10.5.2022

Liikenneturvan kirjallinen lausunto
Valtioneuvoston selvitys: Suomen ennakkovaikuttaminen ajokorttidirektiivin tarkistamiseen

Euroopan komission on tarkoitus tarkistaa ajokorttidirektiiviä. Muutoksen ensisijainen tavoite on parantaa liikenneturvallisuutta. Liikenneturvan mielestä on hyvä, että Suomi tukee ajokorttidirektiivin tarkistamista ja pitää erityisesti tärkeänä tavoitetta liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Liikenneturva kiinnittää huomiota Suomen e-kirjeen muotoiluun ja ristiriitaan eri tavoitteiden välillä. Suomen kirjeessä todetaan: *”Suomi pitää tärkeänä, että ajokorttidirektiivi mahdollistaisi nykyistä paremmin nuorten itsenäisen, liikenneturvallisen liikkumisen.”*

Itsenäisen liikkumisen mahdollistaminen ja liikenneturvallisuus ovat todennäköisesti ristiriitaisia tavoitteita nuorten kohderyhmän osalta. Suomi on viimeiset vuoden tosiasiallisesti mahdollistanut nuorten itsenäistä liikkumista pikemmin kuin parantanut liikenneturvallisuutta.

Suomen näytöt liikenneturvallisuuden edistämisessä ovatkin vaatimattomat. Nuoria on väestöstä vain noin 11 prosenttia, mutta lähes joka kolmas tieliikenteessä vahingoittunut on nuori. Suomessa ja muuallakin Euroopassa on tavoite puolittaa liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä tämän vuosikymmenen aikana. Nuorten (15–25-vuotiaat) osalta tämä tarkoittaa Suomessa, että ikäryhmän liikennekuolemien määrä on saatava alle 18:aan vuoteen 2030 mennessä, kun vuonna 2020 kuolleiden määrä ikäryhmässä oli 37. Liikenneturvallisuuden asiantuntijaorganisaatio European Transport Safety Council (ETSC) on tarkastellut nuorten liikenneturvallisuutta unionin alueella tuoreessa Reducing Road Deaths among Young People -raportissa. Suomessa nuorten liikennekuolemat ovat vähentyneet heikommin kuin Euroopassa yleisesti. Lisäksi Suomessa nuorten ikäryhmän suhteellinen osuus kaikista liikenteessä tapahtuneista vakavista loukkaantumisista on Euroopan suurin.

Raportissa ETSC antaa liikenneturvallisuutta edistäviä suosituksia tulevaa ajokorttidirektiiviä varten. Liikenneturva tukee kaikkia näitä suosituksia ja toivoo, että ne ohjaisivat Suomen kantaa. Suositukset on kuvattu alla olevassa kuvassa.



Huomioidaan uusi ajokorttilaki

On myös huomioitava, että ajokorttidirektiiviä aikaisemmin Suomessa muutetaan todennäköisesti ajokorttilakia. ensi viikolla valiokuntaan etenevän ajokorttilain muutoksen myötä Suomessa käytännössä lasketaan ajokortti-ikää 17 vuoteen. Liikenteessä on jatkossa vuosittain jopa 30 000 alaikäistä kuljettajaa. Tämänkin lainsäädännön ensisijainen tavoite on ilmoitettu olevan liikenneturvallisuuden parantaminen.

Ajokortti-iän lasku ei kuitenkaan ole turvallisuutta lisäävä toimi. Suomessa tähän epäkohtaan kiinnitti viimeksi tulevan ajokorttilain osalta huomiota lainsäädännön arviointineuvosto, joka kirjasi:

"Esitysluonnoksesta jää hieman epäselväksi, miten alle 18-vuotiaiden B-luokan ajokortin saamisen edistäminen parantaisi liikenneturvallisuutta, koska tavoitteet saattava olla keskenään ristiriitaiset."

Suomen ei tulisi ottaa mallia ennakkovaikuttamiselle nyt etenevästä kansallisesta ajokorttilain muutoksestamme, joka sisältää saman ristiriidan liikenneturvallisuuden ja nuorten liikkumismahdollisuuksien lisäämisen kanssa. On huomioitava että uuden ajokorttilain perusteluista ei löydy uskottavaa tutkimustietoon perustuvaa laskelmaa, että lainsäädäntömuutos parantaisi nuorten ja muiden liikkujien liikenneturvallisuutta.

Tutkimustieto on yksiselitteinen ja moottoriliikenteen ulottaminen kulkumuodoksi yhä nuoremmille ja toimet kuten ajokortti-iän lasku heikentävät liikenneturvallisuutta ja liikenneturvallisuusala Euroopassa vastustaa näitä laajasti.

Luovutaan kevytautoista

Konkreettisesti ristiriita liikenneturvallisuustavoitteen ja Suomen ennakkovaikuttamisen kanssa korostuu Suomen aloitteellisuudessa ns. ”kevytautojen” mahdollistamiseksi. Nyt e-kirjeessä todetaan:

”Yksi keskeisin ennakkovaikuttamisteema on nuorten itsenäisen, liikenneturvallisemman liikkumisen nykyistä parempi mahdollistaminen. Liikenne- ja viestintäministeriö on nostanut teeman esiin ajokorttidirektiiviin liittyvän aiemman julkisen kuulemisen yhteydessä ja muissa sopivissa yhteyksissä. Kevytautolakien kumoamisen (HE 128/2020vp) yhteydessä liikenne- ja viestintävaliokunta lausui mietinnössään (LiVM 8/2020 vp) pitävänsä tärkeänä, että Suomi vaikuttaa ajokorttidirektiivin uudistustyöhön siten, että kevytauton kaltainen ajoneuvo voidaan saada käyttöön nuorille heidän liikenneturvallisuuttaan parantamaan. Ennakkovaikuttamisella osin toteutettaisiin mietinnössä linjattua aktiivista vaikuttamista direktiivin uudistamiseen. Nuorten liikenneturvallisemman liikkumisen mahdollistamiseen on lisäksi etsitty keinoja kansallisella tasolla. ”

Suomen tulisi luopua ennakkovaikuttamisessa ns. ”kevytautoista”, eli rajoitetuilla nopeuksilla toimivista henkilöautoista. Yhä nuorempien ikäluokkien ohjaaminen henkilöautoon perustuvaan tapaan liikkua on vaikea perustella liikenneturvallisuusnäkökulmalla. Traficomin tuottamat, sinänsä laadukkaat esiselvitykset näistä ajoneuvoista olivat puutteellisia mm. ajoneuvon ulkopuolisten liikenneturvallisuuden arvioinnin osalta ja laajemmin kulkutapaosuuden pitkäaikaisten vaikutusten arvioinnin osalta. ”Kevytautojen” turvallisuus jäi kyseenalaiseksi.

Pasi Anteroinen
toimitusjohtaja