

**Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta
Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (ajokorttidirektiivi)**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan yhteisöjen komission 21 päivänä lokakuuta 2003 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajokorteista ja ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 5 päivänä helmikuuta 2004

Liikenne- ja viestintäministeri *Leena Luhtanen*

Vanhempi hallitussihteeri Eija Maunu

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

MUISTIO

EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI AJOKORTEISTA (AJOKORTTIDIREKTIIVI)**1. Ehdotuksen tausta**

Euroopan yhteisöjen komissio antoi 21 päivänä lokakuuta 2003 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajokorteista (ajokorttidirektiivi) (KOM(2003)621 lopullinen), jolla ehdotetaan kumottavaksi nykyinen direktiivi 1991/439/ETY ajokorteista sellaisena kuin se on muutettuna liitteen V osassa A luetelluilla direktiiveillä.

Ensimmäisen ajokorttidirektiivin 80/1263/ETY tavoitteena oli vapaan liikkuvuuden edistämiseksi laajentaa toisten jäsenvaltioiden antamien ajokorttien tunnustamista jäsenvaltiosta toiseen muutettaessa. Periaatteena oli, ettei uutta kuljettajantutkintoa tai muita tarkastuksia vaadittaisi. Ajokortin tunnustamiselle taattiin kuitenkin vain yhden vuoden määräaika, jonka jälkeen ajokortti oli vaihdettava uuden asuinvaltion ajokorttiin. Ajokortin vaihtamisen katsottiin edelleen muodostavan esteen henkilöiden vapaalle liikkuvuudelle, minkä vuoksi nyt voimassa olevan toisen yhteisöjen ajokorttidirektiivin 91/439/ETY, joka tuli voimaan 1.7.1996, johtavana periaatteena on toisten jäsenvaltioiden myöntämien ajokorttien vastavuoroisen tunnustaminen. Vastavuoroisuus käsittää ajokorttimallista riippumatta kaikki jäsenvaltioissa annetut ja edelleen voimassa olevat ajokortit. Ajokorttidirektiivi antaa kuitenkin jäsenvaltioille vielä oikeuden määrätä antamiensa ajokorttien voimassaoloajoista ja rajoittaa alueelleen muuttavan ajokortin haltijan toisessa jäsenvaltiossa annetun ajokortin voimassaoloaikaa. Lisäksi ajokortin haltijaan voidaan soveltaa kansallisia lääkärintarkastuksia ja verotusta koskevia määräyksiä. Direktiivi sisältää ajokortin myöntämistä kos-

kevat vähimmäisvaatimukset ja määrittelee ajokorttiasiassa toimivaltaiseksi vakinaisen asuinpaikan jäsenvaltion. Toisella ajokorttidirektiivillä on harmonisoitu moottoripyörän ja auton kuljettamiseen oikeuttavien ajokorttien luokat, määritelty niiden valinnaiset alaluokat, myöntämisen terveydelliset ja ikää koskevat vähimmäisedellytykset ja kuljettajalta vaadittava tieto- ja taitotaso sekä otettu käyttöön yhteisön ajokortin yhdenmukaistettu malli ja myöhemmin sen rinnalle vaihtoehtoisena muovinen ajokorttimalli. Ajokorttiluokituksen harmonisoinnin edistämiseksi direktiivissä on edellytetty komission määräjän kuluessa voimaantulosta tarkastelevan jäsenvaltioiden käytännön pohjalta ajokorttien alaluokkia niiden yhdenmukaistamiseksi tai poistamiseksi.

Direktiiviä 1991/439/ETY on myöhemmin muutettu mm. neuvoston direktiivillä 97/26/EY antamalla ajokorttikomitealle toimivaltaa direktiivin liitteiden II ja III mukauttamiseksi tekniikan ja tieteen kehitykseen. Komission direktiivillä 2000/56/EY on määritelty ajokorttimerkintöjen koodit ja mukautettu teoria- ja käytännön koetta käsittelevä liite II alan tekniikan ja tieteen kehitykseen.

2. Ehdotuksen pääasiallinen sisältö**2.1. Tavoitteet**

Tehtyjen ehdotuksen tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen, vapaan liikkuvuuden edistäminen ja ajokortin väärentämismahdollisuuksien vähentäminen.

Moottoripyöräilijöiden liikenneturvallisuutta parannettaisiin lisäämällä moottoripyörän ajokortin suorittamista porrastetusti ja

tarkistamalla moottoripyörien ajoneuvotekniisiä määrittelyjä. Lähtökohtana pidettäisiin sitä, että tehokkaampien moottoripyörien ajo-oikeuden saamiseksi olisi hankittava ensin kokemusta pienempitehoisilla moottoripyörillä ja, siinä tapauksessa, että rajoittamaton moottoripyörän ajo-oikeus olisi suoritettavissa suoraan kuljettajantutkinnolla, sen tulisi tapahtua nykyistä myöhemmällä iällä. Moottoripyörien uusilla teknisillä määrittelyillä pyritään estämään tehokkuuden kasvu pyörin painon kevetessä ja tehojen keinotekoinen rajoittaminen, johon nykyisen korttiluokituksen on katsottu johtaneen. Myös mopon kuljettamista koskevat edellytykset yhtenäistettäisiin. Ehdotus ei sisältäisi kevyen nelipyörän kuljettamista, koska tällaisiin ajoneuvoihin sovelletaan monissa tapauksissa erilaisia sääntöjä.

Periaate ajokortin suorittamisesta porrastetusti ulotettaisiin myös raskaaseen kalustoon. Ehdotetun ajokorttidirektiivin ja ammattikuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta jo annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY vaatimukset yhteensovitettaisiin ja portaittaisen ajoluvan periaate otettaisiin käyttöön myös niiden kuorma- ja linja-auton kuljettajien osalta, jotka eivät kuulu ammatikuljettajia koskevan direktiivin soveltamisalaan. Ajokortin vaativimpiin ja raskaimpiin luokkiin saisi vasta korkeammalla iällä. Kuorma-auton (C-luokka) ajokortille se merkitsisi 21 ja linja-auton (D-luokka) ajokortille 24 vuoden ikää. Erillisen ammattipätevyyden hankkimalla ikärajoja voitaisiin alentaa. Portaittaisella järjestelmällä ja alaluokituksen muutoksilla pyritäisiin C1- ja D1-luokan ajokorttien suosion lisäämiseen.

Kuljettajantutkintoja koskevat vähimmäisvaatimukset on jo nykyisillä säännöksillä harmonisoitu, mutta yhtenäiset kuljettajantutkintojen vastaanottajia koskevat vaatimukset puuttuvat toistaiseksi. Tutkinnon vastaanottajien vaatimustason yhdenmukaistamiseksi kaikissa jäsenvaltioissa ja sen myötä kuljettajantutkintojen ja niiden tason laajemmaksi yhdenmukaistamiseksi asetettaisiin tutkinnon vastaanottajia koskevat vähimmäisvaatimukset.

Ehdotusten toisena keskeisenä tavoitteena on vapaan liikkuvuuden turvaaminen laajen-

tamalla ajokorttien tunnustamista jäsenvaltiosta toiseen muutettaessa. Ajokorttien harmonisoinnista voimassaoloajoista johtuen ajokortin haltija voi olla epä tietoinen ajokorttinsa kelpoisuusajasta toisessa jäsenvaltiossa sinne muuttaessaan, koska nykyisten säännösten mukaan uusi asuinvaltio voi rajoittaa toisessa jäsenvaltiossa annetun ajokortin voimassaoloaikaa. Ehdotuksen tavoitteena on ajokorttien voimassaoloaikojen yhdenmukaistaminen niin, että ajokortti olisi siihen merkityn voimassaoloajan mukaisesti voimassa myös toiseen jäsenvaltioon muutettaessa. Ajokorttien voimassaoloajat vaihtelevat eri jäsenvaltioissa määrävuosin uusittavista elinikäisiin. Yleistä on, että raskaan kaluston kuljettamiseen oikeuttavat ajokortit on määrävuosin uusittava. Myös ajokortin uusimisen edellytykset vaihtelevat jäsenmaittain. Käytännössä ajokortin haltijan ajokyvyn terveydellisten edellytysten selvittäminen voi tapahtua ajokortin uudistamisen yhteydessä tai siitä erillään. Ajo-oikeuden haltijan kannalta tilanteen selkeyttämiseksi ajokyvyn selvittämiseen liittyvät toimenpiteet vaadittaisiin ajokortin uudistamisen yhteydessä.

Raskaan kaluston kuljettajien terveydentilan määräaikaiseuranta järjestettäisiin nimenomaisin säännöksiin. Jäsenvaltioilta on jo nykyisen direktiivin perusteella edellytetty raskaan kaluston kuljettajien ajoterveyden määräaikaiseurantaa, vaikka täsmällisiä säännöksiä asiasta ei ole. Ehdotuksella käytäntö vakiinnutettaisiin ja yhdistettäisiin edellä todetun mukaisesti ajokortin uudistamisen yhteydessä tapahtuvaksi. Kevyen kaluston kuljettajien osalta sovellettava menettely jäisi jäsenvaltioiden harkintaan.

Nykyinen lainsäädäntö edellyttää kaikkien ajokorttien vastavuoroista tunnustamista. Liikkeellä on tällä hetkellä lähes 80 erilaista ajokorttimallia, joiden turvataso vaihtelee suuresti. Ajokorttimallien suuresta määrästä aiheutuu myös valvonnalle ongelmia. Ehdotuksella pyritään parantamaan ajokorttien luotettavuutta ja estämään ajokorttien väärentämistä ottamalla käyttöön vain yksi ajokorttimalli, jonka turvaominaisuudet ovat kehittyneemmät. Muovisen ajokortin laatuvaatimukset sisältyvät nykyiseen direktiiviin. Nykyinen säännöstö edellyttää jäsenvaltioilta toimenpiteitä ajokorttien väärentämisen eh-

käisemiseksi, mutta estää mikrosirun asentamisen korttiin ennen kuin sitä koskevista määritelmistä on päätetty.

2.2. Keinot

Ajokorttiluokitusta ja sen sisältöä uudistettaisiin ja nykyiset valinnaiset alaluokat B1-luokkaa lukuun ottamatta harmonisoidtaisiin. Porrastuksen käyttöönottoa B-luokassa B1-luokan avulla olisi ehdotuksen mukaan kuitenkin myöhemmin tarkasteltava.

Moottoripyörän ajokortin suorittamisjärjestelmän porrastusta kehitettäisiin ottamalla käyttöön uusi väliluokka A2 ja erityisesti moottoripyörien tehoa koskevia määrittelyjä tarkistettaisiin. Luokka A2 vastaisi nykyistä rajoitettua A-luokkaa. Rajoittamattoman moottoripyörän ajokortin suorittaminen suoraan ilman aiempaa moottoripyörän ajo-oikeutta olisi mahdollista vasta 24-vuotiaana. Siirtyminen alemmasta luokasta ylempään edellyttäisi vähintään käytännön koetta. A2-luokan kortti olisi muutettavissa A-luokan kortiksi ajokokeella edellyttäen, että hakijalla olisi kolmen vuoden kokemus A2-luokassa. Käyttöön otettava mopon ajokortti AM edellyttäisi teoriakokeen suorittamista. Jäsenvaltion harkintaan jäisi muiden suoritusten kuten käytännön kokeen tai lääkärintodistuksen vaatiminen. Ajokortin vähimmäisikävaatimus olisi sama kuin luokassa A1 eli 16 vuotta. Ikärajasta voitaisiin kuitenkin kansallisesti poiketa.

B-luokkaan kuuluvien ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden laajuus yhdenmukaistettaisiin muiden luokkien kanssa. Vetoauton kortilla saisi kuljettaa enintään 750 kg kokonaispainoista hinattavaa ajoneuvoa.

Raskaamman kaluston alaluokat C1 ja D1 vakinaistettaisiin ja niihin kuuluvien ajoneuvojen kokonaispainoja tarkistettaisiin. Ajokortin suorittaminen toisessa luokassa toisi ajo-oikeuden myös toiseen luokkaan luokkien erilaiset ikävaatimukset kuitenkin huomioiden. C-luokan kuorma-autokortin vähimmäisikävaatimus 21 vuotta olisi laskettavissa 18 vuoteen kuljettajan perustason ammattipätevyuden suorittamisella.

Ajokorttien turvaominaisuuksia parannettaisiin ottamalla käyttöön vain muovinen ajokorttimalli. Jäsenvaltioille annettaisiin

mahdollisuus liittää ajokorttiin mikrosiru turvaominaisuuksien edelleen parantamiseksi sen jälkeen kun sirua koskevat tekniset vaatimukset olisi erikseen määritelty yhteentömmivuuden varmistamiseksi tulevaisuudessa ja tietojen luvattoman käsittelyn estämiseksi. Sirun käyttö tietojen tallentamiseen voisi liittyä vain ajokortin käyttötarkoituksiin, jotta ajokortin pääasiallinen tehtävä säilyisi ennallaan.

Ajokorttien luotettavuuden lisääntyminen tapahtuisi normaalin myöntämis- ja uusimismenettelyn kautta. Kaikkia ajokortteja ei ehdoteta vaihdettaviksi. Ajokortit olisi määrajoin uudistettava. Uudistaminen koskisi ensisijaisesti voimaantulon jälkeen annettavia kortteja, mutta sitä sovellettaisiin myös aiemmin myönnettyihin ajokortteihin niiden voimassaoloajan päättyessä tai annettaessa uusi kortti varastetun tai hävinneen tilalle. Kysymyksessä olisi ajokorttien hallinnollinen uudistaminen. Ajokorttien uudistamisväli määräytyisi ajokortin luokan ja kortinhaltijan iän perusteella. Kuorma- ja linja-auton kuljettamiseen oikeuttava kortti uudistettaisiin viiden vuoden välein ja 65 vuoden jälkeen vuoden välein. Uudistamisen yhteydessä olisi aina vaadittava lääkärintodistus. Muut ajokortit uudistettaisiin kymmenen vuoden välein ja 65-vuotiaasta lähtien viiden vuoden välein. Uusiin kuljettajiin liittyvien toimenpiteiden johdosta ensimmäinen ajokortti voitaisiin antaa kolmeksi vuodeksi. Muiden toimenpiteiden kytkeminen ajokortin uudistamisen yhteyteen jäisi jäsenvaltion harkintaan. Ajokortin uudistamiseen toimivalta olisi vakinaisen asuinpaikan jäsenvaltiolla kuitenkin sillä erotuksella ajokortin myöntämisestä, ettei määräaikaista asumista vaadittaisi.

Tutkinnon vastaanottajien peruspätevyyttä koskevat vaatimukset asetettaisiin ja heiltä edellytettäisiin vuosittaista jatkokoulutusta. Peruspätevyysvaatimus koskisi vain uusia säännösten voimaantulon jälkeen tehtäviin tulevia. Perusvaatimus koskisi B-luokan tutkinnon vastaanottajan tehtävässä toimimista. Moottoripyörän tai raskaan kaluston tutkintojen vastaanottajaksi eteneminen edellyttäisi määräajan B-luokan tutkintotehtävissä toimimista. Peruspätevyyteen sisältyvien tietojen ja taitojen hankkimistapaa ei nimenomaisesti määriteltäisi, mutta pätevyuden olemas-

saolo olisi varmistettava kokein. Jatkokoulutuksen hankkimista koskevat sen sijaan tarkemmat vaatimukset ja sen määrä vaihtelisi tutkinnon luokasta riippuen kolmesta viiteen päivään vuodessa.

3. Vaikutukset Suomen lainsäädäntöön

Ehdotukset edellyttäisivät muutoksia tieliikennelakiin (267/1981) ja sen nojalla annettuihin ajokorttiasetuksen (845/1990) ja sen soveltamisesta annetun liikenneministeriön päätöksen (846/1990) säännöksiin. Kuljettajantutkintojen ajokokeita vastaanottavien henkilöiden vaatimuksista säädetään laissa kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä (535/1998) ja sen nojalla annetussa asetuksessa 719/1998).

Ehdotus ajokortin määräaikaisesta voimassaolosta edellyttäisi muutoksia ajo-oikeuden ja ajokortin voimassaoloa koskeviin säännöksiin (tll 72 § ja aka 11 b §). Voimassa olevien säännösten mukaan uuden kuljettajan ensimmäinen auton ajo-oikeus on voimassa kaksi vuotta ja pysyvä ajo-oikeus siihen saakka kunnes ajo-oikeuden haltija täyttää 70 vuotta. Tämän jälkeen ajo-oikeutta voidaan jatkaa enintään viideksi vuodeksi kerrallaan lukuun ottamatta kuorma-autovetoisen ajoneuvoyhdistelmän (CE, C1E) tai linja-auton kuljettamiseen oikeuttavia (D, D1, DE, D1E) ajo-oikeuksia, joiden voimassaolo päättyy 70 vuoden iässä. Ajokortti annetaan yleensä ajo-oikeuden voimassaoloa vastaavaksi ajaksi. Ajokorttiasiakirjan hallinnollinen määräaikaistaminen ei välttämättä edellyttäisi ajo-oikeuden voimassaoloaikojen muuttamista, koska jäsenvaltio voi komission suostumuksella edellyttää ajokortin uudistamisen yhteydessä muitakin kuin terveydentilaa koskevia selvityksiä. Järjestelmien yhteensovittaminen erilaisine määräaikoineen edellyttäisi kuitenkin tarkistuksia. Koska direktiiviehdotus ei sisällä säännöksiä jäsenvaltion oikeudesta määrätä ajokortin voimassaoloajoista ja rajoittaa niitä, ei yläikärajan asettaminen nykyiseen tapaan osalle raskaan kaluston ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien ajokortteja olisi enää mahdollista. Ajo-oikeuden voimassaolon jatkuminen olisi riippuvainen uudistamista koskevien vaatimusten täyttymisestä.

Ajokorttien hallinnollinen määräaikaisuus koskisi ehdotuksen mukaan paitsi uusia voimaantulon jälkeen myönnettäviä ajokortteja, myös vanhoista niitä, joiden voimassaolo päättyy voimaantulon jälkeen tai jotka korvataan häviämisen tai varastaminen vuoksi kaksoiskappaleella. Tämän mukaisesti lyhytaikaisen ajokortin jälkeen saatavan ajokortin voimassaoloaika määräytyisi kortin luokan ja kuljettajan iän perusteella. Ajokortin kaksoiskappaleen antaminen tapahtuisi ehdotuksen mukaan ehdotetulla tavalla määräaikaisena, vaikka korvattava ajokortti olisi myönnetty olemaan voimassa siihen saakka kunnes asianomainen täyttää 70 vuotta. Vaikka ehdotuksen mukaan ajokortit olisi tunnustettava vastavuoroisesti eikä jäsenvaltio voisi määrätä antamiensa ajokorttien voimassaoloajasta tai rajoittaa toisessa jäsenvaltiossa annetun ajokortin voimassaoloaikaa voisi se kuitenkin käytännössä näin menetellä kadonneiden tai varastettujen ajokorttien kohdalla.

Ajoterveyden määräaikaistarkastukset olisi sijoitettava ajokortin uudistamisen yhteyteen kun ne nykyisen käytännön mukaan määrättyvät kuljettajan iän perusteella (tll 73 §). Ehdotus edellyttäisi kuorma- ja linja-auton ajokortin haltijoiden tarkastusten määrän huomattavaa lisäystä. Nykyisen käytännön mukaan ajokortin uudistaminen 70 vuoden iästä lukien edellyttää aina selvitystä ajotaidon ylläpitämisestä (aka 12 § 5 momentti), mikä nykyisen käytännön mukaan on osoitettavissa luotettavalla selvityksellä ajotaidon säilymisestä tai todistuksella ajokokeen tai uuden kuljettajantutkinnon suorittamisesta. Ehdotetun 8 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltiot saisivat komission suostumuksella soveltaa ajokorttien antamiseen kansallisten säännösten mukaisia edellytyksiä, jotka ovat muita kuin direktiivissä säädetyt ja ehdotuksen johdantolauseessa 4 todetaan, että ajokortin uusimisen yhteydessä voidaan toteuttaa lääkärintarkastuksia tai muita jäsenvaltion määräämiä toimenpiteitä kuten antaa teoria-tietoja tai käytännön taitoja koskevaa lisäkoulutusta.

Ajokorttiluokitusta, sen sisältöä, ajokortin vähimmäisikää ja ajokortin suorittamisen edellytyksiä koskevat tarkemmat säännökset sisältyvät ajokorttiasetukseen. Ehdotukset merkitsisivät muutoksia lukuisiin, kuten ajo-

korttiluokitusta koskeviin säännöksiin (aka 5 §). Ajokorttiluokkien B, C1 ja D1 muutokset koskisivat voimaantulon jälkeen saatavia uusia ajo-oikeuksia. C1- ja D1-luokan ajoneuvojen suurin sallittu massa laskisi 7500 kilosta 6 000 kiloon. Ehdotuksella ei olisi vaikutuksia näiden luokkien E-luokan yhdistelmien kokonaismassoihin. C1/C1E-luokkaan kelpoisuuden antavat ajokortit oikeuttaisivat kuljettamaan myös D1/D1E-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja ja päinvastoin henkilöliikenteen kuljettajan korkeampi ikävaatimus kuitenkin huomioiden. Nykykäytännön mukaan po. ajo-oikeudet on hankittava erikseen, mistä johtuen olisi selvítettävä tarpeet ajokorttien suoritusedellytysten yhtenäistämiseen. Tältä osin ehdotus merkitsisi ilmeisesti muutoksia ajo-oikeuden laajuutta (aka 7 §) ja ajokorttiluvan myöntämistä (aka 11 §) koskeviin säännöksiin sekä myös säännöksiin ajokorttiasetuksen soveltamisesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä.

B-luokan ajokortti oikeuttaisi vetämään enintään 750 kg kokonaispainoista perävaunua kun nykyisen säännöksen mukaan perävaunu voi olla painavampikin edellyttäen, ettei koko yhdistelmän kokonaismassa ylitä 3500 kg ja perävaunun kokonaismassa vetoauton omamassaa (aka 5 §). Uusi vaatimus koskisi ehdotuksen voimaantulon jälkeen annettavia ajokortteja, joten nykyisillä ajokorteilla säilyisi laajempi yhdistelmän kuljetusoikeus.

Moottoripyöriä, erityisesti niiden tehoa ja teho/painosuhdetta, koskevilla uusilla vaatimuksilla olisi vaikutuksia luokkamäärittelyjä (aka 5 ja 8 §) ja ajokokeessa käytettäviä pyöriä koskeviin säännöksiin (liikenne- ja viestintäministeriön asetus ajokorttiasetuksen soveltamisesta annetun liikenneministeriön päätöksen muuttamisesta 815/2003; 6 ja 14 §). Kevyemmästä raskaampaan moottoripyöräluokkaan siirryttäessä olisi nykyisestä poiketen vaadittava vähintään ajokokeen suorittamista. Voimassa olevan käytännön mukaan A-luokan ajo-oikeuden saaminen 18 vuoden ikävaatimuksen täytyttyä on edellyttänyt vain luokkamerkinnällä varustetun ajokortin hakemista ilman vaatimusta uusien kokeiden suorittamisesta (aka 12 § 4 momentti).

Mopojen ajokortin käyttöönotto ja mopon määritelmä merkitsisivät muutoksia ajokortin

luokkamerkintään (aka 5 §) ja mopon kuljettamista koskevaan tieliikennelain 64 §:ään (1167/1999). Tieliikennelain mukaan muun kuin pienitehoisen mopon (rakenteellinen nopeus enintään 25 km/h) kuljettamiseen vaaditaan ajokortti. Ehdotuksen mukaan ajokortti vaadittaisiin sellaisen mopon kuljettamiseen, jonka rakenteellinen nopeus ylittää 6 km/h. Ehdotus ei edellyttäisi muutoksia ikävaatimukseen eikä ajo-oikeuden hankkimista koskeviin säännöksiin, sillä vaatimus teoriakokeesta vastaa kansallista käytäntöä. Ehdotuksen mukaan mopolla ei tarkoitettaisi kevyitä nelipyöriä eli jäsenvaltiot voisivat itse asettaa tämän ajoneuvon kuljettamista koskevat vaatimukset. Suomessa ajoneuvo katsotaan nykyisten säännösten mukaan M-luokan ajoneuvoksi (aka 5 §). Ehdotus laajentaisi olennaisesti ajokorttipakon piiriin tulevaa mopon kuljettamista. Vaatimus koskisi myös sellaisia ryhmiä, joilla nykyisin on oikeus mopon kuljettamiseen ilman ajokorttia. Näitä olisivat pienitehoisten mopojen ohella ne henkilöt, jotka ovat ennen 1.1.2000 täytäneet 15 vuotta (tll:n muutoksen 1167/1999 voimaantulosäännös).

Ehdotus merkitsisi muutoksia raskaan kaluston, mukaan lukien raskaat moottoripyörät, kuljettajien vähimmäisikävaatimuksiin (aka 10 § ja 8 §). Moottoripyörien rajoittamaton oikeus olisi hankittavissa suoraan ilman aiempaa moottoripyörän ajo-oikeutta nykyisen 21 vuoden sijaan vasta 24-vuotiaana suoritettavalla tutkinnolla. A2-luokan ajokortti olisi saatavissa 18-vuotiaana, mutta se olisi korotettavissa A-luokan ajokortiksi vasta 21-vuotiaana kolmen vuoden kokemuksella ja ajokokeen suorittamisella. Kevyen kuorma-auton (C1) ajokortti olisi suoritettavissa 18-vuotiaana, mutta raskaan (C) vasta 21-vuotiaana ilman kuljettajan ammattipätevyyden hankkimista. Nykyisen käytännön mukaan C-luokan ajo-oikeus on ollut Suomessa suoritettavissa 18-vuotiaana, sillä koulutukseen on sisällytetty nykyisten yhteisösäännösten edellyttämä tavaraliikenteen kuljettajalta vaadittavaa vähimmäiskoulutusta koskeva osuus. Yhteisöainsäädännön mukaiset kuljettajan ammattipätevyyttä koskevat vaatimukset ovat kuitenkin uuden direktiivin 2003/59/EY myötä tiukentumassa olennaisesti nykyisestä. Linja-auton D-

luokan ajokortti olisi suoritettavissa vasta 24-vuotiaana ilman kuljettajan ammattipätevyyttä. Mopon vähimmäisiästä 16 vuotta voitaisiin kansallisesti poiketa antamalla kortti 14-vuotiaalle, mikä mahdollistaisi nykyisen 15 vuoden ikärajan pysyttämisen.

Kuljettajantutkintotoiminnan järjestämistä koskevaan lakiin sisältyy ajokokeita vastaanottavan henkilön ammattitaitoa, luotettavuutta ja tehtävään soveltuvuutta koskevia vaatimuksia (7 §). Lain nojalla annetussa asetuksessa kelpoisuusvaatimukseksi on asetettu liikenneopettajantutkinto ja vähintään vuoden päätoiminen työkokemus liikenneopettajana tai riittävä aikaisempi kokemus ajokokeen vastaanottotehtävissä (3 §). Erityisestä syystä voidaan myös muulla tavoin tehtävän vaatiman ammattitaidon omaava henkilö hyväksyä tehtävään. Perustason ammattitaitoa koskevat vaatimukset eivät aseta tiukkoja pohjakoulutusta koskevia vaatimuksia, mutta ne ja jatkokoulutusta koskevat vaatimukset edellyttävät muutoksia nykyisiin vaatimuksiin.

4. Taloudelliset vaikutukset

Ajokorttien uudistaminen määrävuosin ja moottoripyörän ajokortin suorittamisessa tapahtuvat muutokset lisäisivät ajokortin hakijan ja haltijan kustannuksia lunastettavien ajokorttien ja suoritettavien ajokokeiden määrän kasvaessa. Raskaan kaluston kuljettamiseen oikeuttavien ajokorttien määrän lisääntyminen palvelisi kuitenkin samalla kuljettajan ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevien merkintöjen tekemistä ajokorttiin uudistamisen yhteydessä. Raskaan kaluston kuljettajien kustannuksia lisäisi myös lääkärintarkastusten määrän olennainen lisääntyminen. Ajokorttiviranomaisten ja ajokorttikäsiteläisten työmäärän lisääntyminen edellyttäisi lisäresursseja. Lääkärintarkastusten lisääntyminen kuormittaisi myös terveydenhuoltoa. Ehdotus mopoajokortista laajentaisi ajokorttipakon piiriin tulevaa mopon kuljettamista ja aiheuttaisi lisäkustannuksia.

Ajokorttiluokituksen muutosten johdosta tutkintoajoneuvoissa tapahtuvat muutokset edellyttäisivät kaluston uusimista ja merkitsisivät näin lisäkustannuksia autokouluille sekä moottoripyöräkoulutuksessa että raskaan ka-

luston koulutuksessa. Ehdotetulla ajokorttidirektiivillä voidaan katsoa yhdessä kuljettajan ammattipätevyyttä koskevan direktiivin kanssa olevan olennaisia vaikutuksia C-luokan ajokortin suorittamiseen autokouluissa. Oppilaiden määrän arvioidaan olennaisesti laskevan kun ajokortin saaminen alle 21-vuotiaana edellyttäisi ajokorttikoulutuksen lisäksi uusien tiukempien vaatimusten mukaisen perustason ammattipätevyyden hankkimista. Tämä veisi kannattavuutta myös uusilta kalustoinvestoinneilta. Puolustusvoimien kannalta ikärajan nousu 21 vuoteen merkitsisi käytännössä sitä, ettei varusmiespalvelukseen tulevilla olisi enää C-luokan ajokorttia, vaan koulutus G- ja CE-luokkaa varten olisi annettava varusmiespalveluksen aikana. Toisaalta varusmiespalveluksen aikana suoritettujen ajokortin vaihtaminen siviiliin ei ilman perustason ammattipätevyyttä onnistuisi ennen 21 vuoden ikää.

B-luokan ajoneuvoyhdistelmän perävaunun painon rajoittaminen 750 kiloon merkitsisi käytännössä sitä, että lähes kaikkien jarruin varustettujen perävaunujen kuljettaminen edellyttäisi E-luokan ajokorttia. Tämä lisäisi ajokorttikustannuksia ja vähentäisi nykyisin B-luokan kortilla vedettävien perävaunujen kysyntää.

Kustannuksia aiheutuisi myös kuljettajantutkinnon vastaanottajien peruskoulutuksen ja jatkokoulutuksen järjestämisestä, sillä nykyisen perusvaatimuksen mukainen liikenneopettajakoulutus ei kaikilta osin vastaa ehdotuksessa asetettuja vaatimuksia.

5. Liikenneturvallisuusvaikutukset

Ehdotuksilla voidaan toteutuessaan katsoa olevan liikenneturvallisuutta edistäviä vaikutuksia. Sen lisäksi harmonisoinnin etenemisellä ja säännösten yhdenmukaistamisella on katsottava olevan myös välillisesti liikenneturvallisuusvaikutuksia. Ajoneuvon kuljettajan tehtävässä eteneminen kevyempien ajoneuvojen kuljettamisesta kohti vaativampien ja raskaampien ajoneuvojen kuljettamista mahdollistaa saadun kokemuksen hyödyntämisen vaativammassa tehtävässä ja korostaa ammattitaitovaatimusten korostumista erityisesti raskaan kaluston kuljettamisessa. Ehdotuksella lisätään olennaisesti raskaan kalus-

ton kuljettajien terveydentilan seuranta ja edistetään näin heidän edellytyksiään ammatikuljettajana toimimiseen. Terveydentilaa koskevien selvitysten tai muiden ajokyvyn selvittämiseen liittyvien lisäselvitysten yhdistäminen ajokortin uudistamiseen yhtenäistävien voimassaoloaikojen mukaisesti selkeyttää käytäntöjä ja tehostaa ajokykyisyyden valvontaa saattaessaan kaikki ajokortin haltijat yhdenvertaiseen asemaan ajokortin myöntämisestä jäsenvaltiosta riippumatta. Vaikka raskaan kaluston kuljettajien terveydentilan määräaikaiseuranta on pidettävä merkityksellisenä liikenneturvallisuuden kannalta, tarkastusten vaatimista ehdotetulla tiheydellä pidetään ylimitoitettuna niiden avulla saavutettavaan liikenneturvallisuushyötyyn nähden. Ajokortin turvataso korottamisella ja vain yhden lomakemallin käyttöön otolla parannetaan paitsi ajokortin luotettavuutta vääräntämisistä vastaan myös liikennevalvonnan edellytyksiä.

Moottoripyörän ajokortin suorittamisessa tapahtuvien muutosten voidaan katsottava lisäävän moottoripyöräilyn turvallisuutta. Moottoripyörän luokituksen selkeämpi porrastaminen ja niiden teknisissä määrittelyissä tapahtuvat muutokset edistävät omalta osaltaan turvallisuutta. Kussakin luokassa erikseen suoritettavan käytännön kokeen on katsottava parantavan ajoneuvon hallintaa.

Tutkinnon vastaanottajien vähimmäisvaatimuksia koskevan tason määrittelyllä yhdenmukaistetaan tutkinnon laatua ja lisätään tutkinnon vaikuttavuutta. Vaatimusten asettaminen parantaa vastaanottajien edellytyksiä hoitaa tehtävänsä ja luo edellytykset vaativampiin tehtäviin etenemiselle kokemuksen kautta. Jatkokoulutusvaatimuksin varmistetaan pätevyyden ylläpitäminen ja tehtävässä tarvittavan tiedon ajantasaisuus.

6. Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto kannattaa yhteisön ajokorttilainsäädännön harmonisoinnin jatkamista, koska siten edistetään ajokortinhaltijoiden yhdenvertaista kohtelua ja ajokorttien luotettavuutta, selkeytetään säännöksiä ja käytäntöjä sekä luodaan edellytyksiä liikenneturval-

lisuuden parantumiselle. Ajokorttien vastaavuoroinen tunnustaminen edellyttää kuitenkin vaatimuksilta riittävää täsmällisyyttä, jotta kortinhaltijoiden yhdenvertaisen kohtelun vaatimukset täyttyvät ja käytännöt eri jäsenvaltioissa voivat muodostua yhdenmukaisemmiksi ja ehdotuksen tavoitteiden mukaisiksi. Valtioneuvosto korostaa lisäksi jäsenvaltioiden välisen tiedonkulun edellytysten kehittämistä ajokorttipäätösten perusteeksi sekä harmonisoinnin jatkamista ajokortin myöntämiseen liittyvien vaatimusten, kuten terveydellisten edellytysten, yhdenmukaisuuden lisäämiseksi kunhan siihen tarvittavat edellytykset ovat olemassa.

Valtioneuvosto suhtautuu liikenneturvallisuuden ja ajokorttien luotettavuuden parantamiseksi sekä vapaan liikkuvuuden lisäämiseksi tehtyihin ehdotuksiin periaatteessa myönteisesti. Valtioneuvosto edellyttää kuitenkin, että ajokorttiluokkia, kuten B-luokan ajoneuvoyhdistelmän ja C1- ja D1-luokan kokonaismassojen määrittelyä, koskevien muutosten toteutuessa turvataan nykyisiin ajokortteihin perustuvat oikeudet. Valtioneuvosto suhtautuu kriittisesti raskaan kaluston kuljettajien terveystarkastusten ehdotetun suuruiseen määrän lisäämiseen, mopon ajokorttivaatimuksen laajentamiseen myös niihin ryhmiin, joilla kansallisten siirtymäsäännösten nojalla on oikeus kuljettaa mopoa ilman ajokorttia, ja ajokortin määräaikaisuuden ulottamiseen myös niihin ajokortteihin, jotka annetaan ennen uusien vaatimusten voimaantuloa annettujen ajokorttien häviämisen tai varastamisen vuoksi. Vaikka C-luokan ajokortin saamisen vähimmäisiän määräytymisperusteisiin ei ehdoteta muutoksia ja ikärajan määräytyminen on yhteydessä jo hyväksyttyyn kuljettajan ammattipätevyyttä koskevaan direktiiviin, valtioneuvosto suhtautuu kriittisesti ajokortin suorittamisen vähimmäisiän nousemiseen siitä erityisesti varusmieskuljettajien koulutukselle puolustusvoimissa aiheutuvien ongelmien vuoksi.