Henna Salmi
ylitarkastaja / Poliisihallitus, Poliisitoimintayksikkö

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Kirjallinen asiantuntijalausunto liikenne- ja viestintävaliokunnan kuulemistilaisuutta varten 11.5.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Poliisihallituksen asiantuntijaa kuultavaksi 11.5.2022 pidettävään kuulemistilaisuuteen sekä asiantuntijan kirjallista lausuntoa viitekentässä mainitussa asiassa. Esitän lausuntonani kunnioittavasti seuraavaa:

Ajokorttidirektiivin tarkistaminen on hyvä ja kannatettava asia. Erityisesti liikenneturvallisuuden parantamiseen ja kehittämiseen tähtäävät toimet ovat olennaisen tärkeitä yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden lisäämisessä. Sellaiset toimenpiteet, joilla voidaan vaikuttaa liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän vähenemiseen sekä muutoin liikennturvallisuuden parantamiseen, on hyvä ja tärkeä huomioida.

1 Kuljettajaopetusta ja koeaikoja koskevat yleiset säännöt

Kuljettajaopetusta ja koeaikoja koskevien yleisten sääntöjen tarkoituksena olisi parantaa uusien kuljettajien ajokäyttäytymistä ja riskitietoisuutta. Tietynasteisella sääntelyn harmonisoinnilla, kuten esimerkiksi minimivaatimusten asettamisella ajokorttidirektiivissä, näissä asioissa olisi mahdollista saavuttaa hyötyä esimerkiksi liikenneturvallisuuden parantumisen näkökulmasta Euroopan laajuisesti.

Lisäksi hyötyä liikenneturvallisuuden kannalta voidaan nähdä myös yksittäisen EU:n jäsenvaltion ja siis myös Suomen näkökulmasta. Kun kaikkien EU:n jäsenvaltioiden ajokortit ovat voimassa sellaisenaan toisissa jäsenvaltioissa, voidaan nähdä selkeää hyötyä, jos jokaisessa EU-maassa ajo-opetus vastaa tiettyä vähimmäistasoa. Kuitenkin sääntelyssä on tärkeää olla kansallista harkinnanvaraa, ja esimerkiksi Suomessa on voitava ottaa huomioon talviajan erityisolosuhteet, kuten liukkaus, pimeys ja muut heikot keliolosuhteet.

2 EU:n digitaalisen ajokortin käyttöönotto

EU:n digitaalinen ajokortti tarkoittaisi käytännössä sitä, että jokainen EU-kansalainen voisi todistaa ajo-oikeutensa sähköisessä muodossa. EU:n

digitaalisen ajokortin käyttöönotto olisi hyvä uudistus ja edistettävänä pidettävä asia. EU:n sähköistä tunnistamista koskeva asetus on parhaillaan päivitettävänä ja digitaalista ajokorttia tulisi tässä yhteydessä edistää yhtenä käyttötapauksena ja siis EU-kansalaisen digitaaliseen lompakkoon sisältyvänä dokumenttina.

3 EU:n ulkopuolisissa maissa myönnettyjen ajokorttien vaihtoa koskevat yhteiset säännöt

EU:n ulkopuolisissa maissa myönnettyjen ajokorttien vaihtoa koskevilla säännöksillä täydennettäisiin kansallista sääntelyä. Kansallisen sääntelyn täydentäminen näillä säännöksillä on hyvä ja kannatettava asia. Yhtenäisemmän sääntelyn avulla on mahdollista estää nykyistä paremmin ajokorttien vaihtoon sisältyvien riskien aktualisoitumista. On mahdollista, että ulkomaisen ajokortin haltijat käyttävät ajokortin vaihtamiseen EU:n jäsenvaltioita, joissa ajokortin vaihtamiseen on vähiten edellytyksiä tai vaatimuksia. On myös käytännössä havaittu, että väärennettyjä ajokortteja hyödynnetään EU:n ajokortin saamiseksi.

4 Mahdollisuus peruuttaa ajo-oikeus toisessa EU-maassa tehtyjen liikennerikkomusten perusteella (ajokieltojen vastavuoroinen tunnustaminen)

Ajokieltojen vastavuoroinen tunnustaminen EU-valtioiden välillä on lähtökohtaisesti kannatettavaa. Asiassa on kuitenkin huomioitava sen työllistävä vaikutus mm. Suomessa. Myös asian käytännön toteutus saattaa osoittautua hyvin hankalaksi ja se edellyttäisi mm. tietojärjestelmämuutoksia ja -uudistuksia. Näin ollen asiaa koskevat muutokset edellyttäisivät myös riittävien resurssien varmistamista.

Lisäksi huomionarvioista on se, että ajokieltoon liittyvässä sääntelyssä on eroja jäsenvaltioiden välillä. Ajokieltoon johtavien rikosten ja ajokieltojen määräämiseen liittyvä sääntely on erilaista, ja siten eroja on esimerkiksi siinä, mitkä teot on sanktioitu ja millä tavalla ne on sanktioitu. Lisäksi tiettyjen tekojen moitittavuudessa ja siten vaikutuksessa esimerkiksi ajokiellon pituuteen on eroavaisuuksia jäsenvaltioiden välillä. Tällaisista tilanteista aiheutuvat haasteet tulisikin ratkaista lainsäädännön tasolla. Olisi esimerkiksi pohdittava, miten ratkaistaan tilanne, jossa toisessa valtiossa on määrätty ajokieltoon sellaisesta teosta, joka ei Suomessa ole lainkaan rikos. Miten vaikuttaa tämänkaltainen ajokielto esimerkiksi tilanteessa, jossa ajokieltoon määrätty henkilö syyllistyy Suomessa toiseen tekoon?

5 Ajokorttien hallinnollisen voimassaoloajan pidentäminen kriisitilanteessa (esim. koronaviruspandemia)

Viimeisten vuosien ja myös kuluvan vuoden poikkeuksellisten tapahtumien vaikutukset ovat heijastuneet muun ohella myös ajokortteihin liittyviin asioihin. Koronaviruspandemia on aiheuttanut tilanteita, joissa ajokortin uudistamiseen liittyvien asioiden hoitaminen on vaikeutunut huomattavasti. Lisäksi Ukrainassa käytävä sota on aiheuttanut haasteellisia tilanteita kiireellisesti

Ukrainasta poistumaan joutuneille henkilöille, joiden voimassaoleva ajokortti on saattanut jäädä Ukrainaan. Lisäksi ajokortin uudistaminen Ukrainassa on tällä hetkellä sotatilasta johtuen mahdotonta.

Näissä ja muissa vastaavissa kriisitilanteissa voidaan ajokortin voimassaolon päättymistä alkuperäisen voimassaolon päättymisen hetkellä pitää tietyissä tilanteissa jopa kohtuuttomana. Näin ollen ajokortin voimassaoloajan pidentäminen voisi olla tietyissä tilanteissa perusteltua. Pidentämisen tulisi kuitenkin olla tarkkaan säänneltyä ja mahdollista vain huolellisesti pohdituissa tilanteissa.

Ongelmallista tämän suhteen olisi erityisesti sellaisten tilanteiden aiheutuminen, joissa ei ole selvää mitkä kaikki ajokortit ovat ajokorttiin merkitystä jo päättyneestä voimassaolosta poiketen edelleen voimassa. Tämän tulisi olla tieliikenteen valvonnan yhteydessä yksiselitteisesti ja aukottomasti todettavissa välittömästi poliisin liikennetehtävän yhteydessä.

Lisäksi olisi huomioitava, että ajokortin voimassaoloa ei tulisi pidentää liikaa. On muistettava, että ajokorttien määräaikaisuuden keskeinen tavoite on mahdollistaa terveysvaatimusten täyttyminen. Mitä pidempi on voimassaolon pidentäminen, sitä suuremmaksi muodostuu riski siitä, että terveysvaatimukset eivät täyty. Tämä puolestaan heikentää merkittävästi liikenneturvallisuutta.

6 Automaattivaihteisella ajoneuvolla suoritettu ajokoe ja ajokorttiin merkittävä erityisehto 78

Kuulemistilaisuuden yhtenä keskeisenä ennakkovaikuttamisteemana on ajokorttiin merkittävä erityisehto 78 (nk. automaattiehto) ja sitä koskevien menettelyiden joustavoittaminen erityisesti B-luokan eli käytännössä henkilöautojen osalta. Ehto merkitään ajokorttiin, jos ajokortin hakija suorittaa ajokokeen ajoneuvolla, jossa on automaattivaihteisto. Tällaisella merkinnällä varustettuja ajokortteja saa käyttää ainoastaan automaattivaihteisten ajoneuvojen kuljettamiseen.

Sääntely olisi pidettävä tältä osin ennallaan. Manuaalivaihteita voidaan pitää auton hallintalaitteista kaikkein haastavimpina. Manuaalivaihteiden käytön oppiminen vaatii harjoittelua, ja kytkimen ja vaihteenvalitsiminen käytön koordinaatio on olennainen osa ajoneuvon hallintaa. Kykenemättömyys operoida manuaalivaihteita tekee ajoneuvon kulusta arvaamatonta ja kuljettajan huomio kiinnittyy liikenteen seuraamisen sijaan vaihteiden vaihtamiseen. Näin ollen manuaalivaihteiden käyttöön tottumaton kuljettaja on suuri riski liikenneturvallisuudelle, jos hän ajaa manuaalivaihteista ajoneuvoa. Näistä syistä riittävä osaaminen tulisi varmistaa jo ajo-opetuksen ja ajokokeen yhteydessä, jos tarkoituksena on jatkossa kuljettaa manuaalivaihteisia ajoneuvoja.

7 Vähimmäisikärajan alentaminen B-ajokortin osalta

Vähimmäisikärajan alentamista B-luokan ajokortin osalta syrjäisillä alueilla, joilla ei ole mahdollisuutta käyttää julkista liikennettä, ei voida pitää kannatettavana. Jo nykyinen ajokorttilain sääntely, jolla mahdollistetaan 17-vuotiaille B-luokan ajokortin saaminen poikkeusluvalla, on aiheuttanut liikenneturvallisuuden heikentymistä. Tämänkaltaista muutosta ei siten voida pitää liikenneturvallisuutta edistävänä.

Lisäksi asiaan liittyy varsin voimakasta tulkinnanvaraisuutta mm. syrjäisen alueen ja julkisen liikenteen käyttömahdollisuuden määrittelyn kannalta. Pidetäänkö syrjäistä aluetta sellaisena, jolla ei ole julkista liikennettä lainkaan vai jossa on heikot julkiset yhteydet, ja millaisia julkisia yhteyksiä pidetään vaikutuksellisesti niin heikkoina, että ajaminen tulisi mahdollisesti sallia? Mitä tarkoitetaan käytännössä julkisen liikenteen käyttömahdollisuuksilla, ja kuinka usein julkisen liikenteen tulee esimerkiksi vuorokausittain kulkea, jotta yhteyksien vielä katsotaan olevan riittävät? Miten syrjäinen alue on mahdollista määritellä Euroopan tasoisena yhdenmukaisesti? Tämän tyyppisissä rajanvedoissa syntyy lähes poikkeuksetta erittäin hankalia juridisia tulkintakysymyksiä, jollaisia aiheuttavaa sääntelyä tulisi välttää.

8 Hyötyajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin hankkimisen yksinkertaistaminen ja D-luokan ajo-oikeuden alaikärajan alentaminen 18 vuoteen ammattikuljettajilla

Hyötyajoneuvojen, kuten kuorma- ja linja-autojen, kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin saamisen yksinkertaistaminen ei saa johtaa liikenneturvallisuuden vaarantumiseen. Raskaat ajoneuvot ovat kaikkein kriittisimpiä ajoneuvoja nimenomaan liikenneturvallisuuden näkökulmasta, sillä esimerkiksi raskaan ajoneuvon virheet liikenteessä johtavat todennäköisemmin vakavampiin onnettomuuksiin tai niiden riskeihin. Mahdollista yksinkertaistamista on harkittava huolellisesti eikä se saa tosiasiassa johtaa ajokortin saamisen ehtojen löyhentymiseen. On myös huomattava, että kuorma- tai linja-autonkuljettajana toimiminen on ammatti ja se edellyttää riittävää koulutusta ja myös kypsyyttä kuljettajalta. Erityisesti linja-autonkuljettajalla on merkittävän suuri vastuu myös kuljetettavista henkilöistä ja heidän turvallisuudestaan.

D-luokan ajo-oikeuden alaikärajan alentaminen 18 vuoteen on jo nyt mahdollista tietyin edellytyksin. Ajokorttilain 5 §:n 1 momentin 9 b kohdan mukaan vähimmäisikä ajokortin saamiseksi on D-luokassa 18 vuotta, jos henkilö on suorittanut linja-autonkuljettajan tehtäviin valmistavan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys.

Ikärajan alentamisen laajentaminen edelleen on liikenneturvallisuuden kannalta kyseenalaista, sillä kuljettajien kokemattomuus vaikuttaa onnettomuuksia lisäävästi. Olisi perusteltua, että D-luokan ajoneuvojen kuljettajille

kertyisi ensin ajokokemusta pienemmillä ajoneuvoilla mahdollisimman pitkään, ja tämän vuoksi ikärajan alentamisen laajentamista ei voida pitää kannatettavana.

9 Luopuminen CE-, C1E-, DE- tai D1E -luokan ajokorttia koskevasta edellytyksestä

Ajokorttidirektiivin muuttamiseen sisältyisi mahdollisesti luopuminen vaatimuksesta, että CE-, C1E-, DE- tai D1E-luokan ajokortin saanti edellyttää C-, C1-, D- tai D1-luokan ajo-oikeutta. Muutos mahdollistaisi yhdistelmäkortin suorittamisen samalla kun suorittaa C1-, C-, D1- tai D -luokan ajokortin. Käytännössä tällöin pelkän ison ajoneuvon kuljettamisesta ei saada kokemusta ensin, vaan heti on mahdollista kuljettaa perävaunullista yhdistelmää. Tämänkaltaisessa mahdollisuudessa on liikenneturvallisuuteen liittyviä riskejä, sillä yhdistelmäajoneuvon kuljettamiseen liittyy erityisiä vaaratilanteita mm. perävaunun yllättävien liikkeiden ja äkillisten tilanteiden yhteydessä.

10 Ns. älykkään liikkumisen välineiden sisällyttäminen AM-luokkaan

Ajokorttidirektiivin muuttamiseen sisältyisi mahdollisesti ehdotus ns. älykkään liikkumisen välineiden sisällyttämisestä AM-luokkaan, jolloin niiden suurimmaksi sallituksi nopeudeksi tulisi 25-45 km tunnissa. Muutosehdotus koskisi mm. sähköpotkulautoja.

Suurimman sallitun nopeuden nostaminen välille 25-45 km tunnissa tarkoittaisi sitä, että kyseessä on moottorikäyttöiseksi ajoneuvoksi katsottava ajoneuvo. Näitä ajoneuvoja koskisi siis myös rekisteröintivelvollisuus ja kyseiset ajoneuvot rekisteröitäisiin oletettavasti lähinnä mopoiksi. Näin ollen sähköpotkulautojen ja muiden vastaavien kuljettaminen olisi sallittua ainoastaan ajoradalla tai erikseen mopoille sallituilla kevyenliikenteen väylillä. Ajoradalla ajamisen voidaan katsoa muodostavan varsin suuren liikenneturvallisuusriskin, sillä näiden laitteiden ajo-ominaisuuksien ja jarrujen ei voida katsoa olevan riittävät yli 25 km tuntivauhtiin aiheuttamatta vakavaa vaaraa laitteiden kuljettajille. Olisi liikenneturvallisuuden kannalta parempi, että kyseisten laitteiden suurinta sallittua nopeutta ei nostettaisi yli 25 km tunnissa.

11 Digitaalisten välineiden käyttö koulutuksessa ja käytännön kokeissa

Digitaalisten välineiden, kuten esimerkiksi simulaattoreiden käyttö ajo-opetuksessa on sinällään kannatettavaa ja ne ovat hyvä lisäväline liikenteessä tapahtuvan koulutuksen rinnalla.

Koulutuksen toteuttaminen ainoastaan digitaalisin välinein olisi kuitenkin ongelmallista eivätkä digitaaliset välineet voi kokonaan korvata aidossa tieliikenteessä ajamalla tapahtuvaa koulutusta. On selvää, että erityisesti nuorille henkilöille on välttämättä annettava koulutusta myös aidoissa olosuhteissa, sillä simulaattoriharjoittelulla saattaa olla rinnastumista pelimaail-

maan. Pelimaailman ”haavoittumattomuuden” illuusion tuominen ajo-opetukseen on vaarallinen suunta liikenneturvallisuuden kannalta. Esimerkiksi liukkaan kelin harjoittelussa on edistettävä toimintamallia, jossa harjoittelua tapahtuu myös oikeissa, todellisissa olosuhteissa. Vastaavasti ajokokeet tulisi autenttisuuden saavuttamiseksi toteuttaa aina oikeissa liikenneolosuhteissa.

12 Kevytautojen käyttöönotto

Kuulemistilaisuuden yksi keskeinen ennakkovaikuttamisteema on nuorten itsenäisen, liikenneturvallisemman liikkumisen nykyistä parempi mahdollistaminen. Tämä on erittäin kannatettava ja tärkeä asia.

Kevytautojen käyttöönotolla on nähtävissä liikenneturvallisuutta lisäävää vaikutusta mm. kevytautojen turvallisemman rakenteen kautta. Mopoautot ja vastaavat T3b -luokan traktorit eivät ole törmäyksen varalta varustettuja henkilöautoa vastaavin turvalaittein, ja siinä mielessä törmäystilanteissa ne ovat vähemmän turvallisia.

On myös huomattava, että mahdollisuus ajokortin saamiseen poikkeuslupamenettelyn kautta 17-vuotiaana on osaltaan helpottanut tässä selostettua mopoautojen ja traktoreiden aiheuttamaa problematiikkaa turvallisuuden suhteen.