



AUTOALAN KESKUSLIITTO



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

19.5.2022

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
HE 70/2022 vp

Autoalan Keskusliitto ry:n ja Autotuoajat ja -teollisuus ry:n yhteinen lausunto hallituksen esityksestä ajokorttilain muuttamiseksi

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esitystä, joka koskee ajokorttilain muutosta. Hallituksen esityksessä esitetyt muutokset ovat pääasiassa perusteltuja. Nostamme tässä lausunnossamme esille joitakin tarkennuksia lakiesitykseen.

Yleinen ajokortti-ikärajan muutos on perusteltu

Ajokorttilain muutoksessa esitetään B-kortin suorittamisen ikärajan yleistä laskemista 17 ikävuoteen, mikä tarkoittaisi luopumista 17-vuotiaalle ajokortin suorittamisen sallivasta poikkeuslupamenettelystä. Ajo-oikeuden 17-vuotiaana voisi saada vain huoltajan suostumuksella.

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen on perusteltua, sillä poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut viime vuosien aikana huomattavasti ja hakemukset ovat pääosin täyttäneet asetetut poikkeuslupan edellytykset. Poikkeuslupan hakeminen on selvästi yleisempää Uudenmaan ulkopuolella. Haettujen poikkeuslupien suuri määrä osoittaa, että suurella osalla nuorista on säännöllisiä liikkumistarpeita, joissa autolle ei ole vaihtoehtoisia kulkutapoja.

17-vuotiailla kuljettajilla on tunnistettu monia liikenneturvallisuuden riskitekijöitä. Traficomien julkaiseman ajokorttiuudistuksen seurantatutkimuksen perusteella nuorten kuljettajien onnettomuudet ovat kuitenkin vähentyneet vuosina 2019 ja 2020. 17-vuotiaiden loukkaantumiset liikenteessä henkilöauton kuljettajina lisääntyivät vuonna 2020, mutta samalla 17-vuotiaiden loukkaantumisten kokonaismäärä väheni, sillä mopolla ja moottoripyörällä kulkevilla oli edellisvuosia vähemmän loukkaantumisia. Seurantatutkimuksen tulokset osoittavat, että 17-vuotiaat syylistyivät hieman useammin ajokieltorikoksiin kuin 18- tai 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat. 17-vuotiaista 3,3 prosenttia kuljettajista syylistyi ajokieltorikokseen ollessaan vielä 17-vuotias. Ero 17- ja 18-vuotiaiden välillä oli kuitenkin pieni, vain 0,3 prosenttiyksikköä.

17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeutta rajoitettaisiin siten, että ajo-oikeus ei olisi voimassa kello 00–05 ja autossa mukana kulkevien matkustajien määrä on rajattu yhteen. Rajoitukset olisivat voimassa 18 ikävuoteen asti. Yöaikainen ajojen rajoittaminen on perusteltua, sillä Traficomien seurantatutkimuksen mukaan nuorten ajokieltoon johtaneet rikkomukset tapahtuivat useimmiten yöaikaan ja erityisesti viikonloppuöisin. Myös matkustajamäärän rajoittaminen on perusteltua, sillä lähtökohtaisesti rajoitetun ajo-oikeuden tarkoituksena on helpottaa 17-vuotiaiden nuorten itsenäistä liikkumista ja esimerkiksi harrastuksiin ja opiskelupaikalle kulkua, eikä toisten henkilöiden kuljettajana toimimista.

Haluamme myös nostaa tässä yhteydessä esille ajokorttidirektiivin uudistamista koskevan tarpeen, sillä Suomessa itsenäisen liikkumisen mahdollisuudet ovat monilla alueilla rajalliset myös 15–16-vuotialla. Ajokorttilainsäädäntö aiheuttaa edelleen portaittaisen tarpeen ajoneuvojen hankintaan ja 15–16-vuotiaiden

itsenäisen liikkumisen vaihtoehtoina ovat jatkossakin mopot, kevytmoottoripyörät, mopoautot, traktori-mönkijät tai maataloustraktorit. Mikäli aiemmin valmistellun lainsäädännön mukaisesti nopeudeltaan esimerkiksi 50 kilometriin tunnissa rajoitettujen henkilöautojen käyttö voitaisiin sallia Suomessa kansallisena poikkeuksena, nuorilla olisi turvallisempi liikkumisvaihtoehto myös niillä alueilla, joissa joukkoliikenne, jalankulku ja pyöräily eivät mahdollista itsenäistä liikkumista. Ajokorttidirektiivin tänä vuonna käynnistyvässä valmistelussa olisi avattava tilaa nopeudeltaan rajoitetuille autoille tai niitä koskeville kansallisille poikkeuksille.

Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien ajo-oikeusääntelyn muutokset

Ajokorttilain 5 § esitetään muutettavaksi siten, että vähimmäisikä ajokortin saamiseksi D1- ja D1E-luokassa olisi 18 vuotta silloin, kun henkilö on suorittanut linja-autonkuljettajan tehtäviin valmistavan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä olisi muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys. Esitys on perusteltu, sillä vastaava 18 vuoden ikäraja on jo käytössä samoilla edellytyksillä isompien linja-autojen D-luokassa.

Puollamme lisäksi Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n esittämää kantaa siitä, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskeleville tulisi sallia ajo-oikeus 17-vuotiaana ilman 17–18-vuotiaille kuljettajille asetettuja rajoituksia. Esitetty ajokorttilain 5 §:n muutos poistaisi ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien erityisoikeuden saada B- ja BE-luokan ajo-oikeus 17-vuotiaana. Poistamista on perusteltu sillä, että yleinen 17-vuotiaiden rajoitettu ajo-oikeus poistaisi tarpeen säädellä erikseen ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien B-luokan ajo-oikeuden ikärajasta. Yleisestä ikärajan alentamisesta huolimatta erillinen 17 vuoden ikäraja B-luokan ajo-oikeudelle ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleville olisi perusteltua säilyttää siten, että niissä ei sovellettaisi erillisiä nuorten kuljettajien rajoituksia. Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevilla on muita nuoria useammin tarve opiskelusta ja harjoittelusta johtuvaan ajoon myös iltaja yöaikaan, sillä suurin osa kuljetusalan työpaikoista toimii ympäri viikon ja kaikkina vuorokaudenaikoina, jolloin matkat työ- ja harjoittelupaikoille voivat ulottua myös yöaikaan. Myös matkustajamäärän rajoittaminen heikentäisi kuljettajakoulutuksen toteuttamismahdollisuuksia, vähentäisi mahdollisuuksia kimpakkyyteihin koulutuspaikoille ja lisäisi koulutuksen kustannuksia.

Yleiseen rajoitettuun B-luokan ajo-oikeuteen esitetyt rajaukset rajoittaisivat näkemyksemme mukaan ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien opiskelijoiden koulutus- ja oppisopimuspaikkojen valintamahdollisuuksia ja työpaikoilla tapahtuvaa oppimista. Kuljetusalan työpaikat ja samalla myös kouluttautumipaikat, kuten tavaraterminaalit, raakapuun varastointipaikat ja kuljetusyritysten varikot, sijaitsevat usein etäällä kaupungeista ja joukkoliikenneyhteyksistä. Työpaikoilla tapahtuvia koulutusjaksoja on päästy nykyisen ajokorttilain ansiosta hyödyntämään esimerkiksi pakettiautonkuljettajan työtehtävissä jo 17 vuoden täyttyessä.

Yleisten alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin sovellettavien rajoitusten kohdistaminen ammatillisessa kuljettajaopetuksessa opiskeleviin ei ole perusteltua myös sen takia, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien kuljetusalan ammattiin tähtäävien nuorten ajoharjoittelussa on mahdollisuus painottaa ammatillista osaamista ja liikenneturvallista käyttäytymistä.

Lisäksi esitämme, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevat 17–18-vuotiaat B-kortin haltijat vapautettaisiin nuorten kuljettajien tunnuksen käytöstä, kun he ajavat koulutus-, oppisopimustyöpaikan tai työpaikan ajoneuvoilla. Tunnuksen vaatimus ammattimaisessa ajossa ajavalta ei palvele alkuperäistä tarkoitustaan ja asettaisi haasteita tunnuksen kiinnittämiseen ja näkyvyyteen luvanvaraisen liikenteen autoissa, joilla voi päivän aikana olla useita eri-ikäisiä kuljettajia.

B-kortilla tulisi sallia ajo kokonaismassaltaan enintään 4 250 kg:n vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävillä ajoneuvoilla

Esitämme lisäksi EU-lainsäädännön salliman 4 250 kg:n kokonaismassaa koskevan poikkeuksen käyttöönottoa ajokorttilain uudistuksessa. Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muuttamisesta annetussa direktiivissä (EU) 2018/645 sallitaan poikkeus, joka antaa mahdollisuuden ajaa B-ajokortilla ajoneuvoja 4 250 kg:n kokonaismassaan saakka, mikäli ajoneuvot käyttävät vaihtoehtoista käyttövoimaa.

Täyssähköiset pakettiautot ovat raskaan akuston vuoksi huomattavasti dieselpakettiautoja painavampia, jolloin samalla kokonaismassalla kuljetettavan hyötykuorman osuus jää pienemmäksi. Poikkeus nopeutaisi vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien kevyiden jakeluautojen yleistymistä, sillä nykyisin 3,5 tonnin kokonaismassan ylittävien autojen kuljettamiseen edellytetään kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttavaa C-korttia, vaikka auton hyötykuorma olisi samansuuruinen kuin dieselpakettiautolla. Varsinkin pakettiautojen kuljettajilla ja esimerkiksi kesätyötä tekevillä nuorilla kuljettajilla ei ole useinkaan ole kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia. Sähköpakettiautojen suuri massa estää myös niiden leasing- ja vuokraustoimintaa esimerkiksi muuttoautoiksi sekä niiden siirtoajoja, sillä C-kortti on nykyisin verrattain harvinainen.

Kokonaismassaa koskeva poikkeus on jo käytössä monissa EU-maissa. Esitämme, että EU-lainsäädännön sallima jousto sisällytettäisiin jo nyt käsiteltävänä olevaan ajokorttilain muutokseen. Mikäli muutosta ei ole mahdollista sisällyttää nykyiseen hallituksen esitykseen, esitämme pikaista erillistä lainsäädäntöhanke- ketta muutoksen ripeäksi toteuttamiseksi.

Kuljettajaopetuksen muutokset

Lakimuutos sisältää myös esityksen kuljettajaopetukseen sisältyvään riskientunnistamiskoulutukseen. Teoriaopetuksen lisäykset koskisivat erityisesti kuljettajan oman käyttäytymisen liikenneturvallisuusvaikutusten arviointia. Riskientunnistamiskoulutukseen kuuluvaa ajo-opetusta ehdotetaan lisäksi kehitettävän liukkaiden kielten olosuhteissa. Yhteensä koulutuksen tuntimäärää ehdotetaan kasvatettavan kahdella tunnilla.

Liukkaalla tienpinnalla ajamisen ajo-opetus ehdotetaan jatkossa toteutettavan ensisijaisesti ajoharjoitteluradalla. Muutos on liikenneturvallisuusnäkökulmasta perusteltu. Näkemyksemme mukaan vaativien ajo-olosuhteiden harjoittelussa ajorataharjoittelu antaa paremmat edellytykset opetukselle kuin simulaattorit, jotka eivät anna totuudenmukaista kuvaa vaativissa ja vaihtelevissa ajo-olosuhteissa ajamisesta. Myös nuoret kuljettajat ovat olleet antamissaan arvioissa olleet tyytymättömiä simulaattoriopetukseen. Jotta ajorataharjoittelusta ei aiheutuisi kohtuuttomia kustannuksia kaukana rata-alueista asuville, simulaattorin salliminen on lakiesityksen mukaisesti perusteltua tilanteissa, joissa ajorataharjoittelua ei voida kohtuullisella etäisyydellä toteuttaa.

Kunnioitavasti

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto