

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.

LIKENNETURVALLISUUDEN

ERITYISASiantuntijat ry

23.6.2021

VN/8292/2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Lausunto arviomuistiosta ajokorttilain muutoksille - nuorten liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry LIIKO kiittää lausuntopyynnöstä ja haluaa esittää lausuntonaan arviomuistiosta ajokorttilain muutoksille - nuorten liikenneturvallisuus sisältävistä esityksistä seuraavaa:

Kun ajokorttilakia uudistettiin 2018, lain hyväksymisen yhteydessä eduskunta edellytti, että valtioneuvosto teettää seurantatutkimuksen lakimuutoksen toteutumisesta ja vaikutuksista. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry pitää hyvänä, että eduskunnan tahtotilaa on noudatettu. Lausuntokierroksella kuullaan sidosryhmiä nuorten liikenneturvallisuutta edistävistä vaihtoehtoista ajokorttilainsäädännön muuttamiseksi. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry pitää ajokorttilain muuttamista viiden vuoden välein, nyt kolmannen kerran peräkkäin, kovin lyhytnäköisenä toimintana. Tämän johdosta esitämme, että nyt mahdollisissa muutoksissa kuunneltaisiin aidosti asiantuntijoita ja mahdollisissa muutoksissa huomioitaisiin käytettävissä olevat seurannat ja tutkimustulokset.

Ajokorttilain seurantatutkimuksesta 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.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry ottaa lausunnoissa kantaa seuraaviin kysymyksiin:

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

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 nk. 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).

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.

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.

AJOKIELLON KESTON MUUTTAMINEN

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

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

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

OPETUSPOLKIMEN KATSASTUS

Edellisessä ajokorttilakimuutoksessa luovuttiin pakollisesta opetuspolkimen muutoskatsastuksesta. Tämä on johtanut tilanteeseen, jossa merkittävä määrä ajokokeita joudutaan keskeyttämään heti kokeen alussa. Opetuspoljin on kuljettajantutkinnon vastaanottajalle ja liikenneopettajalle työturvallisuuskysymys. Opetuspoljin on myös muissa Euroopan maissa pakollinen varuste

ajokokeessa. Tutkinnon vastaanottajat joutuvat opetuspolkimen avulla estämään onnettomuuksien syntymistä päivittäin. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry ehdottaa, että opetuspolkimen pakollinen muutoksastus palautettaisiin lainsäädäntöön.

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.

Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

2. Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

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. Myös opetusajoneuvon jarrupolkimen katsastusvelvollisuus tulisi palauttaa.

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

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

MAHDOLLINEN RAJOITUS

Jos päädyttäisiin siihen, että uudella kuljettajalla on oltava jokin rajoitus, tällaisen rajoituksen asettaminen olisi kyseenalaista vain tietyille ikäryhmälle.

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.

LIKENNETURVALLISUUDEN ERITYISASiantuntijat ry

Jarmo Jokilampi

puheenjohtaja

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään.

LIKENNETURVALLISUUDEN

ERITYISASiantuntijat ry

23.6.2021

VN/8292/2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Lausunto arviomuistiosta ajokorttilain muutoksille - nuorten liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry LIIKO kiittää lausuntopyynnöstä ja haluaa esittää lausuntonaan arviomuistiosta ajokorttilain muutoksille - nuorten liikenneturvallisuus sisältävistä esityksistä seuraavaa:

Kun ajokorttilakia uudistettiin 2018, lain hyväksymisen yhteydessä eduskunta edellytti, että valtioneuvosto teettää seurantatutkimuksen lakimuutoksen toteutumisesta ja vaikutuksista. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry pitää hyvänä, että eduskunnan tahtotilaa on noudatettu. Lausuntokierroksella kuullaan sidosryhmiä nuorten liikenneturvallisuutta edistävistä vaihtoehtoista ajokorttilainsäädännön muuttamiseksi. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry pitää ajokorttilain muuttamista viiden vuoden välein, nyt kolmannen kerran peräkkäin, kovin lyhytnäköisenä toimintana. Tämän johdosta esitämme, että nyt mahdollisissa muutoksissa kuunneltaisiin aidosti asiantuntijoita ja mahdollisissa muutoksissa huomioitaisiin käytettävissä olevat seurannat ja tutkimustulokset.

Ajokorttilain seurantatutkimuksesta 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.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry ottaa lausunnoissa kantaa seuraaviin kysymyksiin:

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

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 nk. 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).

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.

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.

AJOKIELLON KESTON MUUTTAMINEN

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

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

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

OPETUSPOLKIMEN KATSASTUS

Edellisessä ajokorttilakimuutoksessa luovuttiin pakollisesta opetuspolkimen muutuskatsastuksesta. Tämä on johtanut tilanteeseen, jossa merkittävä määrä ajokokeita joudutaan keskeyttämään heti kokeen alussa. Opetuspoljin on kuljettajantutkinnon vastaanottajalle ja liikenneopettajalle työturvallisuuskysymys. Opetuspoljin on myös muissa Euroopan maissa pakollinen varuste ajokokeessa. Tutkinnon vastaanottajat joutuvat opetuspolkimen avulla estämään onnettomuuksien syntymistä päivittäin. Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry ehdottaa, että opetuspolkimen pakollinen muutuskatsastus palautettaisiin lainsäädäntöön.

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.

OPETUSLUPAOPETUS JA SUKULAISUHDE

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. Myös opetusajoneuvon jarrupolkimen katsastusvelvollisuus tulisi palauttaa.

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

MAHDOLLINEN RAJOITUS

Jos päädyttäisiin siihen, että uudella kuljettajalla on oltava jokin rajoitus, tällaisen rajoituksen asettaminen olisi kyseenalaista vain tietylle ikäryhmälle.

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.

LIKENNETURVALLISUUDEN ERITYISASiantuntijat ry

Jarmo Jokilampi

puheenjohtaja

Jokilampi Jarmo
Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry