksia (esim. Euroopan komissio, General Safety Regulation).

3. Ehdotukset muiksi liikenneturvallisuutta parantaviksi toimiksi ja huomiot esitysluonnoksesta

3.1 Aktiivinen nopeudenhallintajärjestelmä (Active Intelligent Speed Assistance, ISA)

Esitämme, että ajokorttilain jatkovalmistelussa ja tulevilla säädöshankkeissa arvioidaan aktiivisen, puuttuvan nopeudenhallintajärjestelmän (Active ISA) käyttöönottoa tietyille korkean riskin kuljettajaryhmille ja ajoneuvoryhmille.

Mahdollisia kohderyhmiä voisivat olla:

- nuoret ja uudet kuljettajat,
- kuljettajat, jotka ovat menettäneet ajo-oikeutensa toistuvien ylinopeusrikkomusten vuoksi,
- raskas kalusto (kuorma- ja linja-autot) erityisesti kaupunkien ydinkeskustoissa, joissa on paljon kevyttä liikennettä.

Aktiivinen ISA-järjestelmä eroaa nykyisistä uusissa ajoneuvoissa pakollisista varoittavista ISA-järjestelmistä siten, että se fyysisesti estää ajoneuvoa ylittämästä voimassa olevaa nopeusrajoitusta. Jälkiasenteisena toteutettuna järjestelmä on vaikeammin kierrettävissä ja soveltuu myös vanhempaan ajoneuvokantaan, joka muodostaa edelleen merkittävän osan Suomen liikennekannasta.

Kansainvälisesti aktiivista ISA-teknologiaa on alettu hyödyntää erityisesti seuraamuksellisena, mutta mahdollistavana vaihtoehtona ajo-oikeuden menetykselle. Yhdysvalloissa Washington D.C. hyväksyi syyskuussa 2025 ns. STEER Act -lainsäädännön, jonka perusteella toistuvista ylinopeuksista ajo-oikeutensa menettäneet kuljettajat voivat saada rajoitetun ajo-oikeuden Active ISA -järjestelmällä varustetulla ajoneuvolla. Vastaavaa sääntelyä on hyväksytty tai valmisteilla useissa muissa

osavaltioissa (mm. Washington State BEAM Act; Virginia; New York). Suomessa vastaavaa lähestymistapaa voitaisiin tarkastella esimerkiksi alkolukkosäätelyn kaltaisena mallina, jossa teknologia mahdollistaa ajo-oikeuden hallitun ja turvallisen käytön.

Euroopassa Transport for London (TfL) on ottanut aktiivisen ISA-järjestelmän laajamittaiseen käyttöön yli 9 000 linja-auton kalustossaan osana Vision Zero -strategiaa. TfL:n julkaisemien tulosten mukaan ISA-järjestelmällä varustetut bussit noudattavat nopeusrajoituksia 97–99 % ajasta, ja erityisesti 20 mph (30 km/h) -alueilla ylinopeudet ovat vähentyneet merkittävästi. Lisäksi on havaittu myönteinen vaikutus myös muuhun liikennevirtaan ISA-ajoneuvojen perässä (Transport for London, Bus Safety Standard, ISA Trial Reports).

3.2 Kehittynyt kuljettajan vireystilan ja tarkkaavaisuuden valvontajärjestelmä (ADDW)

Esitämme, että lainsäädännön ja tukipolitiikan keinoin edistetään kehittyneiden kuljettajan vireystilan ja tarkkaavaisuuden valvontajärjestelmien (Advanced Driver Drowsiness and Warning, ADDW) käyttöönottoa myös jälkiasenteisina ratkaisuin.

Heinäkuusta 2026 alkaen tällaiset järjestelmät tulevat pakollisiksi uusiin ensirekisteröitäviin ajoneuvoihin EU:n General Safety Regulation (EU) 2019/2144 -asetuksen perusteella, mikä osoittaa, että niiden liikenneturvallisuushyödyt on jo laajasti tunnistettu. Jälkiasennettavat ratkaisut mahdollistaisivat vastaavan turvallisuustason saavuttamisen myös vanhemmassa ajoneuvokannassa.

Erityisen perusteltuja kohderyhmiä ovat:

- nuoret kuljettajat,
- ammattikuljettajat ja muu ammattiliikenne.

Useat kansainväliset tutkimukset osoittavat, että nuoret kuljettajat ovat yliedustettuina tarkkaamattomuuteen liittyvissä onnettomuuksissa. Esimerkiksi OECD/ITF:n ja NHTSA:n tutkimusten mukaan älypuhelimien käyttö ajon aikana, unenpuute ja kognitiivinen kuormitus lisäävät onnettomuusriskiä erityisesti nuorilla kuljettajilla. Euroopan komission taustaselvityksissä on arvioitu, että kuljettajan vireystilan ja tarkkaavaisuuden valvontajärjestelmät voivat vähentää vakavia onnettomuuksia merkittävästi erityisesti yksittäisonnettomuuksissa ja tieltä suistumisissa.

3.3 Teknologianeutraali sääntely ja kannustimet

Korostamme, että ajokorttilain ja siihen liittyvän sääntelyn tulisi olla teknologianeutraalia ja mahdollistaa turvallisuutta parantavien järjestelmien hyödyntäminen sekä pakollisina että vapaaehtoisina ratkaisuin. Lisäksi tulisi arvioida taloudellisten kannustimien, pilottihankkeiden ja julkisten hankintojen roolia uusien turvallisuusteknologioiden käyttöönotossa, erityisesti nuorten ja

korkean riskin kuljettajaryhmien osalta. Useissa maissa julkinen kalusto on toiminut testialustana ennen laajempaa käyttöönottoa (esim. TfL, New York City DCAS).

Yhteenveto

Pidämme tärkeänä, että ajokorttilain uudistamista tarkastellaan osana laajempaa liikenneturvallisuuden kokonaisuutta, jossa koulutukselliset, sääntelylliset ja teknologiset keinot tukevat toisiaan. Jälkiasenteiset kuljettajaa avustavat teknologiat tarjoavat kustannustehokkaan ja nopeasti käyttöönotettavan keinon parantaa liikenneturvallisuutta ja tukea hallituksen pitkän aikavälin tavoitteita.

Olemme mielellään mukana kansallisen liikenneturvallisuusstrategian päivitystyössä ja voimme tarjota tarkempaa lisäinformaatiota käytettävissä oleviin teknologioihin esim. erityyppisten pilottiprojektien kautta.

Salmi Harri
Piirla Oy