

Asia: VN/17379/2025

Lausuntopyyntö: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Hallitus esittää muutoksia ajokorttilakiin parantaakseen liikenneturvallisuutta. Lisäksi 17-vuotiaiden poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut jyrkemmin kuin osattiin ennakoida 2017-2018, eikä poikkeuslupamenettely esityksen mukaan ole vastannut tarkoitustaan.

Nuorisoala ry haluaa tuoda esiin, että mahdollisuus omaehtoiseen liikkumiseen on nuorille tärkeää. Esimerkiksi harvaan asuttujen alueiden vähäisestä joukkoliikenteestä johtuen auto voi olla nuorelle ainoa vaihtoehto päästä liikkumaan kouluun, harrastuksiin tai töihin. Erityisesti ammatillisessa koulutuksessa oppiminen on siirtynyt entistä enemmän työelämään, jolloin nuorten tarpeet liikkua vaihtelevien työvuorojen mukaan ja myös muualle kuin oppilaitokseen lisääntyvät. Auton käyttö voi myös mahdollistaa asumisen pidempään lapsuudenkodissa, ilman tarvetta muuttaa isommalle paikkakunnalle opintojen ja työssäoppimispaikkojen perässä.

Nuorisoala ry tiedostaa, että nuoret ovat ylliedustettuina vakavissa onnettomuuksissa ja näiden ennaltaehkäisemiseen on panostettava. Samaan aikaan on syytä huomioida, että esityksessä mainitun ajokorttilain seurantatutkimuksen mukaan ”17-vuotiaat kuljettajat eivät kuitenkaan erotu merkittävästi muista nuorten ikäryhmistä onnettomuustilastoissa”. Lisäksi todetaan, että esityksen vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ei voida antaa tarkempia arvioita, koska näihin liittyy epävarmuuksia. Siksi asiaa on mielestämme syytä tarkastella laajemmin ja puuttua ongelman juurisyihin. Rajoitusten sijaan on tärkeää panostaa riittävään ajo-opetukseen ja riskientunnistamiskoulutuksiin.

Aiemmin poikkeusluvan ehtoina ovat olleet vähintään viikoittainen kulkeminen, viiden kilometrin yhdensuuntainen matka kävellen tai joukkoliikenteellä vähintään tunnin yhdensuuntainen matka. Jatkossa kulkemista olisi oltava vähintään neljä kertaa viikossa ja yhdensuuntaisen matkan

pituudeksi edellytettäisiin vähintään seitsemän kilometriä kävelen silloin, kun joukkoliikennettä ei ole lainkaan käytettävissä tai matkan kestoksi vähintään puolitoista tuntia joukkoliikennettä käyttäen. Pidämme ehdotettuja kilometrimääriä kohtuuttomina ja perusteettomina ottaen huomioon, että esimerkiksi oman auton käytöstä veroedun saamiseksi vaadittu kävelymatka yhteen suuntaan on kolme kilometriä. Mikäli poikkeusluvan ehdoksi asetetaan viikoittaisen kulkemisen sijaan 4 kertaa viikossa kulkeminen, voi tämä rajoittaa tavoitteellisen harrastamisen perusteella myönnettävien lupien käyttöä. Haluamme huomauttaa, että harrastepudokkuus on tässä ikäryhmässä suurta, eikä ole hallituksen tavoitteiden mukaista rajata harrastamisen mahdollisuuksia.

Myös työn perusteella haettavaan lupaan tulisi tiukennuksia, sillä jatkossa työsuhteen keston tulisi olla vähintään kaksi kuukautta, kun nykyisellään kulkemistarpeeksi on riittänyt lyhyemmätkin työpätkät. Nuorisola ry huomauttaa, että nuorilla on paljon lyhyitä työsuhteita ja ammattikoulujen työharjoitteluiden pituudet voivat myös vaihdella, jolloin osa nuorista ei pystyisi tiukennuksen takia hankkimaan tärkeitä ensimmäisiä työkokemuksia. Esityksen tulisi varmistaa, että myös lyhyemmät työssäoppimisjaksot täyttävät kriteerit, jos ne ovat osa nuoren tutkintoa. Vallitsevassa työttömyystilanteessa on kohtuutonta luoda lisäesteitä nuorten työllistymiselle.

Hallituksen esitys rajoittaisi myös jatkossa 17-vuotiaiden ajamista yöaikaan siten, että välillä 00-05 ajaminen olisi kiellettyä. Nuorten tilanteet ovat moninaisia, joten ajaminen myös yöaikaan voi olla tarpeen sosiaalisista syistä sekä turvallisuusnäkökulmasta. Myös hallituksen esityksessä todetaan, että rajoitus hankaloittaisi niiden nuorten yöaikaista itsenäistä ja turvallista liikkumista, jotka asuvat pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Lisäksi esityksessä todetaan, että nämä nuoret voivat silloin siirtyä käyttämään muita kuin B-luokan moottoriajoneuvoja, joiden ajamista yöllä ei rajoiteta ja jotka eivät ole yhtä turvallisia kuin henkilöauto. Lisäksi tunnustetaan, että riskikäyttäytyminen saattaisi vain siirtyä toiseen vuorokauden aikaan. Pahimmillaan liikenneturvallisuus voisi siis jopa huonontua. Koska yöaikainen rajoitus ei mielestämme ole tarpeellinen, on myös ehdotus 17-vuotiaalle autoon laitettavasta tunnuksesta tarpeeton.

Hallituksen esityksessä todetaan, että ajo-opetuksen jälkeisessä kyselyssä vastaajat ovat olleet "selvästi tyytymättömiä saamiinsa valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen sekä pimeän ja liukkaan kelin ajon harjoituksiin". Lisäksi sanallisessa palautteessa eniten on toivottu korkeampia ajo-opetusmääriä sekä arvosteltu simulaattoriopetusta epärealistiseksi.

Kuten hallituksen esityksessä todetaan, ovat juuri ajokortin saaneet yksi liikenteen keskeisimmistä riskiryhmistä. Siksi tervehdimme ilolla ehdotusta lisätä koulutusvaatimuksiin riskientunnistamiskoulutusta yhdellä ajotunnilla ja kolmella teoritunnilla, jolloin kokonaiskoulutus olisi 12 tuntia aiemman 8 tunnin sijaan. Vähintään 5 tuntia on annettava ajo-opetuksena. Tämä parantaa ymmärrystä ajonopeuden, havaintojen ja olosuhteiden riskeistä. Esityksen mukaan "kuljettajaopetukseen kohdistuvia muutostarpeita arvioitaisiin laajemmin uuden ajokorttidirektiivin täytäntöönpanoa varten käynnistettävän lainsäädäntöhankkeen yhteydessä." On tärkeää jatkaa seuranta ja tehdä laajempaa arviointia riskientunnistamiskoulutuksen riittävyydestä.

Hallituksen esitys arvioi ehdotetuilla muutoksilla olevan vain vähäisiä taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia yksityishenkilöille ja kotitalouksille. Nuorisoala ry kuitenkin korostaa, että 17-vuotiaiden kuljettajien rajoitettu ajo-oikeus asettaa erityisesti harvaan asuttujen alueiden 17-vuotiaat kuljettajat eriarvoiseen asemaan muiden kuljettajien kanssa. Nuorelle voi kiristysten myötä jäädä saamatta palkkatuloa, työkokemusta ja tärkeää harrastustoimintaa.

Timperi Minja
Nuorisoala ry