

Asia: VN/8292/2021

Arviomuistio ajokorttilain muutoksille - nuorten liikenneturvallisuus

Lausunnonantajan lausunto

Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.

Alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittaminen tai porrastaminen

Epic Autokoulu Oy suhtautuu varauksellisesti alle 18-vuotiaiden ajo-oikeuden rajaamiseen tiettyyn vuorokauden aikaan tai viikonloppuisin. On todistettu, että suurin osa nuorten kuljettajien ajamista vakavista, henkilövahinkoihin johtaneista liikenneonnettomuuksista ajetaan öisin ja viikonloppuisin sekä hyvissä olosuhteissa, mutta ainoastaan alle 18-vuotiaat eivät ole alttiita tyyppilliselle onnettomuuksilla vaan se ulottuu aina 24-vuotiaisiin kuljettajiin asti. Mahdollisen rajatun ajo-oikeuden valvonta vaatii resurssien lisäämistä poliisille ja olisi vaikutuksiltaan täysin riippuvainen allokoiduista resursseista. Lisäksi rajoitus saattaa olla perusoikeusherkkä konteksti toteutuessaan.

Liikennerikostaustan huomioiminen ajokortin myöntämisessä

Epic Autokoulu Oy suhtautuu positiivisesti liikennerikostaustan huomioimiseen ajokortin myöntämisessä ja yhtyy ministeriön näkemykseen asiassa. Kuten ministeriö toteaa, ”Ehdotuksen tavoite on myönteinen ja sillä voitaisiin olettaa olevan liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus. Ehdotuksella voisi olla myönteinen vaikutus nuorten kuljettajien asenteisiin.”

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen muihin ajokorttiluokkiin

Epic Autokoulu Oy kannattaa ajokieltokoulutuksen laajentamista muihin ajokorttiluokkiin. Ajokorttilain seurantatutkimuksen väliraportin mukaan ajokieltokoulutus nykyisessä muodossaan on

toimiva tapa estää toistuvia ajokieltoon johtavia liikenne rikkomuksia. 92 % koulutukseen osallistuneista seurantatutkimukseen osallistuneista kuljettajista ei ole määrätty uuteen ajokieltoon.

Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Epic Autokoulu Oy suhtautuu varauksellisen positiivisesti kuljettajaopetuksen kehittämiseen. EAS-koulutus on sisällöltään geneerinen, kaikille yhteinen, eikä se sisällä eri ajoneuvoluokkien ominaispiirteitä käsitteleviä aiheita. Riskienhallintakurssin sisältöön ei tule lisätä ajokieltokoulutuksen sisältöjä. Ajokieltokoulutus on sisällöltään ja pedagogisilta ratkaisuiltaan erilainen ja toimii nykyisessä muodossaan tutkimustulosten valossa erinomaisesti. Lisäksi ilman riskienhallintakurssin ajallista laajentamista ajokieltokoulutusten sisältöjen lisääminen riskienhallintakurssiin veisi ajallisia resursseja muilta koulutussisällöiltä.

Edellinen ajokorttiuudistus onnistui osittain laskemaan ajokortin kuluttajan maksamaa kokonaishintaa. Huolimatta ajokorttilain seurantatutkimuksessa olleista virheistä liittyen taloudellisiin vaikutuksiin on todettava, että ajokortin hankinnan kokonaiskustannus on laskenut. Kuluttajahinnan lasku perustuu pitkälti vähentyneeseen ajo-opetusmäärään sekä vapautuneeseen sääntelyyn kuljettajakoulutuksessa, joka mahdollistaa nykyaikaisten opetusmetodien, kuten simulaattorien ja verkko-opintojen hyödyntäminen. On kuitenkin huomioitavaa, että ajokortin hankkimiskulujen jakautuminen on muuttunut. Aiemman opetukseen panostamisen sijaan kuluttajan ajokorttikustannuksista huomattavampi osa kohdistuu viranomaismaksuihin, kuten ajokoemaksuihin, joiden osuus koko kuljettajaopetuksesta on keskimäärin yli 20%. Esimerkiksi kuljettajatutkintoon käytetty osuus on noussut huomattavasti ja tämä on havaittavissa esimerkiksi Traficomien palvelutuottajan Ajovarma Oy:n liikevaihdosta, joka on kasvanut edellisen ajokorttilain muutoksen jälkeen yli 30 prosenttia.

Jotta vaikutus olisi huomattavampi, opetusta tulisi vapauttaa rajoitteista, jotka koskevat simulaattoriopetuksen enimmäismäärää kokonaisajo-opetuksesta auton ajokorttia ajettaessa. Simulaattoriopetuksen laatua on tutkittu useissa eri tutkimuksissa (Ajoneuvohallintokeskus: Mikkonen V 2007, Liikenteen Turvallisuusvirasto Trafi: kokeiluluparaportti 2017, Institut für automobilwirtschaft: Reindl Günther & Wottke 2016, Turun Yliopisto Lahervo K 2020) eikä laadullista eroa verrattuna formaaliin ajo-opetukseen ole havaittavissa. Lisäksi simulaattorin käytöllä on ilmastotavoitteita tukeva merkitys, sillä simulaattorilla ajaneet autokouluoppilaat tuottivat keskimäärin 4400 grammaa vähemmän CO²-päästöjä (Reindl ym. 2016).

Ajoharjoitteluratojen hyödyntäminen

Epic Autokoulu Oy suhtautuu negatiivisesti ajoharjoitteluratojen hyödyntämiseen. Liikenne- ja viestintäviraston uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta ilmenee, että uudet kuljettajat arvioivat juuri simulaattorilla annettavan opetuksen muita opetusmuotoja heikommaksi. Subjekttiivinen näkemys ei tue useita tutkimustuloksia, joita on saatu simulaattorin hyödyntämisessä

kuljettajakoulutuksessa. Lisäksi on havaittavissa, että osa seurantatutkimuksen kysymyksistä oli aseteltu johdattelevasti.

Ajoharjoitteluradan käytön hyödyllisyydestä ei ole olemassa mitään tutkimustietoa, joka antaisi näyttöä siitä, että onko ajoharjoitteluradan suorittamisella minkäänlaista vaikutusta liikenneturvallisuuteen. On huomioitava, että ajoharjoitteluradalla tapahtuva harjoittelu keskittyy vaikeisiin olosuhteisiin, vaikkakin ylivoimaisesti suurin osa nuorten kuljettajien kuolemaan vai vakavaan loukkaantumiseen johtavat onnettomuudet sattuvat hyvissä olosuhteissa.

Edellisen ajokorttilain muutoksen yhteydessä poistettiin velvoite suorittaa liukkaan kelin harjoitus ajoharjoitteluradalla. Muutos on johtanut siihen, että aiemmin rakennettu, alueelliseen monopolijärjestelmään perustunut rataverkko on markkinaehtoisuuden vuoksi purkautunut suurelta osin, eikä Suomessa ole ajoharjoitteluratojen verkostoa, joka mahdollistaisi jokaiselle ajokortin suorittajalle suorittaa harjoituksia ajoharjoitteluradalla ilman ylimääräisiä kuluja tai matkustamista. On myös huomioitavaa, että ratayhtiöiden keskimääräisten hintatietojen perusteella, ajoharjoitteluradan pakollisuuden lisäämisellä olisi vähintään 5-10% negatiivinen vaikutus ajokortin hankintahintaan.

Nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsyyden arviointi

Epic Autokoulu Oy suhtautuu asiaan neutraalisti ja luottaa ministeriön harkintaan asian tiimoilta.

Uuden kuljettajan merkin käyttäminen

Epic Autokoulu Oy ei kannata uuden kuljettajan merkin käyttöönottoa. Suomessa on ollut aikaisemmin käytössä niin kutsuttu 80km/h lätkä, josta luovuttiin sen negatiivisten vaikutusten vuoksi.

Ajokiellon keston muuttaminen

Epic Autokoulu Oy suhtautuu neutraalisti esitykseen ajokiellon keston muuttamisesta, koska tutkimustietoa ajokiellon vaikuttavuudesta ei ole olemassa. Ajokiellon osalta on kuitenkin todettava, että kiellon sijaan on kuitenkin todistettu, että ajokielto koulutus on toimiva ratkaisu, mikäli ajokieltojen toistuvuutta kuljettajilla halutaan vähentää.

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen

Epic Autokoulu Oy ei kannata poikkeuslupamenettelystä luopumista. Ikäpoikkeuslupamenettelyssä on tarveharkinta, joka varmistaa, että ikäpoikkeuslupa myönnetään vain kuljettajalle, jonka liikkumistarve omalla autolla on todellinen. Ikäpoikkeusluvan myöntämisen perusteita tulee kuitenkin tarvittaessa tarkastella, mitä tulee esimerkiksi aikaisempaan rangaistushistoriaan muiden ajoneuvoluokkien osalta.

Seuraamus vilpillisestä toiminnasta kuljettajatutkinnon teoriakokeessa

Epic Autokoulu Oy kannattaa karenssisäätelyä kuljettajatutkinnossa, mikäli ilmenee kokelaan vilpillistä toimintaa kokeen aikana. Vilpillisesti suoritettu koe ei vastaa sille asetettuja tavoitteita, joiden mukaan kuljettajatutkinto mittaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti.

Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

Kuljettajatutkintotoiminnan vapauttaminen.

Vuoden 2018 ajokorttilakiuudistuksen jälkeen kuljettajatutkinnon palvelutuottajan liikevaihto (Ajovarma Oy) on noussut yli 30 prosenttia (2017 vrt. 2020). Ei ole olemassa perusteita, miksi kuljettajatutkintotoimintaa ei voisi vapauttaa vastaavasti, miten autojen katsastustoiminta on vapautettu. Vapauttamalla kuljettajatutkintotoiminta palvelun asiakaskustannus laskisi kilpailun myötä ja palvelun saatavuus parantuisi niillä alueilla, joilla kysyntää on enemmän. Tällä hetkellä palveluntuottaja ei kykene tuottamaan kaskukeskuksissa esimerkiksi ajokoepalveluilta sillä intensiteetillä, jota markkinaehtoisesti toimiva kuljettajakoulutusala siltä edellyttää. Kuljettajatutkinnon ajokokeeseen on pahimmillaan jopa kahden kuukauden jono.

Kouluajoneuvon muutoskatsastusvelvoitteen palauttaminen.

Traficomin palvelutuottaja Ajovarma Oy:n mukaan vuonna 2020 jäi yli 2500 ajokoetta ajamatta, koska tutkintoon saapuneiden ajokokelaiden ajoneuvojen polkimet eivät toimineet, ne oli huonosti kiinnitetty tai kokelaalla ei ollut riittäviä dokumentteja ajokokeeseen osallistumista varten. Keskimäärin oppilaat suorittavat yli 20 tuntia ajo-opetusta ennen kuljettajatutkintoa, joka tarkoittaa valtakunnan tasolla kymmeniä tuhansia tunteja ajo-opetusta ajoneuvolla, jossa on esimerkiksi puutteellisesti kiinnitetty jarrupoljin. Palauttamalla katsastusvelvoitteen, liikenneturvallisuutta voidaan parantaa ja sitä kautta välttää mahdollisia vakavia liikenneonnettomuuksia. Katsastusvelvoitteen palauttamisella ei olisi merkittäviä vaikutuksia ajokortin hankinnan kokonaiskustannustasoon.

Opetuslupaopettajan teoriakoevelvoitteen palauttaminen

Vuoden 2018 ajokorttilakimuutoksen yhteydessä opetuslupaopettajan teoriakoevelvoite poistettiin. Kuitenkin opetuslupaopettajan osaamistasot vaihtelevat, eikä osaamistasoa mitata millään tavoin, joka on omiaan aiheuttamaan väärän tai vanhentuneet tiedon siirtymistä uudelle kuljettajalle. Palauttamalla teoriakoevelvoite opetuslupaopettajalle varmistaisi opettajan riittävän osaamistason, eikä muutoksella olisi merkittäviä vaikutuksia ajokortin hankinnan kokonaiskustannustasoon.

Ilmastotavoitteiden huomioiminen ajokorttilain avaamisen yhteydessä

Valtioneuvosto teki 6. toukokuuta 2021 periaatepäätöksen kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä eli fossiilittoman liikenteen tiekartasta. Kolmivaiheisen suunnitelman tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Päästökehityksen kannalta ratkaisevaa on ajosuoritteiden, ei ajokortillisten kuljettajien määrän kehitys. Myös kuljettajakoulutuksessa ajosuorituksen määrä korreloi suoraan negatiivisen päästökehityksen kanssa. Arviomuistion mukaan autokoulussa ajetaan keskimäärin 12,4 tuntia ennen ajokoetta ja opetusluvalla keskimäärin 33,8 tuntia. Lisäksi autokouluissa hyödynnetään simulaattorikoulutusta ja simulaattorin käytöllä on ilmastotavoitteita tukeva merkitys, sillä simulaattorilla ajaneet autokouluoppilaat tuottivat keskimäärin 4400 grammaa vähemmän CO²-päästöjä (Reindl ym. 2016). Vuoden 2018 ajokorttilain opetusmuotojen avaaminen on aiheuttanut yli tuhat tonnia ylimääräisiä hiilidioksidipäästöjä, joka tosiasiaassa on vaikuttanut negatiivisesti Suomen päästövähennystavoitteisiin lisäämällä vapauttamalla enemmän mahdollisuuksia saastuttavampaan opetusmuotoon. Ajokorttilain mahdollisen tarkastelun tulisi tukea periaatepäätöstä kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä suosimalla opetusmuotoja, jotka ovat ekologisesti kestävämpiä.

Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

Epic Autokoulu Oy suhtautuu rajoitusten kohdistamiseen neutraalisti ja luottaa ministeriön harkintaan. Mikäli kuitenkin rajoitukset rajoitetaan koskemaan vain alle 18-vuotiaita kuljettajia, tulee yksilön tasapuolinen kohtelu lainsäädännön suhteen ottaa huomioon.

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään.

Epic Autokoulu Oy pitää erittäin hyvänä ja kannatettavana kehityssuuntaa, jossa edellistä ajokorttilakiuudistusta sekä sen vaikutuksia arvioidaan ja tarvittaessa lainsäädäntöä muutetaan vastaamaan alkuperäisiä tavoitteita. On kuitenkin erittäin tärkeää, että asiaa tulisi tarkastella objektiivisesti ja kaikki mahdolliset esitykset sekä päätökset perustuvat vain todennettuihin faktoihin. Liikenneturvallisuus on liian tärkeä osa-alue yksilöiden elämässä, jotta sillä voitaisiin tehdä kokeiluja tai päätöksiä, joiden vaikutuksia ei täysin osata ennustaa tai ne eivät olisi nähtävillä etukäteen.

Lahervo Kalle
Epic Autokoulu Oy