

Asia: VN/8292/2021

Lausuntopyyntö: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

LIKENNETURVALLISUUDEN

ERITYISASiantuntijat ry

17.11.2021

VN/8292/2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Lausuntopyyntö: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry LIIKO kiittää lausuntopyynnöstä ja haluaa esittää lausuntonaan luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta sisältävistä esityksistä seuraavaa:

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry pitää ajokorttilain muuttamista viiden vuoden välein, nyt kolmannen kerran peräkkäin, kovin lyhytnäköisenä toimintana. Tämän johdosta esitämme, että nyt mahdollisissa muutoksissa huomioitaisiin käytettävissä olevat seurannat ja tutkimustulokset. Aikaisemmat hyvät tulokset pitää hyödyntää ja samoja virheitä ei kannata tehdä jälleen kerran uudestaan.

Lainsäädännön voimaantuloajankohdaksi Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry esittää, että voimaantuloa ei pitkitetä tarpeettomasti. Hallituksen luonnoksessa oleva esityksen voimaantuloaika kevät 2022 on perusteltu ja näin samalla selkeytetään kansalaisten ajokortin hankintaa.

Ajokorttilain seurantalutkimuksesta tässä vaiheessa valmistuneet tulokset osoittavat, että tarkasteluvälillä 2019–2020 on havaittu myönteistä kehitystä nuorten (17–19-vuotiaiden) kuljettajien osalta, onnettomuusmäärät ovat vähentyneet ja loukkaantumisten kokonaismäärä laskenut.

Vakavissa liikenneonnettomuuksissa nuoret kuljettajat ovat selkeästi ylliedustettuina. Tätä kautta voidaan arvioida, että ajo-opetuksella ja ajotaidolla on vaikutusta nuorten vakaviin liikenneonnettomuuksiin. Onkin varmistettava, että myös nuorten liikennekäyttäytymiseen ja asenteisiin liittyvät asiat huomioidaan jatkossa. Tavoitteena tulisi olla nuorten liikenneturvallisuuden parantaminen. Suomi on sitoutunut puolittamaan liikennekuolemien määrän vuoteen 2030 mennessä.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry mukaan ajokorttilain uudistuksessa on tärkeää, että kuljettajakoulutuksen tavoitteena on osaavien ja turvallisten kuljettajien kouluttaminen. Kuljettaja on merkittävin liikenneturvallisuuden osatekijänä ja tämän vuoksi kuljettajakoulutuksella on merkitystä. Ajokorttilain muutoksen yhteydessä tulee turvata tämä keskeinen tavoite.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry ottaa lausunnoissa kantaa seuraaviin kysymyksiin:

KULJETTAJAOPETUKSEN KEHITTÄMINEN

Suomessa on tehty vuosia laadukasta tutkimus- ja kehitystyötä liikenneopetuksen kehittämisessä, jota esimerkiksi Norjassa käytetään kuljettajaopetuksessa.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry pitää kannatettavana EAS koulutuksen sisällön muuttamista jokaiselle ikä- ja ajokorttiluokalle räätälöidysti.

Ajokorttilain 35 §:ssä säädetään ryhmän 1 ajokorttia koskevista koulutusvaatimuksista. Lain 35 §:n 1 momentin mukaan ryhmän 1 ajokorttia suorittavan, jolla ei ennestään ole tähän ryhmään kuuluvaa ajokorttia, on ajokortin luokasta riippumatta saatava ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus (EAS). Ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen 11 §:n mukaan koulutuksen määrä on neljä tuntia. EAS-koulutuksen tarkemmasta sisällöstä määrätään Liikenne- ja viestintävirasto Traficom antamalla määräyksellä.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry toteaa, että EAS koulutuksen sisältö pitäisi voida räätälöidä huomioiden ajokorttia suorittavan ikäluokka ja suoritettava ajokortti. Viraston määräys rajoittaa tarpeettomasti koulutuksen sisältöjen suuntaamista ajokorttia suorittavalle. Sisältö pitää olla ajokorttikohtainen ja soveltuva kullekin ikäluokalle, yhteinen säädetty koulutus kaikille ei luo pohjaa liikenteen perusteista ajokorttikohtaisesti liikenneturvallisuuden erityispiirteet huomioiden.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry kannattaa kuljettajaopetuksen kehittämistä riskien tunnistamiseksi erityisesti ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen yhteydessä ja esittää, että AM/120 kortti tulisi vaihtoehtoisesti saada suorittaa erikoistuneen autokoulun koulutuksena tutkinnon käsittelykokeen vaihtoehtona.

Tämä malli on A-luokan korotuksessa mahdollista EU-maissa, ja tuottaa turvallisia kaksipyöräisten kuljettajia. Tämä ei lisää kustannuksia, vaan tuo mopokorttia suorittavalle vaihtoehtoisen ja erityisesti ensimmäistä ajokorttia suorittavalle turvallisen mallin siirtyä liikenteeseen. Tällä hetkellä ensimmäistä ajokorttia suorittava pääsee siirtymään liikenteeseen ilman mitään liikennekoulutusta. Valinta jää esitetyssä mallissa ajokorttia suorittavalle ja hänen huoltajilleen.

AJOHARJOITTELURATOJEN HYÖDYNTÄMINEN

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry kannattaa ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä ja korostaa sitä, että ajoharjoitteluradat ovat käytettävissä moneen muuhun harjoitteluun autolla ajamisen lisäksi. Isoissa kaupungeissa harjoittelupaikat vähenevät ja myös siinä nykyinen ajoharjoittelurataverkosto (noin 30 ajoharjoittelurataa) on erittäin käyttökelpoinen.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry pitää hyvin erikoisena näkemystä siitä, että ajoharjoitteluradat tai vastaavat suljetut alueet eivät ole tarpeellisia, vaan uudet autot ajohallinta järjestelmineen hoitavat ajamisen kuljettajan puolesta.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry korostaa, että autossa ja moottoripyörässä tärkein lenkki on ohjauspyörän, ohjaustangon ja penkin välissä. Suomen vanhentuva ajoneuvokanta (keski-ikä yli 12 vuotta, romutusikä yli 20 vuotta) edellyttää pitkään kuljettajan riskientunnistamistoimenpiteitä. Jos tämä puuttuu, seurauksena on vuosittain nähtävissä (esimerkiksi talvisin tapahtuvat useiden kymmenien ajoneuvojen peräänajot tai nuorten kuljettajien vakavat ajoneuvon hallinnanmenetykset).

Ajoharjoitteluradalla tapahtuvan koulutuksen tavoite on tunnistaa nopeuden ja riskien vaikutus vaikeissa olosuhteissa ja lisätä riskientunnistamiskykyä aidoissa olosuhteissa.

Kansallisen mopo- ja moottoripyörästrategian mukaan nuorten ajoharjoittelulla on tärkeä rooli kaksipyöräisten liikenneturvallisuuden luomisessa. Strategia linjaa, että ajoharjoittelualueita tulisi olla nuorten käytössä ja niille olisi varattava suorituspaikkoja.

Liikenne- ja viestintäviraston uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta ilmenee, että uudet kuljettajat arvioivat juuri simulaattorilla annettavan liukkaan kelin opetuksen muita opetusmuotoja heikommaksi.

Riskien tunnistaminen ja ennakoiva ajaminen on ajattelutapa, tähän tutkitusti paras keino on omakohtainen näyttö ja kokeilu aidossa ympäristössä (Turun yliopisto sekä nuorten kuljettajien onnettomuustilastot). On erittäin kannatettavaa, että hallituksen esityksessä esitetään aikaisemminkin erittäin hyviä turvallisuustuloksia nuorten kuljettajien osalta otettavaksi käyttöön.

Turvallisen liikennekäyttämisen opetukselle on erittäin huono suunta, jos ajoharjoitteluratoihin tehtyjen investointien annetaan mennä hukkaan.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry esittää vakavasti pohdittavaksi sitä, ettei tulevassa ajokorttilain muutoksessa mene lapsi pesuveden mukana. Kaikissa muissa Pohjoismaissa on pakollinen rataopetus, paitsi ei Suomessa. Olosuhteet kaikissa pohjoismaissa ovat lähes yhdenvertaiset.

IKÄPOIKKEUSLUVASTA LUOPUMINEN

Suurin osa nuorista toimii arjen jokapäiväisessä liikenteessä asiallisesti ja vastuullisesti. Nuorten vakavat onnettomuudet liittyvät valtaosin tietoiseen riskinottoon. GDE mallin (Goals for driver education) ylätasoinen eli kuljettajan motiivien ja asenteiden käsittely jää vähäiseksi, joka johtuu pääosin riskientunnistamiskoulutuksen sijoittumisesta liian aikaiseen vaiheeseen kuljettajaksi kehittymisen polulla. Riskientunnistamiskoulutukselle liikenneturvallisempi ajankohta olisi vasta ajokokeen jälkeen, kuten Suomessa oli ennen vuoden 2018 ajokorttiuudistusta (ETSC-raportin yksi pääsuositus).

Henkilöauton ajo-oikeuden myöntäminen vanhempien suostumuksella alle 18-vuotiaalle ilman poikkeuslupaa poistaa turhaa, tarpeetonta ja kallista byrokratiaa. Turvallisuusvaikutukset olisi vielä tarkkaan harkittava, nuorille on tarjolla myös paljon turvallisempia liikkumistapoja, alhaisemmalla nopeudella.

KULJETTAJANTUTKINNON KEHITTÄMINEN

Ajokorttilakia muutettaessa viimeksi 2018, kuljettajantutkintoa luvattiin kehittää (opetuksessa tapahtuvat muutokset huomioitaisiin kuljettajantutkinnon kehittämisessä). Kuljettajantutkinnon kehittämiseen tulee panostaa voimakkaasti, valitettavasti kehitystyö ollut hyvin vähäistä.

Kokeen kehittämisessä vaativuutta ei tule lisätä arvioinnin pikkutarkkuutta lisäämällä, vaan suuntaamalla sitä sääntöjen noudattamisen ohella vastuulliseen, riskit tunnistavaan kuljettajakäyttäytymiseen. Tutkinnon vaikuttavuutta on tarpeellista seurata ja kehittää.

VILPILLINEN TOIMINTA KULJETTAJANTUTKINNON TEORIAKOKEESSA

Yleisempänä liikenneturvallisuutta edistävänä toimenpiteenä esitetään, että kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syylistymisestä säädettäisiin kuuden kuukauden mittainen kielto osallistua kokeeseen, ja kokeessa käytetylle tulkille kuuden kuukauden mittainen kielto tulkata teoriakokeessa. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry kannattaa ehdotusta.

AJOKIELLON KESTON MUUTTAMINEN

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry esittää, että pidemmän ajokiellon uhka voisi ennaltaehkäistä liikenteessä otettua tietoista riskinottoa ja ylilyöntejä.

Kuljettajaopetusta ja liikenneriikkomusten seuraamusmenettelyä arvioitaessa ja kehittäessä päätavoitteina tulee olla liikenneriikkomusten ennaltaehkäisy sekä niiden uusimisen vähentäminen.

Ajokieltohoukoulutuksen sisältöön tulee kiinnittää erityistä huomiota ajokorttiluokan mukaan. Kaksipyöräisillä on erityispiirteensä, joiden liikenneturvallisuusvaikutus tulee huomioida.

UUDEN KULJETTAJAN MERKIN KÄYTTÄMINEN

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry ei kannata uuden kuljettajan merkin käyttöä. Suomessa on ollut aikaisemmin käytössä 80-lätkä, siitä luovuttiin sen negatiivisten vaikutusten vuoksi.

Jos pieni ryhmä uusista kuljettajista ”hölhöilee” liikenteessä, ei ole tarkoituksenmukaista merkitä kaikkia uusia kuljettajia merkistä aiheutuvien haittojen takia. Ainut harkittava vaihtoehto on digitaalinen uuden kuljettajan merkki, jos merkkiä halutaan käyttää.

Perustuslain mukaan Suomen valtiosääntö turvaa ihmisarvon loukkaamattomuuden ja yksilön vapauden ja oikeudet sekä edistää oikeudenmukaisuutta yhteiskunnassa. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen. Viranomaisilla on ensisijainen velvollisuus huolehtia ihmisoikeuksien toteutumisesta ja niiden edistämisestä.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry katsoo, että uusien kuljettajien merkitseminen ja korostaminen liikenteessä ei edistä oikeudenmukaisuutta yhteiskunnassa.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry esittää, että kuljettajaopetusta ja kuljettajille suunnattua valistusta kehitetään rajoitusten sijaan, joilla parannetaan kuljettajien valmiuksia tunnistaa ja ennakoida liikenteessä ja omassa toiminnassa esiintyviä riskejä.

OPETUSLUPAOPETUS JA SUKULAISSUHDE

Harmaan talouden kitkemiseksi opetuslupaopetus tulisi rajata sukulaissuhteiseksi ja opettajan tulisi suorittaa teoriakoe tai koulutus, jolla varmistettaisiin riittävät tiedot ajantasaisista liikennesäännöistä ja nuorten kuljettajien keskeisimmistä riskitekijöistä.

LIKENNETURVALLISUUDEN ERITYISASiantuntijat ry

Jarmo Jokilampi

puheenjohtaja

LIIKO ry:n tarkoituksena on edistää ja parantaa liikenneturvallisuutta Suomessa sekä tuottaa tutkimusta ja asiantuntijalausuntoja yhteiskunnan liikennepoliittisiin asioihin liittyen

Jokilampi Jarmo
Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry