

LVM:n vastinekuuleminen – Asia: HE 70/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintävaliokunta 2.6.2022

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Asiantuntijalausunnoista

- Hallituksen esityksestä annettiin 28 kirjallista lausuntoa.

- Lausunnoissa esitetyt huomiot on ryhmitelty seuraavasti:
  1) Poikkeuslupamenettelystä luopuminen ja uusi B-luokan rajoitettu ajo-oikeus
  2) Ammatillisessa kuljettajaopetuksessa opiskelevien ajo-oikeuksista
  3) Rajoitukset 17-vuotiaiden kuljettajien B-luokan ajo-oikeuteen
  4) Alaikäisen kuljettajan tunnus
  5) Kuljettajaopetukseen esitettävät muutokset
  6) Ajoterveys ja muut terveyteen liittyvät huomiot
  7) Liikenneturvallisuusvaikutukset
  8) Ilmastovaikutukset

- LVM:n vastineessa esitetään täsmennyksiä kolmeen ajokorttilain pykälään.

1) Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuslupamenettelystä luopuminen ja uusi B-luokan rajoitettu ajo-oikeus

- Ajokortin myöntämistä 17-vuotiaille vastustettiin mm. liikenneturvallisuuteen ja nuorten kypsymättömyyteen vedoten ja toivottiin perusteellisempaa lasten aseman huomiointia.
- Ehdotettua huoltajan suostumusta ajokortin hankkimisen ehtona kritisoitiin.
- Poikkeuslupamenettelystä luopumista kannatettiin osassa lausuntoja, koska sitä ei enää pidetä tarkoituksenmukaisena.

LVM:n kanta

- Nykymuotoinen menettely vie resursseja ja lupien määrä osoittaa nuorten aidon liikkumistarpeen.
- Huoltajat tekevät yhdessä lapsen kanssa päätöksen ajokortin hankkimisesta, vaikka yhden huoltajan suostumus riittää.
- Nuoria on kuultu valmistelussa ja muutosten lapsivaikutuksia on arvioitu.

2) Ammatillisessa kuljettajaopetuksessa opiskelevien ajo-oikeuksista

- Ehdotusta siitä, että myös ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevia koskevasta poikkeuslupamenettelystä luovuttaisiin kritisoitiin laajasti ja pitkälti samoin perustein.
- Muutoksen arvioitiin heikentävän näiden opiskelijoiden asemaa, heidän työharjoittelumahdollisuuksiaan ja haittaavan ajokokemuksen kerryttämistä.
- Muutos nähtiin myös ammatillisen koulutuksen järjestämisen kannalta ongelmallisena.
- Useat lausujat ehdottivat, että näille 17-vuotiaille säädettäisiin poikkeus ehdotetuista ajo-oikeuden rajoituksista.

LVM:n kanta

- Yöaikaisen ajamisen ja matkustajamäärän rajoittaminen eivät muodosta ylitsepääsemätöntä estettä näille opiskelijoille.
- Nykyinen poikkeuslupa oikeuttaa vain opintoihin liittyviin ajoihin ja tämä rajoitus poistuisi.
- Jos 17-vuotiaan nuoren on välttämätöntä kulkea työharjoitteluun tai sieltä kotiin yöaikaan, voisi hän käyttää muuta ajoneuvoa, kuten ennen 2018 lakimuutosta.

3) Rajoitukset 17-vuotiaiden kuljettajien B-luokan ajo-oikeuteen

- Ehdotettuja ajo-oikeuden rajoituksia kritisoitiin ja niiden arvioidaan vaikuttavan kielteisesti liikenteen päästöihin ja nuorten liikkumismahdollisuuksiin.
- Lausunnoissa epäiltiin rajoitusten noudattamista ja valvonnan resursseja.
- Lausunnoissa, joissa rajoituksia kannatettiin, rajoituksia pidettiin oikeasuuntaisina, liikenneturvallisuutta edistävinä ja perusteltuina. Myös laajempia ja toisen tyyppisiä rajoituksia ehdotettiin parissa lausunnossa.
- Ehdotettuja seuraamuksia pääsääntöisesti kannatettiin.

LVM:n kanta

- Matkustajamäärän rajoittaminen voi kasvattaa liikenteen päästöjä, mutta yöaikaisen ajamisen rajoittaminen voi puolestaan vähentää niitä.
- Rajoitukset ovat määräaikaisia ja niiden tarkoitus on ensisijaisesti edistää nuorten liikenneturvallisuutta. Niiden kielteiset vaikutukset eivät ole pysyviä.
- Esityksen valmistelussa on haettu liikenneturvallisuuden ja nuorten liikkumismahdollisuuksien edistämisen välistä tasapainoa, ensin mainittua painottaen.

4) Alaikäisen kuljettajan tunnus

- Ehdotusta kannatettiin ja se sai myös kritiikkiä.
- Autoon kiinnitettävän tunnuksen sijaan esitettiin digitaalista ratkaisua.
- Ehdotuksen arvioitiin olevan vaikeasti valvottava ja tunnuksen olevan helposti poistettavissa.
- Lausujat toivat esiin mahdollisia kielteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia (vrt. 80-lätkä).
- Esitettiin, ettei ajoneuvon merkitsemisvelvoite koskisi ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevia.

LVM:n kanta

- Vaihtoehtoisia toteutustapoja tunnukselle arvioitu valmistelussa (ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmä ja ajokorttirekisteri).
- HE: digitaalista toteuttamista tarkasteltaisiin jatkossa, jos tunnus todettaisiin toimivaksi.
- Liikenneturvallisuusvaikutuksia arvioitu valmistelussa. Tunnus helpottaa rajoitusten valvontaa, mutta voi lisätä epätoivottavaa käytöstä liikenteessä. Tunnuksella ei asetettaisi kuljettajakohtaista nopeusrajoitusta.
- Ajoneuvon merkitsemissä ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa ei ylitsepääsemättömiä haasteita.

5) Kuljettajaopetukseen esitettävät muutokset

- Kuljettajaopetukseen ja ajokieltokoulutukseen liittyviä ehdotuksia kannatettiin laajasti.
- Yksi lausuja esitti liukkaan ajon harjoittelua koskevaksi etäisyydeksi 80 km sijaan 120 km.
- Liukkaan ajon harjoittelun edellyttämistä pääsääntöisesti ajoharjoitteluradalla vastustettiin osassa lausuntoja mm. ajokortin hinnan nousuun vedoten.
- Yksi lausuja ehdotti teknologianeutraalisuuden mahdollistamista ajorataharjoittelussa.
- Yksi lausuja ehdotti ajokieltokoulutuksen sisältöä osaksi pakollista kuljettajakoulutusta.

LVM:n kanta

- Aiemmin ollut käytössä 120 km, etäisyyden laskeminen 40 km vähentää rataharjoittelusta koituvia kustannuksia.
- HE ei rajoita uuden teknologian käyttöä ajorataharjoittelussa. Harjoittelusta määrättäisiin yksityiskohtaisemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä.
- Ajokieltokoulutuksessa keskeistä reflektoida omaa toimintaa, jonka vuoksi ajokielto on määrätty. Ei tarkoituksenmukaista, että koulutus olisi osa kaikille pakollista kuljettajakoulutusta.

6) Ajoterveys ja muut terveyteen liittyvät huomiot

- Osassa lausunnoista ehdotettiin muutoksia nuorten kuljettajien ajoterveyden arviointiin ja kannatettiin ajoterveyden tarkempaa selvittämistä silloin kun ajokorttia hakeva on alaikäinen.
- Nuorten liikkuminen autolla vähentää liikuntaa ja tämä on kansanterveydelle haitallinen muutos.
- Voimassa olevaa oma ilmoitus -menettelyä pidettiin nuorten kohdalla ongelmallisena.

LVM:n kanta

- Pakollinen lääkärintarkastus ajokorttia hankittaessa arvioitiin valmistelussa ylimitoitetuksi, sillä 17-vuotiaat ovat kattavasti terveystarkastusten piirissä ja heidän kehitystään seurataan tiiviisti.
- Valmistelussa katsottiin tarpeelliseksi tukea nuorten terveydentilan arviointia kehittämällä ajoterveysohjeen käytettävyyttä ja jalkautumista käytäntöön. Ministeriö kannattaa nuorille ja heidän huoltajilleen suunnattua tiedotusta ajoterveysasioista.

7) Liikenneturvallisuusvaikutukset

- 17-vuotiaiden kuljettajien määrän kasvua liikenteessä pidettiin yleisesti liikenneturvallisuutta heikentävänä ja nollavision tavoitteiden vastaisena.
- Lausunnoissa ehdotettiin, että muutosten liikenneturvallisuusvaikutusten seuranta aloitettaisiin välittömästi.
- Osa lausujista katsoi esitykseen sisältyvän liikenneturvallisuutta edistäviä muutosehdotuksia, mutta on huolissaan siitä, ettei rajoituksia noudatettaisi.

LVM:n kanta

- Ehdotetuilla rajoituksilla pyritään tasapainottamaan 17-vuotiaiden kuljettajien määrän arvioidun kasvun vaikutusta liikenneturvallisuudelle. Muutosten liikenneturvallisuusvaikutukset eivät ole täysin ennakoitavissa, osin siksi, että turvallisuuden edistämiseksi ehdotettuja ajo-oikeuden rajoituksia ei ole Suomessa aiemmin ollut käytössä.
- Ministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto seuraavat säännöllisesti lain toteutumista ja vaikutuksia, jonka lisäksi tarkoituksena on teettää kolmen vuoden kuluttua erillinen selvitys.

8) Ilmastovaikutukset

- Poikkeuslupamenettelystä luopumisen katsottiin vaikeuttavan ilmastotavoitteiden saavuttamista.
- Pidettiin tärkeänä, että nuorten liikkumistarpeisiin ja päästöjen vähentämiseen vastataan myös joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä kehittämällä.
- Ympäristönäkökulmasta tulisi kannustaa yhteiskyyteihin.
- Nostettiin esiin esityksen kielteinen vaikutus joukkoliikenteelle ja ajorataopetuksen lisäävän autokoulujen vuosittaista ajosuoritetta.

LVM:n kanta

- Valmistelussa arvioitu, ettei poikkeuslupamenettelystä luopumisella olisi merkittävää tai pitkäaikaista ympäristövaikutusta. Henkilöautoa kuljetettaisiin enintään vuosi pidempään, nuorten liikkuminen muilla ajoneuvoilla voisi vähentyä. Ajosuoritteen kehitys ratkaisevaa.
- Rajoitukset voisivat vähentää tarpeetonta ajamista. Toisaalta rajoittaa yhteiskyytejä.
- Epätodennäköistä, että merkittäviä vaikutuksia joukkoliikenteen kysynnälle kaupungeissa.
- Ajorataopetuksen edellyttäminen lisäisi liikenteen päästöjä, harjoittelu kuitenkin kertaluonteista.



Kiitos!

lvm.fi Twitter: @lvmfi

Erityisasiantuntija Saara Louko, p. 0295 342 048, saara.louko@gov.fi
Ylitarkastaja Monika Mutanen, p. 0295 342 204, monika.mutanen@gov.fi

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ