

Asia

Suomen ennakko vaikuttaminen ajokorttidirektiivin tarkistamiseen

Kokous

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Euroopan parlamentin ja neuvoston ajokorteista annettu direktiivi 2006/126/EY, jäljempänä *ajokorttidirektiivi*, annettiin vuonna 2006, ja sen kansallinen soveltaminen alkoi tammikuussa 2013. Ajokorttidirektiivi on pantu Suomessa kansallisesti täytäntöön ajokorttilailla (386/2011) ja ajokorteista annetulla valtioneuvoston asetuksella (423/2011).

Euroopan komissio käynnisti ajokorttidirektiivin jälkiarvioinnin vuonna 2020. Sen osana Euroopan komissio järjesti julkisen kuulemisen, johon liittyen liikenne- ja viestintäministeriö lähetti eduskunnalle E-kirjeen (E 148/2020 vp) loppuvuodesta 2020. Ministeriö vastasi julkiseen kuulemiseen tammikuussa 2021. Ajokorttidirektiivin jälkiarviointi valmistui tammikuussa 2022.

Euroopan komission on tarkoitus tarkistaa ajokorttidirektiiviä. Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja helpottaa vapaata liikkuvuutta sekä ottaa huomioon liikkuvuuden uudet haasteet erityisesti digitaalisella. Lisäksi muutoksilla edistetään EU:n älykkään ja kestävä liikkuvuuden strategiassa 2020 asetettuja tavoitteita.

Osana ajokorttidirektiivin tarkistamista Euroopan komissio järjestää työpajoja keväällä 2022 ja on käynnistänyt julkisen kuulemisen 25.2.2022. Kuuleminen jatkuu 20.5.2022 saakka. Euroopan komission on tarkoitus antaa lainsäädäntöehdotus vuoden 2022 lopussa.

Suomen kanta

Suomi pitää tärkeänä ajokorttidirektiivin tarkistamista ja sille asetettuja tavoitteita. Suomi pitää tärkeänä erityisesti liikenneturvallisuuden parantamista.

Suomi katsoo, että ajokorttidirektiivin tulisi nykyistä paremmin huomioida jäsenvaltioiden kansalliset erityisolosuhteet, kuten etäisyydet ja ilmasto, ja niiden asettamat haasteet liikkumiselle. Pitkät etäisyydet ja haastavat ilmasto-olosuhteet vaikeuttavat etenkin nuorten ja iäkkäämpien henkilöiden turvallista liikkumista Suomessa.

Suomi pitää tärkeänä, että ajokorttidirektiivi mahdollistaisi nykyistä paremmin nuorten itsenäisen, liikenneturvallisen liikkumisen.

Suomen näkökulmasta on kannatettavaa, että jäsenvaltiot voisivat jatkossakin säätää kuljettajaopetuksesta kansallisesti. Suomi ei pidä tarpeellisena julkisessa kuulemisessa esiin tuotua ajokorttidirektiivin soveltamisalan laajentamista kuljettajaopetusta ja koeaikoja koskeviin sääntöihin.

Suomi pitää tarpeellisena, että automaation, digitalisaation ja teknologian kehitys huomioidaan ajokorttidirektiivissä nykyistä paremmin. Suomi korostaa kuitenkin sitä, että ajokorttiluokat tulisi pyrkiä säilyttämään mahdollisimman teknologianeutraaleina. Lisäksi Suomi pitää tärkeänä, että direktiivin tarkistamisessa huomioidaan ilmastotavoitteet.

Suomi kannattaa ajokorttiin merkittävän erityisehto 78:n (nk. automaattiehto) poistamista. Suomi pitää automaattiehtoa koskevaa sääntelyä vanhentuneena.

Suomi pitää kannatettavana julkisessa kuulemisessa esiin tuotua EU:n digitaalisen ajokortin käyttöönoton tarkastelemista. Digitaalisessa kehityksessä pitää huolehtia perusoikeuksien toteutumisesta ja uusien palveluiden ja toimintamallien tulee olla tietoturvallisia sekä EU:n tietosuojasääntelyn mukaisia. Myös muut turvallisuuteen liittyvät kysymykset tulee huomioida.

Suomi katsoo, että EU:n ulkopuolisissa maissa annettujen ajokorttien vaihtoa koskevia yhteisiä sääntöjä olisi tarpeen täydentää. Suomi suhtautuu varauksella siihen, että direktiivi mahdollistaisi ajo-oikeuden peruuttamisen toisessa EU-maassa tehtyjen liikenneriikkomusten perusteella. Suomi korostaa, että liikenneriikoksia koskevien tietojen vaihtoon liittyy paljon hallinnollisia haasteita.

Suomi pitää lähtökohtaisesti kannatettavana ajokorttidirektiivin soveltamisalan laajentamista menettelyihin, joilla ajokorttien hallinnollista voimassaoloaika voitaisiin pidentää kriisitilanteissa.

Suomi katsoo tarpeelliseksi korjata mahdolliset epä johdonmukaisuudet ajokorttidirektiivin ja muun unioninlainsäädännön välillä. Epä johdonmukaisuuksia on tunnistettu suhteessa esimerkiksi EU:n puiteasetukseen (EU) 2018/858.

Suomi suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti toimiin, joilla voitaisiin liikenneturvallisuus huomioiden joustavoittaa raskaampien ajoneuvojen ajo-oikeuksien suorittamista ja helpottaa alan työvoimapulaa. Suomi katsoo, että ajokorttidirektiivin tarkistamisen yhteydessä tulisi arvioida direktiivin soveltamisalaa ja siinä säädettäviä ikärajoja tai ikärajojen selkeyttämistä kaikkien ajoneuvotyyppien osalta, muun muassa tavaraliikenteen tarpeet huomioiden.

Pääasiallinen sisältö

Julkinen kuuleminen

Ajokorttidirektiivissä säädetään muun muassa yhteisön ajokorttimallista, ajokortin myöntämisestä ja terveydentilaa koskevista vähimmäisvaatimuksista sekä ajokorttien vastavuoroisesta tunnustamisesta. Ajokorttidirektiivi ei kata kaikkia ajokortteihin liittyviä

näkökohtia, kuten kuljettajaopetusta, josta jäsenvaltiot säätävät kansallisessa lainsäädännössään.

Ajokorttidirektiivin jälkiarviointi valmistui tammikuussa 2022. Arvioinnin tarkoituksena oli muun muassa selvittää, onko direktiivillä saavutettu sen päätavoitteet, ja tunnistaa direktiivin mahdolliset ongelmat ja niiden taustatekijät.

Jälkiarvioinnin tulosten mukaan ajokorttidirektiivi on parantanut liikenneturvallisuutta ja edelleen harmonisoinut ajokortteja koskevia sääntöjä EU:ssa. Tulosten mukaan säännöt ja käytännöt vaihtelevat kuitenkin muun muassa kuljettajaopetuksen ja kokeiden, ajoterveyttä koskevien tarkastusten sekä EU:n ulkopuolella myönnettyjen ajokorttien tunnustamisen osalta. Tulosten perusteella ei ole osoitettavissa, että direktiivi olisi edesauttanut ajotaitojen kehittymistä. Lisäksi on epäselvää, onko kansalaisille, viranomaisille ja yritykselle aiheutunut direktiivin johdosta kohtuuttomia kustannuksia tai hallinnollista taakkaa. Tulosten mukaan direktiivin nykyiset säännöt eivät riittävästi heijasta uusia teknologisia ratkaisuja. Tulosten mukaan vähimmäisikävaatimuksia pidetään sopivina.

Euroopan komission tarkoituksena on tarkistaa ajokorttidirektiiviä. Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja helpottaa vapaata liikkuvuutta sekä ottaa huomioon liikkuvuuden uudet haasteet erityisesti digitaalisella.

Euroopan komissio käynnisti julkisen kuulemisen¹ 25.2.2022 osana ajokorttidirektiivin tarkistamista. Kuuleminen jatkuu 20.5.2022 saakka. Kuulemisen tarkoituksena on tukea käynnissä olevaa vaikutusarviointityötä ja auttaa Euroopan komissiota tunnistamaan mahdollisia lainsäädännön muutostarpeita.

Euroopan komission on tarkoitus antaa lainsäädäntöehdotus vuoden 2022 lopussa. Ajokorttidirektiivin mahdollisilla muutoksilla tulisi olemaan vaikutusta myös kansalliseen ajokortteja koskevaan lainsäädäntöön ja tämän vuoksi on tärkeää, että direktiivin sisältöön tarvittaessa vaikutetaan ennakkoon.

Julkinen kuuleminen sisältää kysymyksiä ajokorttidirektiivin nykyisten säännösten ongelmista, tavoitteista direktiivin tarkistamisen kannalta, erilaisten toimien tärkeydestä ja mahdollisten toimien vaikutuksista.

Julkisen kuulemisen mukaan direktiivin mahdollisessa tarkistamisessa arvioitaisiin muun muassa seuraavien konkreettisten toimien toteuttamismahdollisuuksia:

1. Kuljettajaopetusta ja koeaikoja koskevat yhteiset säännöt, joilla parannettaisiin uusien kuljettajien ajokäyttäytymistä ja riskitietoisuutta.
2. EU:n digitaalisen ajokortin käyttöönotto; sen avulla jokainen Euroopan unionissa asuva henkilö voisi todistaa ajo-oikeutensa sähköisessä muodossa.
3. EU:n ulkopuolisissa maissa myönnettyjen ajokorttien vaihtoa koskevat yhteiset säännöt, jotka täydentäisivät nykyisiä kansallisia sääntöjä.
4. Mahdollisuus peruuttaa ajo-oikeus toisessa EU-maassa tehtyjen liikenne rikkomusten perusteella (ajokieltojen vastavuoroinen tunnustaminen).

Julkisessa kuulemisessa pyydetään näkemyksiä ajokorttidirektiivin soveltamisalan laajentamisesta menettelyihin, joilla ajokorttien hallinnollista voimassaoloaikaa voitaisiin pidentää kriisitilanteessa (esimerkiksi koronaviruspandemia).

¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Ajokorttidirektiivin-tarkistus_fi

Lisäksi kuulemisessa pyydetään näkemyksiä muun muassa:

- Rajoituksista, jotka koskevat automaattivaihteisella ajoneuvolla suoritettua ajokoetta.
- Vähimmäisikärajan alentamisesta B-luokan ajokortin osalta syrjäisillä alueilla, joilla ei ole mahdollisuutta käyttää julkista liikennettä, tietyin edellytyksin tai rajoituksin.
- Hyötyajoneuvojen (linja-autot ja kuorma-autot) kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin hankkimisen yksinkertaistamisesta.
- D-luokan ajo-oikeuden alaikärajan alentamisesta 18 vuoteen ammattikuljettajilla.
- Vaatimuksesta, että CE-, C1E-, DE- tai D1E-luokan ajokortin saanti edellyttää C-, C1-, D- tai D1-luokan ajo-oikeutta, luopumisesta.
- B-luokan ajoneuvojen suurimman sallitun massan nostamisesta 4,25 tonniin kuljettajan erityiskoulutuksen perusteella.
- Ns. älykkään liikkumisen välineiden (esimerkiksi sähköpotkulaudat), joiden suurin sallittu nopeus on 25-45 km/h, sisällyttämisestä AM-luokkaan.
- Ajokortin haltijoiden lisäkoulutuksesta tai lisäkokeista, jotka koskevat uutta teknologiaa (esimerkiksi ajokorttia uusittaessa tai tietyillä ominaisuuksilla varustetun ajoneuvon ostamisen yhteydessä).
- Digitaalisten välineiden (esimerkiksi simulaattorit) käytöstä koulutuksessa ja käytännön kokeissa.

Ennakkovaikuttaminen

Suomi pyrkii vaikuttamaan ajokorttidirektiivin uudelleen tarkasteluun ja direktiivin sisältöön ennakkoon.

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 128/2020 vp) 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.

Toinen keskeisin ennakkovaikuttamisteema on ajokorttiin merkittävää erityisehtoa 78:aa (nk. automaattiehto) koskevien menettelyiden joustavoittaminen erityisesti B-luokan (henkilöauto) osalta. Ehto merkitään ajokorttiin, jos ajokortin hakija suorittaa ajokokeen ajoneuvolla, jossa on automaattivaihteisto. Tällaisella merkinnällä varustettuja ajokortteja saa käyttää ainoastaan automaattivaihteisten ajoneuvojen kuljettamiseen. Automaattivaihteisten ajoneuvojen yleistymisen johdosta sääntely on vanhentunutta ja automaattiehdosta tulisi luopua.

Muuta ajankohtaista

Ajokorttilakia muutettiin vuonna 2018. Ajokorttilain muutosten toteutumisesta ja vaikutuksista toteutetaan eduskunnan² edellyttämä seurantatutkimus. Seurantatutkimuksen valmistelu käynnistyi kesällä 2020 Liikenne- ja viestintävirastossa.

² https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/EduskunnanVastaus/Documents/EV_29+2018.pdf

Tutkimus toteutetaan osissa ja siinä selvitetään lakimuutoksen vaikutuksia muun muassa yksityishenkilöihin, yhtäläisten kilpailuedellytysten toteutumiseen, logistiikkaan ja ammattikuljettajiin sekä liikenneturvallisuuteen. Tutkimuksen viimeisen osan on tarkoitus valmistua loppukeväästä 2022.

Ajokorttilain muutostarpeita erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi on arvioitu seurantatutkimuksesta tähän mennessä saatujen tietojen pohjalta. Hallitus tulee esittämään tarvittavia muutoksia ajokorttilakiin.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia vuosille 2022–2026. Valtioneuvosto teki liikenneturvallisuusstrategiaa koskevan periaatepäätöksen 24.3.2022. Strategiassa esitetään toimenpiteitä eri tahoille liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Strategian tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen kokonaisvaltaisesti ja luoda edellytyksiä liikenteen turvalliseen kehitykseen tulevaisuudessa.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Käsittely Euroopan parlamentissa

Kansallinen valmistelu

EU22-liikennejaosto, kirjallinen käsittely 5.4.–8.4.2022.

Eduskuntakäsittely

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat tietä ja tieliikennettä. Ajokorttilakia sovelletaan näin ollen vain Manner-Suomessa. Ahvenanmaalla ajokorteista säädetään Ahvenanmaan ajokorttilaissa (Körkortslag för Åland (2015:88)).

Taloudelliset vaikutukset

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

Euroopan komission julkinen kuuleminen ajokorttisääntöjen uudistamisesta

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

- Ylitarkastaja Monika Mutanen, p. 029 534 2204, monika.mutanen@gov.fi
- Erityisasiantuntija Saara Louko, p. 029 534 2048, saara.louko@gov.fi
- Ylitarkastaja Pauliina Penttilä, p. 029 534 2221, pauliina.penttila@gov.fi
- Ylitarkastaja Sonja Töyrylä, p. 029 534 2459, sonja.toyryla@gov.fi

EUTORI-tunnus**Liitteet****Viite**

Asiasanat Hoitaa	ajokortit, kuljettajat, tieliikenne, liikenneturvallisuus LVM, STM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, TEM, UM, VM, VNK, VTV, YM