

Asia: VN/17379/2025

Lausuntopyyntö: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Autokoululiitto kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä ajokorttilain muuttamisesta.

Liikenneturvallisuuden hyvästä yleisestä kehityksestä poiketen, nuorten 15–24-vuotiaiden liikenneturvallisuus ei ole parantunut toivotusti. Huomattavaa on myös nuorten liikennetrikosten voimakas kasvu 2018 tehdyn ajokorttilain uudistuksen jälkeen, jolloin ikäpoikkeusluvan ja opetusluvan saamista helpotettiin ja ajokortin hankkimisprosessia kevennettiin huomattavasti.

Suomi on sitoutunut niin sanottuun nollavisioon, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua liikenteessä. Hallituksen esitys on oikeansuuntainen askel liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja alaikäisten kuljettajien suojelemiseksi.

Suomen Autokoululiitto pitää kaikkia esityksessä ehdotettuja toimenpiteitä kannatettavina tietyin varauksin. Toteutuessaan ehdotetut toimenpiteet voivat parantaa nuorten liikenneturvallisuutta. Lakimuutokseen tulisi kuitenkin vielä lisätä, tai toteuttaa uuden ajokorttilain kokonaisuudistuksen yhteydessä asioita, joita ehdotamme lausunnon lopussa.

PYKÄLÄKOHTAISET KOMMENTIT

5a§ ja 6§ Suomen Autokoululiitto kannattaa alle 18-vuotiaiden ajo-oikeuden rajoittamista klo 00–05 välisenä aikana. Rajoitus on liikenneturvallisuuden kannalta perusteltu, eikä rajoita

ikäpoikkeusluvan saamisen perusteena olevia koulu-, työ- tai harrastustoimintaa, muuten kuin harvinaisissa poikkeustapauksissa. Huomattava osa liikenteessä kuolleista ja loukkaantuneista nuorista ovat olleet autossa matkustajina. Esitys parantaa siis liikenneturvallisuutta myös siinä tapauksessa, että alle 18-vuotias kuljettaja siirtyy ajamaan yöaikana muilla kulkuvälineillä kuin autolla.

25 ja 26§ Suomen Autokoululiitto kannattaa esityksiä. Viranomaisten on kuitenkin hyvä seurata, käytetäänkö hävittämättä jääneitä ajokortteja väärin.

32§ Suomen Autokoululiitto kannattaa mahdollisuutta esittää ehdotuksessa mainitut asiakirjat sähköisesti. Autokoulujen toiminnan ja viranomaisvalvonnan helpottamiseksi liikenneopettajalupaa tulisi samalla kehittää niin, että siitä ilmenisi mitä ajoneuvoluokkaa lupa oikeuttaa opettamaan.

35§ Suomen Autokoululiitto kannattaa B-kortin riskientunnistamiskoulutuksen opetusmäärän lisäämistä. Autojen kolariturvallisuuden paranemisen myötä nuorten liikennekuolemien ja loukkaantumisten määrä on vähentynyt. Kuljettajan toimintaa ohjaavat kuitenkin yhä samat sisäiset vaikuttimet kuten ennenkin. Riskientunnistamiskoulutuksen sisältöä tulisi kehittää GDE-matriisin ylempiä tasoja korostaen siten, että se keskittyisi enemmän kuljettajan oman tilan hallinnan, asenteiden ja motiivien tunnistamiseen ja hallintaan. Riskientunnistamiskoulutuksen tulisi sisältää myös ekologisen ajamisen koulutusta.

35§ viimeisessä lauseessa mahdollistetaan ajo-opetuksen antaminen osin ajosimulaattorilla. Suomen Autokoululiitto ehdottaa, että teksti muutetaan muotoon: ”koulutuksen kesto on 12 tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, josta enintään puolet saadaan antaa ajosimulaattorilla”. Riskientunnistamiskoulutuksessa on tarkoitus päästä vaikuttamaan oppilaan ajamisessa GDE-matriisin korkeampiin tasoihin. Tutkimusten mukaan ajosimulaattori ei sovellu hyvin tähän tarkoitukseen varsinkaan etäohjattuna, minkä takia ajoharjoittelu tulisi pääosin suorittaa oikealla autolla liikenteessä. Sama teksti olisi lisättävä myös ajokorttiasetuksen 14§:n.

37§ Suomen Autokoululiitto kannattaa ajokieltokoulutuksen laajentamista AM- ja T-luokkiin. Ajokieltokoulutus on osoittautunut tehokkaaksi tavaksi vaikuttaa kuljettajan riskikäyttäytymiseen. Puuttamalla, 15–16-vuotiaan AM- tai T-kortilla ajavan nuoren ajokäyttäytymiseen, voidaan mahdollisesti parantaa myös ajokäyttäytymistä siirryttäessä A- tai B-luokkiin. Ajokieltokoulutuksella voi olla myös liikennerikkomuksia ennaltaehkäisevää vaikutusta.

51a§ Suomen Autokoululiitto kannattaa alle 18-vuotiaan kuljettaman ajoneuvon merkitsemistä alaikäisen kuljettajan tunnuksella. Ajoneuvon merkitseminen ei tuota suoria turvallisuushyötyjä, mutta on välttämätöntä valvonnan helpottamiseksi. Merkin käyttöön voi liittyä epätoivottavaa toimintaa muiden tielläliikkujien taholta, mihin poliisin olisi valvonnassa puututtava ankarasti.

53–93§ Suomen Autokoululiitto kannattaa esityksiä

97§ Suomen Autokoululiitto kannattaa pääosin ikäpoikkeusluvan myöntämiskriteereiden tiukentamista. Esityksessä luvan perusteeksi ehdotettu 1 tunnin ja 30 minuutin matka-aika joukkoliikenteellä sulkee kuitenkin pois huomattavan osan hakijoista, joilla ei ole realistisia mahdollisuuksia käyttää muita kulkuvälineitä. Suomen Autokoululiitto ehdottaa, että luvan perusteena olevaa matka-aikaa lyhennetään yhteen tuntiin, joka sisältäisi myös matka-ajan kotoa joukkoliikenteen lähtöpaikkaan.

Ehdotuksen kohdan 4 mukaan, ikäpoikkeuslupa saadaan myöntää 16 vuoden ja 9 kuukauden iässä. Hakemusten käsittelyt ovat kestäneet huomattavan kauan, minkä vuoksi hakemukset tulisi saada jättää jo 16 vuoden 6 kuukauden iässä.

Lakipykälän kohdassa 5 asetetaan ikäpoikkeusluvan saannin ehdoksi se, että hakija ei ole ollut ennen luvan hakemista ajokiellossa. Epätoivottava liikennekäyttäytyminen AM- ja T-luokan ajoneuvolla jatkuu usein siirrettäessä A- ja B-luokkiin. Suomen Autokoululiiton mielestä A-, AM- ja T-luokilla saatu ajokielto tulee olla esteenä B-luokan ikäpoikkeuslupaa haettaessa.

MUITA EHDOTUKSIA

Nuorten onnettomuuksissa korostuvat ylinopeus, alkoholi sekä turvavarusteiden käyttämättömyys. Kaikille uusille kuljettajille tulisi määrätä alkoholin nollatoleranssi, sekä muuttaa turvavyön käyttämättömyys ajo-oikeuteen vaikuttavaksi liikennერიკokseksi.

Opetusluvalla ajavien tutkintomenestys on erilaisesta oppilasaineksesta johtuen hieman autokoulussa ajaneita parempaa. Opetuslupaopettajilla on kuitenkin harvoin pedagogista koulutusta ja erityisosaamista liikennejärjestelmästä kuten liikenneopettajilla, eikä opetukseen käytetä opetussuunnitelmia, jolloin jokainen opetuslupaopettaja opettaa omien tietojen ja taitojensa mukaisesti mahdollisesti hyvinkin rajoitetusti. Opetuslupaopetuksessa voidaan ajaa paljon kilometrejä valvotusti, kuitenkin ilman opetuksellista päämäärää. Oppilaan kannalta parhaaseen tulokseen päästäisiin parantamalla opetuslupaopettajan valmiuksia ja yhdistämällä opetuslupaopetuksen ja ammattiopetuksen parhaat puolet, jolloin varsinaisesta opetuksesta ottaisi vastuun koulutettu liikenneopettaja ja opetuslupaopettaja takaisi riittävän ja turvallisen ajamisen harjoittelun valvotusti.

Vuonna 2018 tapahtuneessa ajokorttilain uudistuksessa luovuttiin opetuspolkimen pakollisesta muutokatsastuksesta. Tämä on johtanut tilanteeseen, jossa vuosittain noin 5000 opetusluvalla

varattua ajokoetta keskeytetään joko puuttuvien tai virheellisesti asennettujen opetuspolkimien tai asiapapereiden epäselvyyksien vuoksi. Kyseisillä ajoneuvoilla ajetaan miljoonia kilometrejä opetusajoa siten, että opettajalla ei ole käytännössä mahdollisuutta pysäyttää ajoneuvoa törmäystilanteessa. Puutteet lain vaatimista asiapapereista ja varusteista opetusajoneuvoissa kertovat myös opetuslupaopettajan tiedon puutteesta tai suhtautumisesta liikenneturvallisuutta kohtaan.

Opetuspoljin on opetus- ja tutkintotilanteessa tärkeä turvallisuusvaruste. Lisäksi kuljettajan ajotaitoa arvioitaessa sillä voidaan konkreettisesti, mutta turvallisesti osoittaa mahdolliset puutteet, joihin kuljettaja ei itse ole osannut oikea-aikaisesti reagoida. Opetuspoljin on perustellusti pakollinen varuste useissa Euroopan maissa.

Suomen Autokoululiitto ehdottaa opetuslupaopettajan teoriakokeen palauttamista lainsäädäntöön, jotta edes vähimmäisvaatimukset täyttävä liikennesääntöjen osaaminen ja tietoisuus ajokortin hankkimisprosessin kulusta voidaan tarkastaa. Lisäksi opetuspolkimen pakollinen muutoksatsus tulisi suorittaa ennen opetusluvan myöntämistä. Näiden toimenpiteiden kustannusvaikutukset ovat vähäisiä, mutta vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja erityisesti tutkintojen saatavuuteen paranisivat merkittävästi.

Kuljettajakoulutuksen kehittämisen osalta Suomen Autokoululiitto yhtyy Liikenneturvan tähän lakiin antamaan lausuntoon. Ensimmäinen ajokortti luo pohjan kuljettajan tulevalle liikennekäyttäytymiselle. Kuljettajaopetusta tulisi kehittää siten, että alempien ajokorttiluokkien koulutusta vahvistetaan ja koulutusta kevennetään siirryttäessä raskaampiin ajokorttiluokkiin. Edelliseen ajokorttilakiin sisältynyt AM-luokkien pakollinen ajo-opetus vähensi todistetuista onnettomuuksista huomattavasti. Kaikkien ajokorttiluokkien koulutukseen pitäisikin sisältyä pakollista ajo-opetusta sekä teoria- ja ajokoe.

2018 ajokorttilakiuudistuksessa siirryttiin ns. tutkintopainotteiseen malliin, jossa tarkoituksena oli kehittää kuljettajantutkintoa siten, että se ohjaa oppilasta omaehtoiseen oppimiseen. Kuljettajantutkintoa ei ole käytännössä kuitenkaan pystytty merkittävästi kehittämään, eikä nuorten omaehtoinen opiskelusta ole saatu hyvää näyttöä.

Kuljettajantutkinnossa pystytään nykyisessä muodossaan mittaamaan kohtuullisesti kuljettajan teknistä osaamista ja hänen kykyään soveltaa liikennesääntöjä turvallisesti liikenteessä. Kuljettajantutkinnossa on hyvin vähän mahdollisuuksia mitata tai vaikuttaa kuljettajan asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen ajokortin saamisen jälkeen. Näihin voidaan vaikuttaa vain riittävällä liikennekasvatuksella ja kuljettajaopetuksella.

Autokoululiitto pitää tärkeänä, että tutkinnon vastaanottajalle palautettaisiin vuonna 2018 poistettu lisäopetuksen määräämisoikeus hylätyn ajokokeen jälkeen. Nykyisin lisäopetusta ei vaadita, josta aiheutuu turhia hylkäyksiä ja tutkintoaikojen ruuhkautumista.

Ikääntyvien kuljettajien määrä kasvaa jatkuvasti. Ikääntyvien kuljettajien pärjäämistä liikenteessä tulisi seurata ja tukea nykyistä paremmin, esimerkiksi säännöllisin ajon arvioinnein tai ennakoivin teoriakoulutuksin.

Suomessa tulisi ottaa käyttöön nopealla aikataululla uuden ajokorttidirektiivin liitteen 2 mukaisesti, ajokokeen suorittaminen automaattivaihteisella autolla. Muutoksen myötä autokouluissa pystyttäisiin siirtymään pääosin sähköautojen käyttöön, jolloin uusia kuljettajia pystyttäisiin kouluttamaan huomattavasti tietoisemmaksi sähköautolla ajamisesta ja niiden käyttämisestä. Uudistus tukisi myös hallituksen ilmastotavoitteita.

Suomen Autokoululiitto toivoo, että Liikenne- ja Viestintäministeriö harkitsee juuri käynnistynyttä ajokorttilain kokonaisuudistusta tehdessään rohkeasti ja ennakkoluulottomasti kaikkien asiantuntijoiden ehdotuksia.

Lausuttavana oleva ajokorttilain muutos on kokonaisuudessaan hyvä ja nopea parannus nykyiseen lakiin. Ajokorttilaki tulisi kuitenkin muuttaa perusteitaan myöten, jotta sen nykyiset valuviat saataisiin korjattua ja uuden ajokorttidirektiivin velvoitteet täytettyä.

Suominen Timo
Suomen Autokoululiitto ry