



Tiedote, julkaisuvapaa

## Suomen MP-kauppiaat ry. otsikko

**Suomen MP-kauppiaat on antanut lausuntonsa ajokorttilain muuttamiseen liittyviin teknisiin vaatimuksiin. Lausunnossaan se korostaa sitä, että nuorisolla on jo käytettävissään laaja valikoima erilaisia ajoneuvoja – joten sillä ei voi perustella nuorten autoistumisen tarvetta.**

Suomen MP-kauppiaat ei puolla näkemystä siitä, että kaikille 17-vuotiaille pitäisi myöntää B-ajokortti.

Nuorilla on käytettävissään liikkumiseen sähköpyörä, mopo, mopoauto, traktorimönkijät ja kevytmoottoripyörä, joten autoistumisen tarvetta ei voi perustella laitevalikoiman vähäisyydellä.

Kyseiset ajoneuvot eivät myöskään tapahtuneiden vahinkojen perusteella häpeä autoille. Sen lisäksi näissä vahingoissa ikäluokat 18-15 ovat korostetusti edustettuina. Nuorille tapahtuvista liikennekuolemista kaksi kolmasosaa on sattunut autoilla.

### Eri ajoneuvoluokkien liikennekuolemat lukujen valossa 2016-2020

Ajoneuvoluokka	2020	2019	2018	2017	2016
Mopo	2	3	3	5	5
Moottoripyörä	20	25	24	13	17
Polkupyörä	31	23	21	23	26
Auto	126	123	146	133	150
Jalankulkija	22	15	25	27	29

– Nuorten liikkumista henkilöautoilla perustellaan nuorten liikenneturvallisuuden parantumisella, mutta tilastot eivät tue tätä näkemystä, toteaa Suomen MP-kauppiaiden puheenjohtaja **Anu Åberg**.

- Tämän vuoksi suhtaudumme varauksella siihen, että kaikille 17-vuotiaille myönnettäisiin mahdollisuus suorittaa B-ajokortti. Tilastojen valossa nuorille autoilijoille on tapahtunut kuolonkolareita suhteellisesti enemmän kuin mopoilijoille, mopoautoilijoille ja traktorimönkijäkukselle.

Auto on ylivoimaisesti vaarallisin ajoneuvo jalankulkijoille: 80%:ssa jalankulkijan kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa on osallisena autoilija (LVK tilasto). Mopoilijoillekin sattuu yhteentörmäyksiä kevyen liikenteen kulkemilla taajama-alueilla, mutta mönkijöille ja moottoripyöräilijöille juurikaan ei.

Polkupyöräilijöiden kuolintilastot taas heijastelevat jalankulkijoiden tilastoa: onko autosta hankalampi havainnoida ympäristöään kuin mönkijästä tai moottoripyörästä?

Liikenneturvallisuuden kannalta mitä kevyempi ja pienempi ajoneuvo sitä epätodennäköisemmin kuljettaja aiheuttaa muille tiellä liikkujille vahinkoa. Myöskään päihitteet ja kyytiläiset eivät kevyemmissä ajoneuvoissa näyttele yhtä suurta roolia kuin autossa.

Tilastollisesti autoilevat nuoret korostuvat rattijuopumustilastoissa verrattuna mopoilijoihin, mönkijöihin ja mopoautoihin. Osatekijänä lienee autoilijan mukana kulkeva kaveriporukka. Nuori kuljettaja, jolla muutenkin on keskittymiskyvyn kanssa haasteita, häiriintyy helposti matkustajamäärän kasvaessa.

MP-kauppiat haluaa myös korostaa sitä, että nuorten autoistumista suosimalla viedään ilmastotavoitteita juuri vastakkaiseen suuntaan kuin pitäisi. Muualla Euroopassa moottoroidut kaksipyöräiset nähdään ratkaisuna ilmastotavoitteiden saavuttamiseen ja ruuhkien pienentämiseen.

– Tähän myös liittyy tavoitteemme mahdollistaa B-ajokortin omaaville A1- eli kevytmoottoripyörän tai skootterin ajo-oikeus, Anu Åberg korostaa. – Kyseessä on hyvä työmatka-ajoneuvo, joka vie vähemmän tilaa liikenteessä ja pysäköitäessä.

Liikenneturvallisuustavoitteiden nuorten keskuudessa MP-kauppiat ehdottavat liikennekasvatuksen määrän kasvattamista yläasteen kahdeksännellä ja yhdeksännellä luokalla.

**Lisätietoja:** puheenjohtaja **Anu Åberg**, Suomen MP-kauppiat ry., 040 558 9911.

**Liitteet:** Suomen MP-kauppioiden lausunto

## LAUSUNTO

16.11.2021

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/8292/2021

MP-Kauppiat ry. kiittää mahdollisuudesta lausua laiksi ajokorttilain muuttamiseksi liittyviin teknisiin vaatimuksiin. Nyt kun on kyseessä erityisesti nuorten liikkumiseen liittyvä lausunto, tahtoisimme tuoda esille, että alamme kauppiat ovat palvelleet Suomen nuorten liikkumisen tarpeita jo vuosikymmeniä. Meillä onkin kattava näkemys siitä, miten nuoret käyttäytyvät ajoneuvojensa kanssa.

### 1) Ajoneuvokanta

Tahtoisimme tuoda esille, että Suomen nuorisolla jo nykyisellään käytettävissä laaja valikoima erilaisia välineitä liikkumiseen: sähköpyörä, mopo, mopauto, traktorimönkijät ja kevytmoottoripyörä. Nuorten autoistamisen tarve ei siis kumpua laitevalikoiman puutteesta.

Jos on kyse sääolosuhteilta suojautumisesta niin markkinoilla on jo valmiina turvakaarellisia, lämpöhytillisiä traktorimönkijöitä, jotka ovat nopeusrajoitettuja, apukuskiensa paikkamäärä on rajoitettu, hyvä näkyvyys hytistä, on sään suoja ja laite kulkee myös haja-asutusalueiden auraamattomillakin teillä.

### 2) Tilastot

Vahinkotilastojen valossa edellä mainitut ajoneuvot eivät häpeile autoilulle.

Eri ajoneuvoluokkien liikennekuolemat lukujen valossa:

Mopo	2020 2kpl, 2019 3kpl, 2018 3kpl, 2017 5kpl, 2016 5kpl
MP	2020 20kpl, 2019 25kpl, 2018 24kpl, 2017 13kpl, 2016 17kpl
Polkupyörä	2020 31kpl, 2019 23kpl, 2018 21kpl, 2017 23kpl, 2016 26kpl
Auto	2020 126kpl, 2019 123kpl, 2018 146kpl, 2017 133kpl, 2016 150kpl
Jalankulkija	2020 22kpl, 2019 15kpl, 2018 25kpl, 2017 27kpl, 2016 29kpl

Näissä vahingoissa ikäluokat 18-25 korostetusti edustettuina.

Tieliikenneonnettomuuksissa 18-25 vuotiaiden kuolemien määrä vuosina 2003-2021 on pienentynyt 70%:lla. Kehitys on oikeansuuntainen. Nuorille tapahtuvista liikennekuolemista 2/3 on sattunut autolla. Nuorten liikkumista henkilöautolla perustellaan nuorten liikenneturvallisuuden kasvulla: tilastot eivät tue tätä näkemystä.

### 3) Ajoneuvon merkitys

Suhtaudumme varauksella siihen, että kaikille 17-vuotiaille myönnetään autokortti. Tilastojen valossa nuorille autoilijoille on käynyt kuolonkolareja suhteellisesti enemmän kuin esim. mopoilijoille, mopoautoilijoille ja traktorimönkijäkuskulle.

Auto on tilastojen valossa ylivoimaisesti vaarallisin ajoneuvo jalankulkijoille: 80%:ssa jalankulkijan kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa on autoilija osallinen (LVK tilasto). Mopoilijoillekin kyllä sattuu yhteentörmäyksiä kevyen liikenteen kulkemilla taajama-alueilla, mutta mönkijöille ja moottoripyöräilijöille juurikaan ei. Polkupyöräilijöiden kuolin tilastot taasen heijastelevat jalankulkijoiden tilastoa: onko autosta hankalampi havainnoida ympäristöään kuin mönkijästä tai moottoripyörästä?

Liikenneturvallisuuden kannalta mitä kevyempi ja pienempi ajoneuvo sitä epätodennäköisemmin kuljettaja aiheuttaa muille tiellä liikkujille vahinkoa.

Nuorten liikenneturvallisuudesta puhuttaessa toivoisimmekin, että siinä huomioitaisiin tehokkaammin myös ilman moottoroitua ajoneuvoa tiellä liikkuvat lapset ja nuoret.

#### **4) Päihteet**

Kyytiläiset ja alkoholi eivät myöskään pääse näissä kevyemmissä ajoneuvoissa näyttelemään yhtä suurta roolia kuin autossa. Tilastollisesti autoilevat nuoret korostuvat rattijuopumustilastoissa verrattuna mopoilijoihin, mönkijöihin ja mopoautoihin. Osatekijänä lienee autoilijan mukana kulkeva kaveriporukka. Nuori kuljettaja, jolla muutekin on keskittymiskyvyn kanssa haasteita, häiriintyy helposti matkustajamäärän kasvaessa.

#### **5) Suomi ja ilmastotavoitteet**

Mahdollistamalla kaikille henkilöautokortti 17-vuotiaana menevät ilmastotavoitteet väärään suuntaan. Muualla Euroopassa on tunnustettu, että 2-pyöräiset ja kevyemmät ajoneuvot ovat osa ilmaston päästöratkaisua.

2-pyöräisen pelkät ajamisesta koituvat päästöt ovat pienemmät kuin autoilun, valmistusmateriaalin osuus on noin 1/40 verrattuna autoon sekä uudet ajoneuvot ovat edullisempia ja siten saavutettavampia. Suomen autokannan ikää tarkasteltaessa voisi päätellä, että nuorison autot ovat pääsääntöisesti huomattavan iäkkäitä ja siten myös suuripäästöisiä.

EU:n liikennepolitiikan näkökulmasta kaksipyöräisiä tulisi edistää erityisesti kaupunkialueella sekä liikenteen sujuvuuden että 2-pyöräisten jättämän pienemmän hiilijalanjäljen vuoksi (polttoainekulutus, valmistusmateriaalimäärät ja 2-pyöräilijät käyttävät 4-pyöräilijöitä todennäköisemmin julkisia kulkuvälineitä talvikaudella). EU:n valkoisen kirjan mukaan 2-pyöräliikenne on osa liikenneongelmien ratkaisua, ei osa ongelmaa. Nuorten kuljettajien ajoneuvot ovat tähän mennessä olleet kohtuullisen kevyitä ajoneuvoja. Ajoneuvon kasvanut omamassa (80-450kg -> 1.500kg) tulee kasvattamaan liikenteen päästöjä.

Tästä näkökulmasta toivommekin eduskunnan käsittelevän ajokorttiuudistuksen yhteydessä EU:n ajoneuvodirektiivin mahdollistaman kansallisen poikkeuslupamenettelyn, jolla voi auton ajokortilla (B-kortilla) kuljettaa kevytmoottoripyörää (A1-ajoneuvo). 2-pyöräiset ovat yleistyneet erityisesti uusilla kaupunkialueilla perheen toisena ajoneuvona auton rinnalla.

Jotta Suomi tulee pääsemään päästötavoitteeseensa se ei voi unohtaa 2-pyöräliikennettä vaan sen tulee edesauttaa 2-pyöräliikennettä ja hyödyntää niiden vähäpäästöisyys.

<https://yle.fi/uutiset/3-10392326?fbclid=IwAR3x1MkOD-Wi1qVoUvKfXQw-OzdORmOe3TBbe7QFzcTE2e4cJhI19HlcAM4>

#### **6) Mistä kasvatusta asenteeseen?**

Mikään ajoneuvo ei käy kenenkään päälle ilman ohjaavaa kättä ja sitä kättä ohjaa kuskin asenne. Ehdotammekin, että liikennekasvatuksen osuutta lisätään kahdeksannen luokan opetussuunnitelmaan ja ajokieltokoulun sisältö lisätään yhdeksannen luokan opetussuunnitelmaan osana liikenteen asennekasvatusta, joka hyödyttää kaikkia liikenteen osapuolia ennakoivasti.

#### **7) Loppukaneetti**

Mielestämme tarvekohtaista harkintaa tulisi edelleen käyttää myönnettäessä 17-vuotiaille auton ajokorttia. Liikenneturvallisuutta voitaisiin parantaa:

- seuraamalla tarkemmin aiempia rikkeitä ajokortin myöntämisen ehtona
- 17-vuotiaan suorittaessa auton ajokorttia tulisi koulutuksen sisältää ajokieltokoulun koulutussisältö riskien analysoinnin korostamiseksi
- 17-vuotias ei saisi ajaa autolla klo 00-05 välillä
- 17-vuotias ei saisi kuljettaa päihdeaineita tai päihtyneitä henkilöitä

Ystävällisin terveisin,  
MP-Kauppiaat ry.  
Anu Åberg  
puheenjohtaja