

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

Nuorten kuljettajien onnettomuuksista erittäin suuri osa tapahtuu viikonloppuöisin, kaverit kyydissä, kovalla nopeudella ja usein alkoholikin on mukana. Ajamisesta juuri tämän, tiedossa olevan ison riskin ajaminen olisi syytä rajata ajo-oikeuden ulkopuolelle riippumatta sen valvomisen haasteista. Kielto viestittää joka tapauksessa asian riskeistä ja lisää niistä tietoisuutta. Nuorilla voi olla myös todellisia tarpeita liikkua (esim. kilpaharrastus, työ) yöaikaan ja tästä syystä kielto voisi koskea yöaikaan (esim. klo 23-06) tapahtuvaa ajamista, jolloin kyytiläisiä ei sallittaisi (eikä myöskään alkoholia autossa). Tämä antaisi myös viestin siitä, että poikkeusluvalla kortin saanut kuljettaja ei ole se oikea valinta ”juoppokuskiksi”.

Liikenne rikostaustan huomioiminen ajokortin myöntämisessä

Tiedetään, että vakavaan onnettomuuteen joutuneilla on erittäin usein taustalla ajorikoksia. Tällä hetkellä esim. ajokorttitta ajo ei vaikuta ajokortin myöntämiseen (eikä myöskään ikäpoikkeusluvan myöntämiseen) ajokieltoa pidempään ja jos aiempaa ajokorttia ei ole, ei ajokieltoakaan määrätä. Tämä antaa viestin siitä, ettei rikkomuksilla ole merkitystä.

Ajokieltorikostaustan pitää olla este ikäpoikkeusluvan myöntämiselle ja mikäli ikäpoikkeusluvan aikana kuljettaja syyllistyy ajokieltorikokseen, tulee poikkeuslupa perua ja ajo-oikeus palauttaa vasta täysi-ikäisyyden jälkeen. Tämä voitaisiin toteuttaa esim. siten että ikäpoikkeusluvan liitteenä tulee olla enintään 1 kk vanha ote liikenne rikoksista.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen muihin ajokorttiluokkiin

Ajokieltokoulutuksella on saatu myönteisiä tuloksia nuorten kuljettajien riskikäyttäytymiseen. Tämän perusteella ajokieltokoulutuksen laajentaminen muihin ajokorttiluokkiin on perusteltua.

Ajokieltokoulutus toteutetaan aina reaaliaikaisesti opettajan johdolla, jolloin voidaan ottaa huomioon kurssilla olevien tausta ja osallistuttaa heitä koulutukseen. Tämä lienee taustalla hyvissä tuloksissa. Muussa teoriaopetuksessahan on mahdollista käydä teoriatunnit itsenäisesti (tallenteelta katsoen tai nettikurssina tehtäviä tehden ja videoita katsoen), jolloin ei synny vuorovaikutusta ja ajamisen hierarkioiden (GDE-matriisi, Hatakka et al.) ylimpiin tasoihin on vaikea vaikuttaa.

Ajokieltokoulutuksen laajentamista myös kaikkiin ajokieltorikokseen syyllistyneisiin pitäisi harkita. Tällä voitaisiin vaikuttaa liikenteenkokonaisturvallisuuteen, ei vain nuoriin kuljettajiin.

#### Uuden kuljettajan merkin käyttäminen

80-lätkästä luovuttiin aikoinaan sen herättämän kiusaamisen ja häirinnän vuoksi. Todennäköisesti vastaava merkki provosoisi taas opettamaan kokematon kuljettajaa eikä sillä olisi positiivisia turvallisuusvaikutuksia. Kuljettajan merkitseminen on vanhahtavaa ajattelua, samalla logiikalla voitaisiin merkitä myös ikääntyneet, rattijuopumukseen syyllistyneet jne. kuljettajat, joita siis muiden tulisi varoa tilastoiden valossa.

#### Poikkeuslupamenettelystä luopuminen

Ajokortista 17-vuotiaana ei saa tulla uutta ”normaalia” vaan ikäpoikkeuslupa pitää säilyttää ja kehittää ikäpoikkeusluvan myöntämisen perusteita erityisesti aiempi ajohistoria huomioiden. Poikkeuslupa tulisi menettää, mikäli luvan voimassaoloaikana syyllistyy vakavaan tai toistuviin liikenne rikoksiin.

#### Seuraamus vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa

Vilppitapaukset lisääntyivät merkittävästi, kun pakkotahtisuus teoriakokeessa poistui. Pakkotahtisuuden palauttaminen vähentäisi ongelmaa ja lisäsi teoriakokeen soveltuvuutta arvioimaan oikeiden liikennetilanteiden osaamista. Markkinoilla on ollut videokuvaa, jonka jälkeen kokelaan on pitänyt vastata kysymyksiin. Kokeen kehittäminen tähän suuntaan olisi suotavaa.

Vilpilliseen koesuoritukseen syyllistynyt tulisi määrätä karenssiin samalla tavalla kuin taksinkuljettajakokeessa nyt määrätään.

### **Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?**

#### Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Ajokorttilain uudistamisen yhteydessä pudotettiin merkittävästi opetusmääriä ja tuotiin opetuslupaopetus helpommin saataville. Erityisesti teoriaopetuksen määrän vähentyminen ja muuttuminen merkittävältä osalta itseopiskeluksi, on vaikuttanut liikennesääntöjen osaamisen vähenemiseen. Kun RTK-tunnit eivät suurelta määrin ole reaaliaikaisia, opettajan johdolla toimivia, jäävät aiheisältöjen käsittely pintapuoliseksi riskien osalta. Jos halutaan vaikuttaa käytökseen ja asenteisiin olisi ryhmässä, on opettajan johdolla tapahtuva, osallistava opetus siihen keino. Muutoinkin ensimmäisen ajokortin suorittajan teoriatunnit ovat erittäin vähäisiä, eikä niissä ehditä

liikennesääntöjä tai liikennekäyttäytymistä juurikaan käsitellä. EAS-tuntien lisänä olisi hyvä olla esim. 4 h ajoneuvo kohtaisia teoriatunteja.

Opetuslupa-opettajan teoriakokeen poistuminen näkyy opetuslupaoppilaiden liikennesääntöjen hallinnassa ja puutteet opetuksessa ja tutkinnossa käytetyn ajoneuvon kunnossa sekä opetuspaperien täyttämässä jopa estävät ajokokeen toteuttamista ruuhkauttaen tarpeettomasti tutkintoja. Opetuslupa-opettajalle räätälöity opetuslupaopettajan teoriakurssi lisätietoa opetukseen ja tekisi opetuslupaopettamisesta tuloksekkaampaa ja turvallisempaa. Tämä kurssi voisi olla teoriaopetusta esim. 4 h ja sen järjestäjänä voisi olla muukin kuin autokoulu (samoilla edellytyksillä kuin EAS-koulutuksessa). Teoriatuntien kustannukset ovat erittäin pienet opetuksen tapahtuessa ryhmässä. Vertailuna esim. EAS (4 h) -tuntien hinta (netistä vertailtuna) 30 - 80€ / teoriakoe 37€ (30 min) / ajokoe 93€ (60 min).

RTK-koulutuksen ajoituksessa ennen ajo-oikeuden saamista, painottuvat opetussisällöt usein ajamisen hierarkioiden (GDE-matriisi, Hatakka et al.) alatasoille koska näissä on usein vielä niin paljon puutteita, ettei oppilas ole valmis omaksumaan ylemmän tason asioita. RTK-koulutuksen paikkaa tulisi vakavasti pohtia, ja siirto kortin saannin jälkeiseen aikaan mahdollistaisi GDE-matriisin ylätasojen paremman omaksumisen. Vähimmäisedellytys pitäisi olla suoritettu teoriakoe. RTK-tuntien suorittaminen reaaliaikaisesti opettajan johdolla lisäisi mahdollisuuksia käsitellä kuljettajasta johtuvia riskejä. Tähän antaisi liukasratojen yhteyteen valmistuneet turvatalot hyviä lisäkeinoja.

Ajokokeeseen mennään monesti heti pakollisen opetuksen saannin jälkeen ja hylätyn ajokokeen jälkeen eikä välttämättä osteta lisäopetusta vaan mennään uudelleen kokeeseen. Nämä kuormittavat ajokokeita ja lisäävät ajokortin kustannuksia ilman liikenneturvallisuusvaikutuksia. Tutkinnon vastaanottajalla pitäisi olla mahdollisuus määrätä lisäopetusta tarpeelliseksi katsomansa määrä ennen uutta koetta, mahdollisesti opetuksen aihepiiri kohdentaen.

#### Ajoharjoitteluratojen hyödyntäminen

Pääosin 1990-luvun vaihteessa Suomeen rakennettu ajoharjoittelurataverkosto on mahdollista saada pääosin jälleenkäyttöön. Ratojen käyttö 2-vaiheessa ja syventävässä vaiheessa ryhmäopetuksessa antoi mahdollisuuden tuoda konkreettisesti pohdittavaksi liikenteen riskejä erityisesti GDE-matriisin ylätasolla. Ratoja voitaisiin hyödyntää hieman eri mallilla kuin aiemmin ja painottaa opetusta näyttöihin, ryhmäajoon ja kokemusten läpikäyntiin. Ratojen yhteydessä olevat turvatalot toisivat tähän lisämahdollisuuden teoriaopetuksen järjestämisessä tarjoten konkreettisia asioita, joista oppilas saa oivalluksia. Ryhmässä näitä käsitellen päästäisiin vaikuttamaan asenteisiin. Ajamien hierarkioiden ylempien tasojen läpikäynti on hedelmällisintä kasvokkain eri opetusmenetelmiä hyödyntäen.

#### Nuoren kuljettaja ajoterveyden ja kypsyyden arviointi

Koulujärjestelmällämme ja -terveydenhoidolla on paljon tietoa nuoresta jo ennen kuin tämä alkaa suorittaa ensimmäistä ajokorttiaan. Tämä tieto tulisi tuoda näkyviin niiltä osin, kun sillä voi olla vaikutusta ajoturvallisuuteen. Siirtyessään ala-asteelta yläasteelle tehdään oppilaalle terveydentarkastus ja tässä yhteydessä voitaisiin tehdä ”kypsyys”- ja terveystarkastus liikennevalojärjestelmällä (vihreä = ei estettä ajokortin suorittamiseen, keltainen = tarvitsee lisätutkimuksia ennen kuin ajokorttia voidaan alkaa suorittaa, punainen = ajoterveysvaatimukset

eivät täyty). Samanlaista järjestelmää voitaisiin käyttää myös muussa terveydenhoidossa, jolloin poliisi tien päällä tietäisi lyhyistäkin lääkärin määräämistä ajokielloista ja voitaisiin suitsia lääkäriltä toiselle kulkevia lääkäritodistuksen shoppaajia. Tieto olisi siis tarvittavien viranomaisten käytössä, keltaisen valon kohdalla ajoterveysvaatimuksista vastaava viranomainen (poliisi) hoitaisi asiaa.

Tätä tietoa voitaisiin käyttää ajokorttilupaa myönnettäessä. Ajokorttilupa tulisi olla myönnetty ennen opetuksen aloittamista, jotta välttyttäisiin tilanteilta, jossa opetetaan, vaikka terveysvaatimukset eivät täyty. Poliisi voi puuttua tilanteeseen vasta ajokortin myöntämisen jälkeen pyytämällä lääkäritodistuksen ja määräämällä ajokieltoon. Tällä hetkellä lääkärin todetessa, että asiakas ei täytä ajoterveysvaatimuksia ja tehdessä tästä ilmoituksen poliisille ei ilmoitus johda mihinkään, ellei asiakkaalla ole ajo-oikeutta (ensimmäinen ajokortti tai ajo-oikeus vanhentunut).

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

Ajokiellon keston muuttaminen

Ajokieltojen tulee olla yhteneväisiä iästä riippumatta ja perustua rikkomuksiin. Yleisesti ottaen vakavien liikenne rikosten ajokieltoja voitaisiin pidentää liikenneturvallisuuden merkityksen korostamiseksi.

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään.**

Ajokorttilain uudistuksessa 2018 pudotettiin opetusmääriä ja poistettiin opetuksen vaiheellisuus muuttaen ajokortin suorittamista tutkintopainotteiseksi. Kuitenkaan kuljettajantutkinto ei ole juurikaan kehittynyt ajokoeajan lisääntymistä lukuun ottamatta. Tällä hetkellä ajokortin suorittamisessa keskitytään ajamisen hierarkioiden (GDE-matriisi, Hatakka et al) alatasoihin, joita myös kuljettajantutkinnossa kyetään mittaamaan. Kuitenkin nuorten onnettomuuksien syyt löytyvät pääosin GDE-matriisin ylätasoilta, joihin pitäisi päästä kuljettajakoulutuksella vaikuttamaan. Vaikuttamiskeinot ja -menetelmät vaativat osallistamista ja osaavan opettajan tuottaakseen tuloksia. Vaikuttaminen ei myöskään onnistu, jos ei ole vielä kokemuksia GDE- matriisin alatasoilta. Opetuksen vaiheellisuuden poistaminen oli virhe, moni muu maa on siirtynyt vaiheellisuuteen ja hakenut opetussisältöjä ja -malleja Suomen hylkäämästä mallista. Ajokorttilakia, kuljettajaopetusta ja kuljettajantutkintoa pitää kehittää pitkäjänteisesti yhteistyössä alan asiantuntijoita kuunnellen. Nuorten liikkumistarpeet eivät saa mennä liikenneturvallisuuden edelle.

Hannula Tiina  
Suomen Ajokonsultointi Oy