

Asia: VN/8292/2021

Lausuntopyyntö: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry kiittävät mahdollisuudesta tutustua ajokorttilakia koskevaan luonnokseen. Pidämme esitettyjä muutoksia perusteltuina, mutta olemme nostaneet lausunnossamme esille joitakin tarkennuksia lakiluonnokseen. Esitämme lisäksi EU:ssa sallitun 4 250 kg:n kokonaismassaa koskevan poikkeuksen käyttöönottoa sekä kevytautohankkeen edistämistä ajokorttidirektiivin uudistuksen yhteydessä.

Ajokorttilain muutoksessa esitetään luopumista Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuslupamenettelystä, jossa 17-vuotiaalle voidaan hakemuksen perusteella myöntää poikkeuslupa B-luokan ajokortin suorittamista varten.

Samassa yhteydessä luovuttaisiin ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien poikkeuksesta B- ja BE-luokan ajokortin saamiseksi 17-vuotiaana. Tämä muutos on perusteltu, sillä kaikista 17-vuotiaana henkilöauton ajo-oikeuden saaneista vain alle 3 prosenttia suorittaa B-luokan ajokortin tällä perusteella.

17 vuotta täyttäneiden poikkeusmenettelystä luopuminen on perusteltua, sillä poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut viime vuosien aikana huomattavasti ja lähes kaikissa hakemukset ovat täyttäneet poikkeusluvan edellytykset. Poikkeusluvan hakeminen on selvästi yleisempää Uudenmaan ulkopuolella. Haettujen poikkeuslupien ja niillä suoritettujen ajokorttien suuri määrä osoittaa, että suurella osalla nuorista on säännöllisiä liikkumistarpeita, joissa muut kulkutavat eivät ole varteenotettavia vaihtoehtoja.

17-vuotiailla kuljettajilla on tunnistettu monia liikenneturvallisuuden riskitekijöitä. Nuorten kuljettajien turvallisuus on muita ikäryhmiä heikompi. Traficom julkaiseman ajokorttiuudistuksen seurantatutkimuksen perusteella nuorten kuljettajien onnettomuudet ovat vähentyneet vuosina 2019 ja 2020. 17-vuotiaiden loukkaantumiset liikenteessä henkilöauton kuljettajina lisääntyivät vuonna 2020, mutta samalla kuitenkin 17-vuotiaiden loukkaantumisten kokonaismäärä väheni, sillä mopolla ja moottoripyörällä loukkaannuttiin edellisvuosia harvemmin.

Seurantatutkimuksen tulokset osoittavat, että 17-vuotiaat syylistyvät hieman useammin ajokieltorikoksiin kuin 18- tai 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat. 17-vuotiaista 3,3 prosenttia kuljettajista syylistyi ajokieltorikokseen ollessaan vielä 17-vuotias. 18-vuotiaista vastaava osuus on 3,01 prosenttia ja 19-vuotiaista kohdalla 1,3 prosenttia. Ero 17- ja 18-vuotiaiden välillä on pieni, vain 0,3 prosenttiyksikköä.

17-vuotiaan B-luokan ajokortti olisi rajoitettu siten, että sen voisi suorittaa huoltajan suostumuksella ja ajo-oikeus ei olisi voimassa lauantaisin kello 00–05 ja sunnuntaisin kello 00–05. Rajoitukset olisivat voimassa vain alle 18-vuotiailla kuljettajilla. Viikonloppuöihin kohdentuva rajoitus on perusteltu, sillä Traficom seurantatutkimuksen mukaan nuorten ajokieltoon johtaneet rikkomukset tapahtuivat useimmiten viikonloppuöisin. Yöaikainen autolla ajaminen on harvoin tarpeellista alle 18-vuotiaille esimerkiksi koulun tai työssäkäynnin takia.

Esitämme lisäksi, että alle 18-vuotiaille B-kortin haltijoille asetettaisiin kuljettajakohtainen nopeusrajoitus, joka olisi yksiajorataisilla maanteillä 80 km/h ja moottoriteillä 100 km/h. Nuoren kuljettajan tunnus toimisi myös suurinta sallittua nopeutta kuvaavana tunnuksena. Lakiluonnoksessa ei esitetä nopeusrajoitusta, vaan tunnuksen tarkoituksena on toimia ensisijaisesti yöaikaisen ajon valvonnassa. Kuljettajakohtainen nopeusrajoitus olisi perusteltu erityisesti pimeään aikaan tapahtuneiden suistumisonnettomuuksien vähentämisessä.

Lisäksi esitämme, että alle 19-vuotiaana B-kortin suorittaneilta edellytetään kahta ylimääräistä riskien tunnistamiseen ja hallintaan liittyvää ajo-opetustuntia.

Yleisesti esitämme huolestamme siitä, että ajotunteja voi nykyisin korvata yleisesti simulaattoreilla. Simulaattorit eivät anna totuudenmukaista kuvaa erityisesti vaativissa ajo-olosuhteissa ajamisesta. Myös nuoret kuljettajat ovat olleet pääosin tyytymättömiä simulaattoriopetukseen.

B-kortilla tulisi sallia ajo kokonaismassaltaan enintään 4 250 kg:n vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävillä ajoneuvoilla

Ajokortteja koskevan tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muuttamisesta annetussa direktiivissä (EU) 2018/645 sallitaan poikkeus, joka antaa mahdollisuuden ajaa B-

ajokortilla ajoneuvoja 4 250 kg:n kokonaismassaan saakka, mikäli ne käyttävät vaihtoehtoista käyttövoimaa.

Täyssähköiset pakettiautot painavat raskaan akuston vuoksi selvästi polttomoottoriversiota enemmän, jolloin samalla kokonaismassalla kuljetettavan hyötykuorman osuus jää pienemmäksi. Poikkeuksen tarkoituksena on tuoda vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävät ajoneuvot kuljetuskapasiteetiltaan samalle tasolle kuin dieselpakettiautot.

Poikkeus edistäisi vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymistä ja liikenteen sähköistymistä, sillä se kannustaisi yrityksiä valitsemaan kuljetuskalustoonsa entistä useammin sähköpakettiauton. Yli 3 500 kg kokonaismassan ajoneuvot rekisteröidään N2-luokan kuorma-autoksi, joka voi tuoda yritykselle muita hyötyjä.

Massaa koskeva joustomahdollisuus on jo käytössä monissa EU-maissa. Esitämme, että direktiivissä sallittu jousto hyväksyttäisiin käyttöön myös Suomessa. Mikäli sitä ei ole mahdollista sisällyttää nykyiseen lakimuutokseen, esitämme että muutoksesta tehtäisiin erillinen lainsäädäntöhanke mahdollisimman pian. Ensimmäisiä poikkeukseen soveltuvia sähköpakettiautomalleja on tulossa markkinoille jo alkuvuonna 2022. Olisi tärkeää, että poikkeusta olisi mahdollista soveltaa mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ajoneuvoja on saatavilla.

Kevytautoja koskevan ajo-oikeussäätelyn edistäminen

Esitämme lisäksi, että ministeriö jatkaa kevytautojen edistämistä ajokorttidirektiivin uudistamisessa koskevassa taustavaikuttamisessaan. Nykyinen ajokorttilainsäädäntö aiheuttaa edelleen portaittaisen tarpeen ajoneuvojen hankintaan. Ikävuodet 15–16 ajetaan jatkossakin turvattomalla mopolla, kevytmoottoripyörällä, mopoautolla tai traktorimönkijällä. Mikäli nopeudeltaan esimerkiksi 50 kilometriin tunnissa rajoitettujen henkilöautojen käyttö sallittaisiin Suomessa, tarjolla olisi turvallinen kulkutapa 15-vuotiaasta saakka myös niillä alueilla, joissa joukkoliikenne, jalankulku ja pyöräily eivät mahdollista nuorten itsenäistä liikkumista.

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Kalenoja Hanna

