Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: Liikenne- ja viestintävaliokunta tiistai 25.04.2023 klo 12.00 / U 1/2023 vp / Asiantuntijapyyntö

Asia: Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta tieturvallisuuspaketiksi

Liikenneturva kiittää mahdollisuudesta kommentoida valtioneuvoston kirjelmää eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta tieturvallisuuspaketiksi.

Erityisesti paketin sisältämä ajokorttidirektiiviehdotus on odotettu. Ajokorttidirektiivin tavoitteet ovat kannatettavia. On tärkeää pitää kiinni tavoitteesta parantaa liikenneturvallisuutta ja viedä eurooppalaista ja suomalaista liikennettä kohti nollavisiota – liikennettä, jossa kukaan ei kuole tai vakavasti loukkaannu.

Suomessa lähes joka kolmas tieliikenteessä vahingoittunut on 15–24-vuotias. Nuorten liikenneturvallisuus on Suomessa alle EU:n keskitason. Vuonna 2022 liikenneturvallisuus heikkeni Suomessa sekä nuorten että lasten osalta samalla kuin muu liikenneturvallisuus parani. On tärkeää, että Suomessa tiedostetaan, että nuorten liikenneturvallisuus ei parane ilman aktiivista politiikkaa ja päätöksiä.

Ajokortti-ikä tulee säilyttää 18 vuodessa

Komission ehdotus pitää ikärajat ja ajokorttiluokat perusteiltaan pitkälti samoina. Esimerkiksi B-luokan ajokortin ikäraja pysyy yhä 18 vuodessa. Ja vaikka tätä on edelleen kansallisesti mahdollistaa alentaa 17 vuoteen, on selvää, että komission tahtotila ei ole edistää alaikäisten henkilöautoilua. Liikenneturvan mielestä on hyvä, että ajokorttidirektiivi säilyttäisi B-luokan ajokortti-iän 18 vuodessa.

Erityisen selvästi tämä tulee esiin ajokorttidirektiivin ehdotuksessa, jossa 17-vuotiaiden osalta ohjataan vahvasti ajamista toteutettavaksi vain valvotusti kokeneen kuljettajan kanssa. (Accompanied driving scheme). Liikenneturva kannattaa komission ehdotusta, joka ohjaa alaikäisiä kuljettajia aloittamaan ajouransa

vastuullisen aikuisen kanssa (accompanied driving scheme). Liikenneturva on esittänyt tätä ns. porrastettua ajo-oikeutta ratkaisuksi myös Suomen ajokorttilakiin.

Nykyinen Suomen poikkeuslupajärjestelmä taas ei ole ehdotetun ajokorttidirektiivin hengen mukainen ja siitä tulisi luopua tai sitä tulisi muokata merkittävästi.

Ei ole olemassa ”kevytautoa”

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltio voisi jatkossa sallia kuljettaa B1-ajokortilla ajoneuvoa, joka vaatisi B-kortin, jos ajoneuvon enimmäismassa on 2 500 kg ja sen enimmäisnopeus on rajoitettu (physically limited) 45 km/h ja kuljettaja on alle 21-vuotias.

Liikenneturva suhtautuu varautuneesti tähän Suomessa ”kevytautoina” tunnettuun ajoneuvoon.Ehdotuksen turvallisuusvaikutuksia koko liikennejärjestelmälle on vaikea arvioida. Joka tapauksessa se toisi yhä enemmän alaikäisiä kuljettajia Euroopan teille ja ohjaa nuorten kulkutapavalintoja pois jalankulusta,

On myös selvää, että näiden ajoneuvojen nopeutta ei tulisi nostaa. Tämä laajentaisi niillä liikuttavia matkoja sekä liikenneriskejä, kun ajoneuvoilla liikuttaisiin yhä enemmän 80 km/h ja 100 km/h tieosuuksilla. Liikenneturva pitää ehdottoman tärkeänä, että enimmäisnopeudesta 45 km/h pidettäisiin kiinni ja että nopeuden manipulointi (viritys) poissuljettaisiin.

Lisäksi kiinnitämme huomiota siihen, että ehdotettu ajoneuvojen enimmäismassa 2500 kg on korkea ja sitä tulisi laskea.

Jos ns. ”kevytautot” tulisivat mahdollisiksi, Suomen tulisi ottaa tämä huomioon alaikäisten kuljettajien poikkeuslupien myöntämisessä ja käytännössä poikkeuslupien myöntämistä tulisi vähentää merkittävästi.

Alkoholi ei kuulu liikenteeseen

Ajokorttidirektiiviehdotus pitää sisällään tärkeitä työkaluja rattijuopumuksen torjumiseksi. Jo aiemmin jäsenvaltioille on ollut mahdollisuus asettaa uusille kuljettajille (novice drivers) mm. lyhyempi ajo-oikeuden voimassaoloaika, jotta näihin kuljettajiin voitaisiin liittää liikenneturvallisuutta parantavia erityisiä toimenpiteitä.

Nyt ehdotuksessa uusille kuljettajille tulisi vähintään kahden vuoden koeaika (probationary period). Tämän aikana uusille kuljettajille tulisi alhaisempi rattijuopumusraja 0. Liikenneturva kannattaa alempaa promillerajaa uusille kuljettajille. Alemmalle promillerajalle on liikenneturvallisuusperusteet, sillä nuorten onnettomuusalttius on muuta väestöä suurempi.

Lisäksi direktiivimuutos varmistaa, että alkolukon käyttöönotolle ei ole esteitä henkilöauton kuljettajille. Liikenneturvan mielestä on tärkeää, että myös lääkärin diagnosoiman alkoholiongelman omaava ihminen voi saada ajokortin, jos ajoluvan kriteeriksi on asetettu alkolukko. Alkolukon käyttöä tulisi edistää voimallisesti.

Liikenneturvan mielestä on kuitenkin hyvä, että kuorma-autot sekä muut raskaat ajoneuvot, eli C ja D –kortit on rajattu alkolukon käyttöä koskevan tekstimuutoksen ulkopuolelle.

Ajoneuvojen massat

Ajoneuvon koko ja paino vaikuttavat liikenneturvallisuuteen. Tieliikenteen sähköistyminen kasvattaa massoja, mutta ajoneuvojen koot voivat kasvaa myös kuljettajien mieltymysten myötä. Ajoneuvon koolla on osoitettu olevan yhteys mm. jalankulkijoiden synkkään onnettomuuskehitykseen Yhdysvalloissa.

Liikenneturva suhtautuu varauksellisesti ehdotukseen mahdollistaa yhä painavampien ajoneuvojen kuljettamista B-ajokortilla.

LIIKENNETURVA

PASI ANTEROINEN

Pasi Anteroinen
toimitusjohtaja