

Asia: VN/8292/2021

## **Lausuntopyyntö: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Mannerheimin Lastensuojeluliiton lausunto 16.11.2021

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Hallituksen esitysluonnos laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Hallituksen esitysluonnoksen keskeisimpänä ehdotuksena on luopuminen Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuslupamenettelystä, jossa 17-vuotiaalle voidaan kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuslupa B-luokan ajokortin suorittamista varten. Esitysluonnoksessa ehdotetaan,

että 17-vuotias voisi huoltajan suostumuksella saada B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden, joka ei olisi voimassa lauantaisin kello 00–05 ja sunnuntaisin kello 00–05. Rajoitus olisi voimassa

siihen asti, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta. Esitysluonnoksen mukaan seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja voitaisiin tuomita sakkoon ja määrätä ajokieltoon. Esitysluonnoksen mukaan 17-vuotiaan kuljettajan tulisi käyttää autoon kiinnitettävää alaikäisen kuljettajan tunnusta ja seuraamukseksi velvoitteen rikkomisesta tulisi liikennevirhemaksu.

Mannerheimin Lastensuojeluliitto (MLL) ei pidä perusteltuna luopua B-luokan ajokortin poikkeuslupamenettelystä. Esitysluonnoksessa ehdotettu muutos todennäköisesti lisäisi 17-vuotiaiden kuolemia tieliikenteessä. Vuosina 2018–2020 tieliikenteessä kuoli 1,1 nuorta 17–19-vuotiasta henkilöauton kuljettajaa 10 000 ajokorttia kohti, kun vastaava luku 45–54-vuotiailla oli

noin 0,2 kuollutta kuljettajaa 10 000 ajokorttia kohti. Vuonna 2020 tieliikenteessä kuolleista 17 % oli iältään 15–24-vuotiaita. On myös muistettava, että Suomessa kuolee suhteessa asukaslukuun selvästi enemmän ihmisiä kuin muissa Pohjoismaissa. Vuonna 2020 Suomi oli tällä mittarilla mitaten vasta 11:ksi turvallisin maa EU:ssa (Lähde: Liikennefakta.fi, Traficom).

Se, että 17-vuotiaiden kuljettajien ajo-oikeus ei olisi voimassa lauantaisin ja sunnuntaisin klo 00-05, ei ole riittävä keino liikenneturvallisuuden varmistamisen kannalta.

MLL muistuttaa, että 17-vuotiaat ovat vielä lapsia ja heitä koskee lapsia koskeva oikeudellinen sääntely ja suojelu. Lapsia (0-17-vuotiaita) koskevassa oikeudellisessa sääntelyssä keskeisellä sijalla on yleissopimus lapsen oikeuksista (myöhemmin YK:n lapsen oikeuksien sopimus tai LOS). MLL pitää ongelmallisena, että esitysluonnoksessa ei ole tarkasteltu ehdotettuja muutoksia YK:n lapsen oikeuksien sopimuksen velvoitteiden näkökulmasta eikä muutosten lapsivaikutuksia ole arvioitu riittävällä tavalla ja laajuudella.

Esitystä arvioitaessa erityisen huomionarvioisia ovat muun muassa seuraavat lapsen oikeuksien sopimuksen määräykset: Lapselle on taattava henkiinjäämisen ja kehittymisen edellytykset mahdollisimman täysimääräisesti (LOS 6.2 artikla). Lapsella on oikeus nauttia parhaasta mahdollisesta terveydentilasta (LOS 24.1 artikla) sekä lasten ja vanhempien tulee saada tietoa ja opetusta ja tukea onnettomuuksien ehkäisystä (LOS 24.2 artiklan e-kohta). Lasta koskevissa toimissa lapsen edun on oltava ensisijainen harkintaperuste (LOS 3.1 artikla). Kollektiivisesti lapsia koskevissa toimissa, kuten lainsäädännön valmistelussa, lasten edut selvitetään lapsivaikutusten arvioinnilla. Lapsen etu saa sisältönsä lapsen oikeuksista, tarpeista ja tilanteista. YK:n lapsen oikeuksien komitea on antanut laajan yleiskommentin lapsen edun ensisijaisuudesta (yleiskommentti nro 14) <https://lapsiasia.fi/yleiskommentit>

MLL pitää myös tärkeänä, että lapsen oikeuksien sopimuksen 12 artiklan (lapsen oikeus tulla kuulluksi) mukaisesti 17-vuotiaita, joita ehdotettu muutos koskee, kuultaisiin laajasti ja monipuolisesti muutosehdotuksista eri näkökohdat – mukaan lukien liikenneturvallisuusnäkökohdat – huomioiden.

Lapsivaikutusten arvioinnissa koskien alaikäisen ajo-oikeutta tulee arvioida monia eri tekijöitä ja tehdä sen perusteella kokonaisarvio asiassa. 17-vuotiaiden kuljettajien poikkeuslupamenettelystä luopumisen kokonaisvaikutus heidän (ja heidän matkustajiensa) liikenneturvallisuudelleen olisi todennäköisesti kielteinen, vaikka poikkeuslupamenettelystä luopuminen siirtäisi jossain määrin 17-vuotiaiden liikkumista mopoista, kevytmoottoripyöristä ja mopoautoista henkilöautoihin, millä voisi olla myös myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuudelle.

Jotta poikkeuslupamenettelystä luopumista voitaisiin pitää perusteltuna, on luopumista puoltavien tekijöiden oltava painavia. Lasten ja nuorten liikkumistarpeen toteutumista tulee edistää

ensisijaisesti muiden keinojen avulla kuin ohjaamalla heidät auton rattiin. Näistä keskeinen on joukkoliikenteen ja sen edellytysten parantaminen.

Hallituksen esitysluonnoksessa poikkeuslupamenettelystä ehdotetaan luovuttavaksi, koska vuonna 2018 tehdyllä lakimuutoksella merkittävästi kevennettiin 17-vuotiaille myönnettävien poikkeuslupien kriteereitä, minkä seurauksena poikkeuslupahakemusten määrä lisääntyi huomattavasti ja lupien käsittely on ruuhkautunut.

Viranomaisten käytettävissä olevien voimavarojen vähyys ei voi olla peruste tehdä lakimuutoksia, jotka todennäköisesti heikentävät lasten ja nuorten liikenneturvallisuutta sekä lisäävät heidän kuolemiaan ja loukkaantumisiaan liikenteessä.

MLL pitää parempana ratkaisuna lisätä lupaviranomaisen voimavaroja poikkeuslupien käsittelyyn sekä tiukentaa poikkeuslupan myöntämisen ehtoja kuin luopua poikkeuslupamenettelystä. Yksi sääntelyvaihtoehto olisi, että 17-vuotiaiden ajo-oikeuspoikkeuslupa ulotettaisiin vain siihen tarkoitukseen, johon se on myönnetty, esimerkiksi koulunkäyntiin, työssäkäyntiin tai harrastukseen osallistumiseen paikassa, johon ei ole kohtuullisia joukkoliikenneyhteyksiä.

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen ei tukisi Suomen ja EU:n tavoitetta puolittaa liikennekuolemien ja loukkaantumisten määrä seuraavan kymmenen vuoden aikana. Muutos myös heikentäisi joukkoliikenteen edellytyksiä. Lapset ja nuoret ovat merkittävä joukkoliikenteen käyttäjäryhmä. B-luokan ajokortti-ian alentaminen 17 vuoteen lisäisi yksityisautoilua ja vähentäisi joukkoliikenteen käyttöä. Muutos myös lisäisi liikenteen päästöjä ja kiihdyttäisi ilmastonmuutosta. Muutos voisi myös vähentää lasten ja nuorten hyötyliikuntaa, millä olisi kielteisiä terveystaikutuksia.

Jos poikkeuslupamenettelystä kuitenkin päätetään luopua, MLL esittää, että liikennekuolemien ja loukkaantumisten ehkäisemiseksi ja liikenneturvallisuuden edistämiseksi 17-vuotiaiden kuljettajien ajo-oikeutta rajoitettaisiin hallituksen esitysluonnoksessa ehdotettua laajemmin. Yön tunnit ovat erityisen riskialttiit nuorten kuljettajien kohdalla, joten olisi perusteltua, että 17-vuotiaiden kuljettajien ajo-oikeuden rajausta laajennettaisiin (ehdotetusta la & su klo 00-05) kaikkiin viikonpäiviin klo 00-05.

livonen Esa  
Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry