

20.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö 19.5.2017, LVM/1310/03/2016

LIKENNETURVAN LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI AJOKORTTILAIN MUUTTAMISESTA

Liikenneturva kiittää lausuntomahdollisuudesta ja ottaa kantaa ajokorttilain muutosesityksen pääkohtiin ja tekee ehdotuksia erityisesti liikenneturvallisuuteen liittyen.

1 Tärkeä ja laaja kokonaisuus

Kyseessä on merkittävä muutos kuljettajakoulutusjärjestelmäämme, joka on kansainvälistä kärkeä. Viime vuosikymmenten aikana järjestelmää on kehitetty monivaiheisen koulutuksen pohjalta ja koulutuksen määrää on lisätty, myös mopon ja mopoauton ajo-oikeuteen liittyen. Nyt ehdotetaan vaiheistuksesta luopumista ja pakollisen koulutuksen määrän vähentämistä, suuntana tutkintopainotteisuus.

Kuljettajakoulutusjärjestelmä tutkintoineen on suurin yksittäinen liikennekasvatuksen toteuttamisesta vastaava järjestelmä Suomessa. Yli 20 000 suomalaista suorittaa vuosittain mopon tai kevyen nelipyörän ajo-oikeuden, noin 17 000 moottoripyörän ajo-oikeuden, yli 60 000 henkilöauton ajo-oikeuden ja noin 10 000 kuorma-auton ajo-oikeuden. Näitä ajo-oikeuksia varten suoritetaan opetussuunnitelmiin perustuvaa koulutusta joko ammatti- tai maallikko-opetuksena.

Esityksessä ehdotetaan ajokorttisääntelyä selkeytettäväksi ja kevennettäväksi liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Esityksellä toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitalisaatiosta ja normien purkamisesta.

2 Tuoreet suositukset EU-maille

Liikenneturva haluaa kiinnittää huomiota EU-komission julkaisemaan tuoreeseen raporttiin kuljettajakoulutuksesta, testaamisesta ja terveysvaatimuksista¹. Raportin keskeiset suositukset EU-maille ovat:

¹ Helman, S., Vlakveld, W., Fildes, B., Oxley, J., Fernández-Medina, K. & Weekley, J. (2017). Study on driver training, testing and medical fitness. Final Report. European Commission. Directorate-General for Mobility and Transport. Saatavana: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/dl_study_on_training_testing_med_fitness.pdf

KULJETTAJAKOULUTUS JA KULJETTAJANTUTKINTO

- Kuljettajan riskientunnistusosaamisen mittaaminen tulisi ottaa osaksi kuljettajantutkintoja kaikissa EU-maissa.
- Turvallisuuteen liittyviä asenteita ja motivaatiota ajaa turvallisesti ei pystytä mittaamaan kunnolla kuljettajantutkinnossa. Tämän vuoksi kuljettajaopetukseen tulee liittää ”korkean tason” taitojen koulutusta”, kuten itsearviointiin, riskien tunnistamiseen ja hyväksyntään sekä päihteiden riskeihin liittyviä sisältöjä.
- Ajoneuvoteknologian kehitys muuttaa ajotehtävää nopeasti. Kuljettajakoulutuksessa tulee perehtyä uuteen ajoneuvoteknologiaan ja eri järjestelmien toimintaan.
- Harjoittelun tulee perustua opetussuunnitelmaan, jossa on kuvattu vähimmäisopetusmäärät ja erityisesti korkeamman tason taitojen opetussisällöt.
- Sekä ammatti- että maallikko-opetuksella voidaan päästä samoihin päämääriin.
- Ajokortin saamisen ikä tulee säilyttää korkealla turvallisuuden vuoksi.
- Täysi ajo-oikeus olisi hyvä saada vähitellen ja ajoharjoittelun laajuuden tulisi olla vähintään 120h
- Taitojen kasvattamiseen perustuva kuljettajien rataharjoittelu ei ole suositeltava koulutusmuoto, sillä se lisää liikennevahinkoja.
- Uusien kuljettajien ajouran alussa tulee 1-2 vuoden ajan rajoittaa yöaikaista ajoa ja saman ikäisten matkustajien kuljettamista sekä määritellä muita kuljettajia alempi promilleraja.

AJOTERVEYS

- Kuljettajien ajoterveyttä tulee kontrolloida yhdenmukaisella prosessilla, jota ohjaavat selvät kriteerit ja lääkäreiden koulutus
- Ajoterveysarvioinnin tulee perustua yleislääkärijärjestelmään, jota tuetaan tarvittaessa ajoterveyteen erikoistuneiden arviointikeskusten ja lääkärien palveluilla
- Kuljettajantutkinnon merkitys kuljettajien osaamisen varmistajana ja kouluttautumisen takaajana on suuri. Tutkinnon tulee tukea direktiivin 2006/126/EC liitteessä 2² mainittuja tavoitteita.

3 Ajokorttiluokkiin ehdotetut muutokset

3.1 Kaikkien ajokorttiluokkien yhteinen koulutus 1 ryhmässä

Ehdotuksen mukaan kaikissa ryhmän 1 ajokorteissa olisi yhteinen neljän tunnin teoriaopetusjakso, joka suoritettaisiin ensimmäisen ajokorttiluokan suorittamisen yhteydessä. Kyseessä olisi tieliikenteen perusteiden tuntemista koskeva koulutus.

Kyseessä on selvä vähennys aikaisempaan AM-, A- ja B-ajokorttiluokkien pakolliseen teoriaopetukseen verrattuna. Sitä, miten paljon koulutusta jatkossa tulnaisiin vapaaehtoisesti ja yksilöllisten tarpeiden mukaan hankkimaan, ei voi etukäteen tietää.

² Direktiivi liitteeseen saatavana: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:EN:PDF>

Liikenneturva pitää hyvänä sitä, että kaikkiin ryhmän 1 ajokorttiluokkiin on jäämässä pakollista teoriaopetusta ja pitää tärkeänä sitä, että myös laajempia opetuspalveluja on kattavasti kaikkien saatavilla.

Tämän koulutusosan kehittämisessä on tärkeää, että sitä ei sekoiteta kaikille suunnattuun kouluissa annettavaan liikennekasvatukseen. Ehdotuksessa kyseessä on nimenomaan ajokorttiin tähtäävä koulutus, joka pitää kytkeä osaksi tätä kokonaisuutta, myös ajallisesti.

3.2 T-ajokorttiluokan kuljettajaopetus ja tutkinto

Erillisistä T- ja LT-ajokorttiluokista luopuminen ja niiden korvaaminen yhdellä T-luokalla, jolla saisi ajaa rakenteelliselta nopeudeltaan enintään 60 km/h kulkevia traktoreita, moottorityökoneita ja moottorikelkoja sekä hinattavia ajoneuvoja.

Liikenneturvan näkemyksen mukaan 60 km/h kulkevilla traktoreilla, varsinkin ns. traktori-mönkijöillä, on potentiaalia yleistyä erityisesti 15-18-vuotiaiden ajoneuvoina. Traktorit eivät ole pelkkiä maatalouden hyötyajoneuvoja, vaan niitä ostetaan yleisempään liikkumiseen. Markkinoilla on myös erityisesti nuoria houkuttavia traktorimönkijöitä, joita on profiloitu vapaa-ajan käyttöön. Nämä laitteet eivät enää muistuta perinteistä traktoria, vaan mönkijää. Moottorit ovat tyypillisesti 500-1000 cm³ polttomoottoreita ja niiden nopeutta on rajoitettu. Kaiken kaikkiaan 15-vuotiaalle annettu mahdollisuus kuljettaa edellä mainittuja traktoreita lisää tieliikenneonnettomuuksien riskiä.

Liikenneturva kiinnittää huomiota eri ajokorttiluokkien yhdenvertaiseen kohteluun ja johdonmukaisuuteen. Tutkintopainotteisen mallin mukaan ja turvallisuus huomioon ottaen olisi perusteltua, että 60 km/h nopeudella liikkuvan traktorin kuljettajan tulisi suorittaa tutkintoon liittyen myös ajokoe liikenteessä. Liikenneturva ehdottaa, että ajokorttivaatimukset harmonisoidaan T- ja AM-ajokorttiluokissa. Molemmissa luokissa tulisi edellyttää kuljettajantutkintoa, joka sisältää sekä teoriakokeen että ajokokeen.

3.3 AM-ajokorttiluokkien kuljettajaopetus ja tutkinto

AM-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen ajo-oikeuksien suorittamiseen ei ehdoteta muutoksia. Ajo-oikeudet suoritettaisiin erikseen, mutta tarvittava koulutus jäisi ajokortin suorittajan päätettäväksi. Vain ensimmäistä ajo-oikeutta suorittavalla olisi pakollisena liikennejärjestelmän perusteita koskeva koulutus.

Liikenneturva haluaa muistuttaa siitä, että koulutusvaatimusten liittämällä AM-ajokorttiluokkaan on ollut selviä turvallisuusvaikutuksia. Kuolleiden mopoilijoiden määrä on puolittunut viimeisen kymmenen vuoden aikana ja loukkaantuneiden määrä on laskenut kolmanneksella. Ehdotus saattaisi heikentää koulutuksen turvallisuusvaikutuksia. Liikenneturva ehdottaakin AM- ja T-ajokorttiluokan tutkintovaatimusten harmonisointia. Tutkintopainotteiseen järjestelmään siirryttäessä olisi johdonmukaista edellyttää molemmissa ajokorttiluokissa sekä teoriakoetta että ajokoetta liikenteessä. Näin tuettaisiin riittävää perusosaamisen tasoa ja otettaisiin huomioon yksilölliset osaamistarpeet.

3.4 A-ajokorttiluokkien kuljettajaopetus ja tutkinto

Moottoripyörän ajokortti voitaisiin edelleen suorittaa myös moottoripyörän harjoitusluvalla, mutta alle 18-vuotiaiden harjoitteluun ehdotetaan sisällytettäväksi harjoit-

telun ohjaus. Harjoitteluun olisi lupaa haettaessa nimettävä ohjaaja, jonka tulisi seurata harjoittelun edistymistä ja ajotaidon kehittymistä. Velvoitetta harjoittelussa mukana olemiseen ei kuitenkaan olisi.

Liikenneturva ymmärtää pyrkimyksen siihen, että itsenäisesti harjoittelevalle moottoripyöräilijälle pyrittäisiin luomaan jonkinlainen tukimekanismi. On kuitenkin riski sille, että käytäntö muodostuu pelkäksi nimeksi paperissa, ilman todellista sisältöä. Jos harjoittelun ohjaaja päätetään ottaa käyttöön, Liikenneturva ehdottaa harkittavaksi, että ohjaajan rooli määriteltäisiin riittävän konkreettiseksi ja siihen liitettäisiin ohjaus- ja valmennusluonteisia tehtäviä.

Ehdotuksen mukaan tässä ryhmässä edellytettäisiin vähintään viiden tunnin ajo-opetusta. Liikenneturvan käsityksen mukaan opetus on tärkeä, ja sinä aikana voidaan arvioida lisäkoulutuksen tarve.

3.5 B- ajokorttiluokkien kuljettajaopetus ja tutkinto

B-ajokorttiluokan vähimmäisiän säilyttäminen ja opetuksen aloittamisen vähimmäisiän varhentaminen

Ehdotuksen mukaan henkilöauton ajo-oikeuden vähimmäisikä ollaan jättämässä 18 vuoteen. Liikenneturvan mielestä ratkaisu on oikea ja erittäin tärkeä liikenneturvallisuuden kannalta. Ajokortti-ikä laskeminen lisäisi nuorten liikenneonnettomuuksia eikä siihen ole aihetta lähteä. Ajokortin vähimmäisiästä myönnettävien poikkeuslupien myöntäminen pitäisi rajata hyvin tiukasti eikä poikkeuksista saa tulla yleinen käytäntö.

B-luokan kuljettajaopetuksen aloittamisen vähimmäisikä aikaistettaisiin 16 ikävuoteen.

Liikenneturvan näkemyksen mukaan opetuslupaopetuksen kannalta ratkaisu on kannatettava. Se mahdollistaa pitkän oppimisajan ja uuden kuljettajan pitkäkestoisen kasvun uuteen rooliin vähitellen aikuisen ohjauksessa. Ajamisella on mahdollisuus rutinoitua, taitojen kehittyä ja asenteiden muokkautua, jos opetusta on riittävästi pitkällä aikavälillä.

Autokoulussa tapahtuvan kuljettajakoulutuksen kannalta 16 vuoden aloittamisikä ei tuo olennaista parannusta. Jo vuoden mittainen harjoittelu-aika on monessa tapauksessa liian pitkä, jotta opetusta voitaisiin ostaa järkevä määrä realistisilla kustannuksilla. Jos opetusta otetaan esimerkiksi vuoden periodilla noin kerran viikossa yhden tunnin ajan, se tuottaa jo 50 ajotunnin kustannukset. Tuntien välien harventaminen taas heikentää oppimistuloksia. Toimiva perusvaiheen suorittamisen kesto autokoulussa on tällä hetkellä noin 3 kk, jos kustannukset halutaan pitää kurissa.

Liikenneturva on käynyt läpi 16- ja 17-vuotiaiden liikennekuolemia tutkijalautakunta-aineiston perusteella. Näissä ikäryhmissä henkilöautossa kuolleet ovat tyypillisesti joko matkustajia tai päihtyneitä kuljettajia, jotka ovat ottaneet auton käyttöönsä luvatta. Ajamiseen totuminen ja auton saatavilla oleminen saattaisi lisätä väärinkäytösten määrää. On siis mahdollista, että harjoittelun aikaistutumisen myötä ajo-oikeudetta ajaminen saattaa lisääntyä nuorten päihdekokeilujen ja harkitsemattomien päätösten muodossa.

4 Viranomaisten vahvistamiin opetussuunnitelmiin perustuvista opetusvaatimuksista luopuminen

Liikenneturvan arvion mukaan viranomaisten vahvistamiin opetussuunnitelmin perustuvista opetussuunnitelmista luopuminen saattaa heikentää kuljettajaopetuksen laatua ja järjestelmän ohjaamisen mahdollisuuksia. Korkeatasoinen koulutus perustuu tyypillisesti opetussuunnitelmiin, joissa määritellään tavoitteet, sisällöt ja kuvataan menetelmiä. Suomen koulujärjestelmässä on käytössä valtakunnalliset opetussuunnitelmat kaikissa asteissa varhaiskasvatuksesta lukioihin. Ammatillisessa koulutuksessa taas tutkintojen perusteissa kuvataan osaamista, jota tutkinnon suorittajalta edellytetään. Opetussuunnitelmat ovat koulutusjärjestelmän ohjaamisen sekä laadun ja tasalaatuisuuden ylläpidon välineitä.

Jos opetussuunnitelmia ei enää olisi, opetusta ohjaisi pelkkä kuljettajantutkinto ja jokaisen opetusta antavan henkilökohtaisesti tärkeinä pitämät asiat. Samalla menetettäisiin osa mahdollisuuksista ohjata järjestelmää. Opetuksen painopiste siirtyisi todennäköisesti kohti auton käsittelyä ja liikennetilanteiden hallintaa sisältäen vähemmän riskien ja motiivien käsittelyä.

Liikenneturva muistuttaa, että kuljettajaopetuksessa hankitaan tärkeää itsen ja muiden turvallisuuteen vaikuttavaa osaamista. Siihen on suhtauduttava riittävällä vakavuudella. Liikenneturvan käsityksen mukaan tulevaisuudessa tarvitaan vapaamuotoisesti hankittavaan osaamiseen kirjalliset *vastuullisen kuljettajan osaamisen kuvaukset*, joiden pohjalta tehtäisiin sekä ammatti- että maallikko-opetuksessa *henkilökohtaiset oppimissuunnitelmat*. Tällöin opetus olisi korkeatasoisempaa ja samalla yksilölliset tarpeet tulevat huomioituiksi. Pakolliseen opetukseen tarvittaisiin edelleen *kirjalliset opetussuunnitelmat*. Vastuullisen kuljettajan osaamisen kuvausten tulisi ohjata myös kuljettajantutkintoa. Näin olisi mahdollista saada järjestelmän eri osa-alueet toimimaan yhteen.

5 Uusien kuljettajien rikkomus seurannan säilyttäminen sekä moottoripyörä- että henkilöautonkortin suorittajilla ja sen tehostaminen edellyttämällä ajokieltoon määrättyä riskikäyttäytymistä ehkäisevä koulutus ehtona ajo-oikeuden palauttamiselle.

Uusien kuljettajien tiukempi rikkomus seuranta tukee turvallisuustavoitteita ja Liikenneturva kannattaa sen säilyttämistä. Koulutuksen liittäminen ajokieltoon olisi Suomessa uudenlainen avaus.

Liikenneturva suhtautuu myönteisesti siihen, että riskikäyttäytymistä ehkäisevää koulutusta suunnattaisiin erityisesti niille, jotka sitä todistetusti tarvitsevat. Tämänkin koulutuksen olisi tärkeää perustua joko valtakunnallisesti yhtenäiseen tai viranomaisen erillisesti hyväksymään opetussuunnitelmaan.

Liikenneturva esittää myös harkittavaksi sitä, että koulutuksen toteutuksessa hyväksyttäisiin vain lähiopetus. Tämän tapaisella koulutuksella on erityisluonne. Jokainen osallistuja on rikkonut liikennejärjestelmän normeja siinä määrin, että ajaminen on kokonaan kielletty. Koulutuksen vaikuttavuuteen pitää panostaa. Sen pitäisi olla Liikenneturvan näkemyksen mukaan lähiopetusta ja menetelmiltään osallistavaa, reflektiivistä ja ryhmää hyödyntävää.

Liikenneturva toivoo, että tässä koulutusmallissa etäosallistumisen mahdollisuus rajataan pois ja panostetaan mallin sisältöjen ja menetelmien kehittämiseen. Jos koulutukseen voisi osallistua matkapuhelimen välityksellä vaikkapa linja-autossa matkustaessaan, se muistuttaa videon seuraamista, vaikka kaksisuuntainen vuorovaikutus on periaatteessa mahdollista. Tällöin koulutuksen vaikuttavuuden voi perustellusti olettaa olevan vähäistä.

Liikenneturvalla on kokemusta rattijuopumuksesta yhdyskuntapalveluun tuomituille tarkoitettuna liikenneturvajakson kehittämisestä ja toteuttamisesta yhdessä Rikosseuraamuslaitoksen kanssa. Kokemukset ovat osoittaneet, että pienessä ryhmässä toteutettu vuorovai- kutteinen koulutus antaa parhaat tulokset. Liikenneturvan kokemus ja osaaminen ovat käy- tettävissä myös uusien mallien kehittämisessä.

6 Opetuslupaopetuksessa luopuminen siitä, että hakija ei ole ollut luvan myöntä- mistä edeltävänä viitenä vuotena ajokiellossa rattijuopumuksen, törkeän liikenteen vaarantamisen tai vakavan liikenneturvallisuu- tta koskevan piittaamattomuuden vuoksi.

Liikenneturva ei kannata tätä ehdotusta. Opetuslupaopetuksessa opetetaan uudelle kuljet- tajalle tietojen ja taitojen lisäksi suhtautumista liikenneturvallisuu- teen, liikennesääntöihin ja muihin liikkujiin. Kyse on taitojen oppimisen ohella sosialisatiosta koko liikennejärjestel- mään. Opettaja ei ole pelkkä teknisen osaamisen välittäjä, vaan myös turvallisen kuljetta- jan roolimalli. Jos opetuslupaopettajalla on suuria vaikeuksia sopeutua liikenteen yhteisiin sääntöihin, hän ei ole oikea henkilö opettamaan niiden mukaista toimintaa ja perustelee- maan niiden olemassaoloa myöskään uusille kuljettajille.

7 Opetuslupaopettajan teoriakokeesta luopuminen

Liikenneturvan mukaan opetuslupaopettajan teoriakokeella varmistetaan opettajan osaa- van perusteet niistä sisällöistä, joita hänen on tarkoitus opettaa tulevalle kuljettajalle. Sillä pyritään myös varmistamaan opetuslupaopettajan tuntevan kuljettajaopetuksen tavoitteita ja ohjaamaan häntä toimimaan tavoitteiden suuntaisesti.

Liikenneturva ehdottaa opetuslupaopettajan kokeen kehittämistä siitä luopumisen sijaan. Lisäksi joustavuutta saataisiin lisää, jos kokeen voimassaoloa voitaisiin pidentää ny- kyisestä kolmesta vuodesta viiteen vuoteen.

Ajokorttilain muutosehdotuksen kokonaisuus vie opetuksen painopistettä kohti tutkintopai- notteista suuntaa. Myös opetuslupaopettajan koetta voitaisiin kehittää samansuuntaisesti ja tukea opetuslupaopetuksen laadun paranemista sen avulla. Kokeen kehityssuuntana pi- täisi olla käsitys turvalliseksi kuljettajaksi kasvamisesta ja sen tukemiseen liittyvistä vaati- muksista.

8 Simulaattoriopetuksen käyttäminen ajo-opetuksen korvaajana.

Liikenneturva suhtautuu simulaattoreiden ja muun uuden opetusteknologian käyttämiseen myönteisesti. Samalla muistutamme kuitenkin siitä, että jokaisella opetusmuodolla on omat mahdollisuutensa ja rajoituksensa. Simulaation mahdollisuudet liittyvät vaarallisten ja har- vinaisten tilanteiden tasalaatuisiin harjoittelumahdollisuuksiin ja toistojen määrän kasvatta- miseen kustannustehokkaasti.

Ajoharjoitteluradalla annettavan opetus ehdotetaan korvattavaksi simulaattorilla. Rataym- päristö tarkoittaa jo sinällään todellisten tilanteiden simulointia. Oppiminen rataympäris- tössä perustuu kokemuksellisuuteen todellisista tilanteista ja ilmiöiden havainnollistami- seen käytännössä. Tästä esimerkkinä näytöt nopeuden vaikutuksia jarrutusmatkoihin ja jäännösnopeuteen. Koko idea on nähdä käytännössä, millaisia ilmiöt ovat. Simulaatto- rioletus ei mahdollista samaa. Liikenneturvan arvion mukaan tällaisilla käytännön koke- muksilla on turvallisuutta parantava merkitys.

9 Henkilöautokortin suorittamisessa nykyiset kuljettajantutkinnon jälkeen suoritettavat vaiheet ehdotetaan korvattaviksi ennen tutkintoa suoritettavalla koulutuksella, jonka keskeisenä sisältönä olisi vahvistaa valmiuksia liikenteen vaaratilanteiden ja niihin johtavien tekijöiden tunnistamisessa ja välttämässä. Ajoneuvotekniikan kehityksestä ja kuljettajaa avustavien järjestelmien yleistymisestä johtuen koulutukseen voitaisiin sisällyttää myös esimerkiksi niiden toimintaa koskevia sisältöjä.

Liikenneturva pitää tärkeänä siitä, että kuljettajakoulutuksen osana on säilymässä riskien tunnistamiseen ja välttämiseen liittyvää koulutusta – se on tärkein osa kuljettajaopetuksen säädeltyä sisältöä. Kannatettavaa on myös perehtyminen uuteen ajoneuvotekniikkaan osana kuljettajakoulutusta.

Koulutus on ehdotettu sijoitettavaksi ennen kuljettajantutkintoa. Liikenneturvan mukaan vielä parempi paikka tälle koulutukselle olisi sijoittaa se heti kuljettajantutkinnon jälkeiseen aikaan. Tällöin osallistujilla olisi jo jonkin verran kokemuksia itsenäisen ajamisen riskeistä ja osallistajat voisivat osallistua esimerkiksi rataopetukseen omilla ajoneuvoillaan. Ennen tutkintoa koulutuksella harjoitellaan koetta varten, vasta sen jälkeen alkaa muodostua oma ajotyyli. Ajouran kolme ensimmäistä kuukautta ovat erityisen vaarallista aikaa.

Riskien tunnistamiseen ja välttämiseen liittyvä koulutuksella ei ole voimakasta yhteyttä kuljettajantutkinnon läpäisemiseen. Tämä johtuu sekä tutkinnon rajoituksista, että koulutuksen luonteesta. Koulutuksessa olisi tarkoituksenmukaisinta reflektoida omia henkilökohtaisia riskejä ja kerättyjä kokemuksia. Tämän vuoksi ei ole kustannuskysymys, sijoitetaanko koulutus ennen vai jälkeen tutkinnon. Liikenneturva ehdottaa harkittavaksi, voidaanko riskien tunnistamiseen ja välttämiseen liittyvän koulutuksen sijoittamista välittömästi tutkinnon jälkeiseen aikaan, suoritettavaksi kolmen kuukauden sisällä hyväksytystä kuljettajantutkinnosta.

Mitä tulee liikenneturvallisuuskoulutuksen antamiseen ilman autokoululupaa, toteamme, että Liikenneturvalla on pitkäaikainen kokemus ennakoivan ajon kouluttajakoulutuksen järjestämisestä. Liikenneturvan ennakoivan ajon kouluttajilla on valmiudet liikenneturvallisuuksaiheista ja liikenteen riskeistä kouluttamiseen. Liikenneturva näkee mahdollisuuden kehittää omaa koulutustaan tulevien tarpeiden mukaan. Asia edellyttäneen jonkin verran jatkotyötä ja viranomaisten sääntelyä mm. toiminnan luvan ja koulutuksen vaatimusten määrittelyssä.

10 Opetusajoneuvojen poljinvaatimuksista luopuminen.

Opetusajoneuvossa on opettajan jarrupoljin törmäysten estämiseksi. Jos apujarrupolkimesta luovutaan, opettajan vastuu kasvaa. Opettajan on entistä tarkemmin arvioitava, milloin ja missä ajamista harjoitellaan. Opettajan jarrun käyttömahdollisuudella on erityinen merkitys silloin, jos kokelas on ajamassa jalankulkijan tai pyöräilijän päälle.

Tutkinnon vastaanottajilla jarrupolkimen merkitys poikkeaa opetustilanteesta. Tutkintotilanne on kokelaalle stressitilanne, joka on otettava huomioon tässä arvioinnissa.

Ruotsissa ei edellytetä pakollista jarrupoljinta opetuksessa. Harjoitusajossa on raportoitu tapahtuneen myös vakavia, jopa kuolemaan johtaneita vahinkoja. Siitä, mikä merkitys olisi ollut opettajan jarrupolkimella, ei ole tietoa. Jos Suomessa apujarrupolkimesta luovutaan, on todennäköistä, että vahingot lisääntyvät.

Liikenneturva ei vastusta poljinvaatimuksesta luopumista, mutta toivoo, että jos ehdotus toteutuu, sen vaikutuksia seurataan tarkasti ja tarpeen vaatiessa ollaan valmiita nopeisiin vaatimusten muutoksiin.

11 Kuljettajantutkinnon kehittäminen niin, että tutkintoon lisättäisiin ajamisen turvallisuuteen ja vaaratilanteiden tunnistamiseen liittyviä osioita, kokeiden arviointikohteita ja niiden painotuksia tarkistettaisiin ja vaiheistuksesta luopumisen johdosta tutkinnon palautteellisuutta lisättäisiin. Teoriakokeen vaativuutta lisättäisiin ja ajokokeen liikenteessä ajamiseen käytettävää aikaa lisättäisiin.

Kuljettajantutkinnon kehittäminen on Liikenneturvan mukaan hyvin tarpeellista ja kannatettavaa. Esitysluonnoksessa ehdotetut asiat, vaaratilanteiden tunnistamisen kehittäminen, palautteellisuuden lisääminen ja liikenneajon ajan lisääminen, ovat kannatettavia.

Uuden tutkinnon kehittämisestä on tässä vaiheessa saatavilla vain vähän tietoa. Selvää on kuitenkin se, että tutkinto ei voi jäädä nykyiselleen, koska se on kehitetty nykyisen koulutusjärjestelmän osaksi. Tutkintoa pitää kehittää uuteen malliin sopivaksi. Uuden tutkinnon tulisi olla sisällöltään nykyistä laajempi, koska ehdotettu koulutus on suppeampi. Nykyisin ajokokeessa keskitytään tiettyyn teemaan, uudessa tutkinnossa pitäisi pystyä arvioimaan kokelaan taitoja monipuolisesti erilaisissa liikenneympäristöissä.

Lisäksi Liikenneturva ehdottaa, että opettaja integroitaisiin mukaan ajokokeen arviointiin, esimerkiksi palautekeskusteluun. Tämä olisi erityisen tärkeää, jos tulevaisuudessa hylätyssä ajokokeessa ei enää määrättäisi pakollista lisäopetusta. Palautekeskusteluun osallistuminen parantaisi tiedonkulkua tutkinnon vastaanottajan, opettajan ja kokelaan välillä. Opettaja odottaa nykyään useimmiten auton ulkopuolella, kun tutkinnon vastaanottaja ja kokelas käyvät palautekeskustelun. Palautekeskusteluun osallistuminen olisi mahdollista ilman lisäkustannuksia ja vaivannäköä.

Liikenneturva toivoo, että tutkinnon kehittämiseen käytetään riittävästi voimavaroja ja se voitaisiin tehdä yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Liikenneturva on käytettävissä tähän yhteistyöhön.

12 Lääkärintarkastuksen keventäminen ryhmään 1 kuuluvaa ajokorttia haettaessa niin, että ensimmäistä tähän ryhmään kuuluvaa ajokorttia haettaessa lääkärintarkastus voitaisiin korvata hakijan antamalla vakuutuksella terveysvaatimusten täyttymisestä. Nuorison terveystodistuksen käytöstä ajokorttia haettaessa luovuttaisiin.

Liikenneturva muistuttaa, että lääkärintarkastuksen keventäminen on seurantatehtävä. Suurin osa lääkärintarkastuksessa käyvistä täyttää ajokortin terveysvaatimukset ja asian kuuluukin olla niin. Toisaalta mukana on joukko henkilöitä, joilla on esimerkiksi vakavia päihde- tai mielenterveysongelmia tai muita turvallisen ajamisen kannalta merkityksellisiä sairauksia. Järjestelmän tulisi tunnistaa ja seuloa ne, joilla ei ole edellytyksiä ajaa turvallisesti. Omaan vakuutukseen perustuva menettely ei riitä seulomaan ongelmatapauksia. Liikenneturva pitää tärkeänä sitä, että lääkärintarkastusvelvollisuus säilytetään ajokorttia haettaessa. Viit- taamme myös alussa mainittuun EU-raporttiin.

Ryhmän 1 ajokortteja uudistettaessa lääkärintarkastuksen keventämistä ehdotetaan muutettavaksi siten, että lausunto vaadittaisiin 70 vuotta täyttäneiltä. Käytännössä lausuntoa ei vaadittaisi 70-vuotiaana voimassa olevaa ajokorttia uudistettaessa vaan vasta seuraavan uudistamisen yhteydessä eli noin 75-vuotiaana.

Liikenneturva pitää ehdotusta perusteltuna ja kannattaa sitä. Onnettomuustietojen mukaan riskitaso alkavaa kasvaa vasta 75 ikävuoden jälkeen.

13 Ulkomaisten ajokorttien kelpoisuus täällä ajamiseen ehdotetaan laajennettavaksi koskemaan kaikissa Suomen tunnustamissa valtioissa annettuja ajokortteja. Ajokorttiturismin ehkäisemiseksi ajokortin kelpoisuuden edellytyksenä olisi, ettei henkilön vakinainen asuinpaikka ole ollut Suomessa ajokorttia myönnettäessä. Ajokortti olisi voimassaolonsa puitteissa voimassa yhden vuoden vakinaisen asuinpaikan siirtymisestä Suomeen. Peruste määräajan laskemiselle olisi sama kuin mikä se on ollut sopimusmaiden kohdalla. Tämä peruste on rekisteritiedoista todettavissa ja esimerkiksi poliisin valvottavissa. Ajokorttien määräaikaisella tunnustamisella annettaisiin ajokortin voimassaoloajan puitteissa mahdollisuus täällä ajamiseen ja toisaalta aikaa ajokortin vaihtamiseen tänne asettauduttaessa. Geneven tai Wienin kansainväliseen tieliikennesopimukseen liittyneissä valtioissa annetut ajokortit ja eräät niihin laissa rinnastetut alueiden ajokortit ehdotetaan edelleen vaihdettaviksi vastaavaan auton B-luokan tai moottoripyörän ajokorttiin ilman uutta tutkintoa, jos ajokortin myöntämisen edellytykset täyttyvät. Vaihtamisen edellytyksenä olevasta kuuden kuukauden täällä ajamista koskevasta määräajasta ehdotetaan luovuttavaksi. Ajokortti olisi voimassa voimassaoloaikansa puitteissa, kuitenkin enintään kaksi vuotta vakinaisesti maahan asumaan asettumisesta. Sopimusmaiden korteista muut luokat samoin kuin muissa valtioissa annetut ajokortit olisi vaihdettava suorittamalla uusi kuljettajantutkinto.

Liikenneturvalla ei ole huomautettavaa näihin ehdotuksiin.

14 Lopuksi

Liikenneturva toivoo, että koska kyseessä on näin suuri muutos, varauduttaisiin siihen, että ehdotusten toteutuessa käynnistetään laaja seurantatutkimus. Turvallisuuden varmistamiseksi pitää olla myös valmiudet reagoida muutostarpeisiin.

LIIKENNETURVA

ANNA-LIISA TARVAINEN
Anna-Liisa Tarvainen
Toimitusjohtaja