

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.

Ajokieltokoulutus

Ajokieltokoulutuksesta on hyviä kokemuksia ja sen laajentaminen koskemaan kaikkien ajokorttiluokkien uusia kuljettajia on kannatettava esitys. Seurantutkimuksen mukaan ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyvien kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Ajokieltokoulutuksen laajentamisella osaan riskikuljettajista päästäisiin vaikuttamaan entistä varhaisemmassa vaiheessa. Tämä toimenpide ei kohdistuisi siihen valtaosaan nuorista, jotka toimivat liikenteessä vastuullisesti.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen olisi hallinnollisesti kevyempänä menettelynä parempi kuin sille vaihtoehtona esitetty liikennenerikostaustan huomioiminen ajokortin myöntämisessä, joka sekin olisi varsin kannatettava toimenpide.

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen

Poikkeusluvan kriteerien keventäminen on johtanut alle 18-vuotiaiden ajokortillisten määrän voimakkaaseen kasvuun. Nuorten liikenneturvallisuus on kuitenkin jatkanut parantumistaan ja ajokorttimääriin suhteutettuna liikennerekostapahtuu aiempaa vähemmän. On myös hyvä huomioida, että 17-vuotiaana ajokortin suorittanut on jo huomattavasti kokeneempi kuljettaja 18-vuotiaana ja siten riski joutua vaaratilanteisiin on tuolloin pienempi. Tämä seikka voi vaikuttaa 18- ja 19-vuotiaiden liikenneturvallisuuden voimakkaampaan paranemiseen.

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen mahdollistaisi kaikille halukkaille nuorille ajokortin suorittamisen jo EU:n ajokorttidirektiivin minimi-iässä eli 17-vuotiaana. Lupamenettelyn luopuminen vähentäisi myös Traficomien hallinnollisia kuluja, sillä ikäpoikkeuslupien käsittelyyn käytetään tällä

hetkellä 13–14 henkilötyövuotta. Hakemusten määrä kasvaa edelleen, joten odotettavissa on myös hallinnollisten kustannusten kasvua.

Vilppi teoriakokeessa

Autoliitto pitää kannatettavana sitä, että vilpillinen toiminta teoriakokeessa johtaisi automaattisesti hylkäykseen ja siihen, että ennen seuraavaa mahdollisuutta suorittaa koe, pitäisi odottaa määrätty karenssiaika. Kannatettavaa on myös se, että kokeessa vilpillisesti toimineelle tulkitte asetettaisiin määräaikainen kieltä avustaa koetilanteessa.

Alaikäisten ajo-oikeuden rajoittaminen

Autoliitto ei kannata yhtenä vaihtoehtona esitettyä alle 18-vuotiaiden nuorten ajo-oikeuden rajoittamista. Kesäyöt ja viikonloput ovat riskialtuinta aikaa erityisesti nuorten miesten keskuudessa liikenteessä. Tähän riskikäyttäytymiseen pitää kuitenkin pyrkiä vaikuttamaan muilla keinoin kuin rajoittamalla koko ikäluokan liikkumisen vapautta.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen ensimmäisessä vaiheessa kävi ilmi, että alle 18-vuotiaana ajokortin ajavat nuoret saavat kortin tarpeeseen. Tätä itsenäisen liikkumisen tarvetta on töiden ja harrastusten takia myös myöhään illalla, aikaisin aamulla ja viikonloppuisin, joten ajo-oikeuden rajaaminen sotisi poikkeuslupakäytännön tarkoitusta vastaan. Rajoituksen noudattamisen valvominen olisi myös hyvin vaikeaa ja moni riskihakuisesti muutenkin käyttäytyvä nuori jättäisi todennäköisesti noudattamatta määräystä pienen kiinnijäämisriskin takia. Tämä voisi vaikuttaa myös muiden sääntöjen kunnioituksen heikkenemiseen.

Myöskään kyydissä matkustavien ikää tai lukumäärää ei pidä rajoittaa. Kuten arviomuistiossa todetaan, vanhemman kanssa ajaminen ei vastaisi nuorten liikkumistarpeeseen, vaan vastaisi opetuslupaopetusta, ja nuorten pitää pystyä kulkemaan esimerkiksi harrastukseen toisen nuoren kanssa kimppekyydillä.

Uuden kuljettajan merkki

Uuden kuljettajan merkki ei olisi uusi ratkaisu eikä se ratkaise todellista ongelmaa. Merkki ei estä ylinopeuksia, rattijuoppoutta eikä muitakaan hölmöilyjä liikenteessä, kuten ei 80 km/h -latakkään aikoinaan. Merkin käyttöä olisi myös hyvin vaikea valvoa ja sen pois jättämiseen voisi olla suuri kiusaus, vaikka siihen ei enää mitään nopeusrajoitusta liittyisikään. Merkki voisi lähinnä johtaa muiden tienkäyttäjien käytökseen kielteisesti, mikä olisi uuden vähäisellä kokemuksella liikkuvan sääntöjä noudattavan autoilijan kannalta hyvin haitallista. Yleisten rikosoikeudellisten periaatteiden mukaan merkin käyttämättä jättämisestä ei voisi myöskään määrätä kovin merkityksellistä seuraamusta.

Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Ajokorttilain uudistus on ollut ensikokemusten perusteella hyvä ja pääosin onnistunut. On hyvä, että niin teoria- kuin ajo-opetuksessa painotetaan sitä, että oppilas osaa asiat eikä kaikkia pakoteta saamaan samaa määrää opetusta. Joku oppii teorian nopeammin kuin toinen ja joku tarvitsee puolestaan vähemmän tunteja auton hallinnan opetteluun.

Kuljettajaopetuksen mahdollinen kehittäminen ei saa johtaa pakollisen opetusmäärän lisääntymiseen ja siten ajokortin hinnannousuun. Ajokorttiuudistus on lisännyt opetuslupaopetuksen suosiota. Opetuslupaopetuksen on havaittu vaikuttavan myönteisesti uuden kuljettajan asenteisiin. Opetuslupaoppilaat ajavat usein huomattavasti enemmän kuin autokouluoppilaat, minkä ansiosta he ovat varmempia kuljettajia jo ajotutkintoon mennessään. Ajotutkinnon lisäksi opetuslupaoppilaat läpäisevät kuitenkin paremmin myös teoriakokeen eli opetuslupaopettajat suhtautuvat vakavasti myös liikennesääntöjen yms. opettamiseen.

Opetuslupaopettajien teoriakokeesta ja opetusajoneuvojen muutokatsastuksesta luopumisen ei ole osoitettu heikentäneen liikenneturvallisuutta. Suomi on ainoa maa Euroopassa, joka vaatii erillisen jarrupolkimen asentamisen opetusluvalla käytettäviin ajoneuvoihin. Koska opetusluvalla koulutetut suoriutuvat paremmin ajotutkinnosta ja teoriakokeesta, niin meillä pitäisi toteuttaa keinoja, joilla opetusluvan suosio kasvaisi. Suomalaiset opetuslupaopettajat ja -oppilaat eivät voi olla niin huonoja, että vain meillä tarvitaan lisäjarrupoljin opetuslupa-ajoneuvossa. Opetusluvan suosiota voitaisiin lisätä luopumalla poljinvaatimuksesta. Poljinvaatimusta ei ole esimerkiksi liikenneturvallisuuden mallimaassa Ruotsissa, jossa yli 80 prosenttia henkilöauton ajokorteista opetetaan opetusluvalla. Ruotsissa on arvioitu, että ottaen huomioon polkimen hankkimisen ja asentamisen kustannukset ja siitä saatava hyöty, poljinvaatimus ei ole perusteltu.

Ajoharjoitteluratojen hyödyntäminen

Ajoharjoitteluratojen osalta muistiossa kiinnitetään oikealla tavalla huomiota ratojen saatavuuteen eri puolilla Suomea. Toinen keskeinen ongelma ajoharjoitteluratojen suhteen on se, että merkittävä osa niistä ei vastaa enää 2000-luvun ajoneuvoilla edellytettäviä vaatimuksia. Investoinnit korjauksiin johtaisivat merkittävään kustannusten nousuun. Ajoharjoitteluratojen pakollinen hyödyntäminen ei ole kannatettava asia.

Lopuksi

Aina on olemassa se joukko, joka ei tarvitse ajokorttia tai omaa autoa ajamiseen, saati huolehdi ajokunnostaan tai -terveydestään, ja jonka toimintaa eivät rajoita ajokiellot tai liikennesäännöt. Tämä joukko on vielä varsinaista riskiryhmääkin pienempi. Heidän asenteensa eivät rajoitu liikenteeseen, vaan ne aiheuttavat ongelmia kaikilla elämän osa-alueilla.

Uudet nuoret sukupolvet käyttäytyvät kuitenkin keskimäärin vastuullisemmin kaikilla elämän alueilla, myös liikenteessä, vaikka se tuntuukin välillä olevan vanhemmille sukupolville vaikea asia myöntää. Tästä syystä rajoittavat toimenpiteet ja lisääntyvät vaatimukset tulisi kohdistaa ongelmaan, eikä niitä tulisi toteuttaa simputuksenomaisina, omaan ja muiden tielläliikkujien turvallisuuteen vastuullisesti suhtautuviin kuljettajiin.

Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

-

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

Ajokieltokoulutuksen, ajokieltojen pituuden ja muiden sääntöjä rikkoneisiin kohdistuneiden seuraamusten tulee kohdistua samalla tavalla kaikkiin uusiin kuljettajiin ikäluokasta riippumatta. Kuten edellä on todettu, mitään kokonaista joukkoa koskevia rajoituksia ei pidä ottaa käyttöön. Valtaosa nuorista ja muistakin uusista ajokortillisista käyttäytyy vastuullisesti joka tapauksessa.

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään.

22.6.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: Arviomuistio ajokorttilain muutoksille - nuorten liikenneturvallisuus (VN/8292/2021)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

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

Ajokorttilakiuudistuksesta on kulunut vielä liian lyhyt aika, jotta sen vaikutuksista voitaisiin tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä. Varsinkin kun seurantatutkimus on kesken eikä alustavissa selvityksissä ole ilmennyt merkittäviä tai olennaisia muutoksia huonompaan suuntaan, päin vastoin.

Suurin osa nuorista ja uusista kuljettajista toimii liikenteessä vastuullisesti muut tienkäyttäjät huomioiden eivätkä aiheuta liikenneturvallisuudelle erityistä vaaraa. Liikenneturvallisuus on kehittynyt koko ajan parempaan suuntaan myös nuorten osalta, vaikkakin kehityksen soisi olla nopeampaa. Liikenneturvallisuuskehitystä hidastaa kuitenkin pieni joukko niin sanottuja

riskikuljettajia ja toimenpiteet pitäisi kohdentaa tähän joukkoon sen sijaan, että rajoitetaan ja haitataan koko joukon liikkumista.

Ajokieltokoulutus

Ajokieltokoulutuksesta on hyviä kokemuksia ja sen laajentaminen koskemaan kaikkien ajokorttiluokkien uusia kuljettajia on kannatettava esitys. Seurantutkimuksen mukaan ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyvien kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Ajokieltokoulutuksen laajentamisella osaan riskikuljettajista päästäisiin vaikuttamaan entistä varhaisemmassa vaiheessa. Tämä toimenpide ei kohdistuisi siihen valtaosaan nuorista, jotka toimivat liikenteessä vastuullisesti.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen olisi hallinnollisesti kevyempänä menettelynä parempi kuin sille vaihtoehtona esitetty liikenneerikostaustan huomioiminen ajokortin myöntämisessä, joka sekin olisi varsin kannatettava toimenpide.

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen

Poikkeuslupan kriteerien keventäminen on johtanut alle 18-vuotiaiden ajokortillisten määrän voimakkaaseen kasvuun. Nuorten liikenneturvallisuus on kuitenkin jatkanut parantumistaan ja ajokorttimääriin suhteutettuna liikenneerikoksia tapahtuu aiempaa vähemmän. On myös hyvä huomioida, että 17-vuotiaana ajokortin suorittanut on jo huomattavasti kokeneempi kuljettaja 18-vuotiaana ja siten riski joutua vaaratilanteisiin on tuolloin pienempi. Tämä seikka voi vaikuttaa 18- ja 19-vuotiaiden liikenneturvallisuuden voimakkaampaan paranemiseen.

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen mahdollistaisi kaikille halukkaille nuorille ajokortin suorittamisen jo EU:n ajokorttidirektiivin minimi-iässä eli 17-vuotiaana. Lupamenettelyn luopuminen vähentäisi myös Traficomien hallinnollisia kuluja, sillä ikäpoikkeuslupien käsittelyyn käytetään tällä hetkellä 13–14 henkilötyövuotta. Hakemusten määrä kasvaa edelleen, joten odotettavissa on myös hallinnollisten kustannusten kasvua.

Vilppi teoriakokeessa

Autoliitto pitää kannatettavana sitä, että vilpillinen toiminta teoriakokeessa johtaisi automaattisesti hylkäykseen ja siihen, että ennen seuraavaa mahdollisuutta suorittaa koe, pitäisi odottaa määrätty karenssiaika. Kannatettavaa on myös se, että kokeessa vilpillisesti toimineelle tulkitse asetettaisiin määräaikainen kielto avustaa koetilanteessa.

Alaikäisten ajo-oikeuden rajoittaminen

Autoliitto ei kannata yhtenä vaihtoehtona esitettyä alle 18-vuotiaiden nuorten ajo-oikeuden rajoittamista. Kesäyöt ja viikonloput ovat riskialtointa aikaa erityisesti nuorten miesten keskuudessa liikenteessä. Tähän riskikäyttäytymiseen pitää kuitenkin pyrkiä vaikuttamaan muilla keinoin kuin rajoittamalla koko ikäluokan liikkumisen vapautta.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen ensimmäisessä vaiheessa kävi ilmi, että alle 18-vuotiaana ajokortin ajavat nuoret saavat kortin tarpeeseen. Tätä itsenäisen liikkumisen tarvetta on töiden ja harrastusten takia myös myöhään illalla, aikaisin aamulla ja viikonloppuisin, joten ajo-oikeuden rajaaminen sotisi poikkeuslupakäytännön tarkoitusta vastaan. Rajoituksen noudattamisen valvominen olisi myös hyvin vaikeaa ja moni riskihakuisesti muutenkin käyttäytyvä nuori jättäisi todennäköisesti noudattamatta määräystä pienen kiinnijäämisriskin takia. Tämä voisi vaikuttaa myös muiden sääntöjen kunnioituksen heikkenemiseen.

Myöskään kyydissä matkustavien ikää tai lukumäärää ei pidä rajoittaa. Kuten arviomuistiossa todetaan, vanhemman kanssa ajaminen ei vastaisi nuorten liikkumistarpeeseen, vaan vastaisi opetuslupaopetusta, ja nuorten pitää pystyä kulkemaan esimerkiksi harrastukseen toisen nuoren kanssa kimppekyydillä.

Uuden kuljettajan merkki

Uuden kuljettajan merkki ei olisi uusi ratkaisu eikä se ratkaise todellista ongelmaa. Merkki ei estä ylinopeuksia, rattijuoppoutta eikä muitakaan hölmöilyjä liikenteessä, kuten ei 80 km/h -lätäkään aikoinaan. Merkin käyttöä olisi myös hyvin vaikea valvoa ja sen pois jättämiseen voisi olla suuri kiusaus, vaikka siihen ei enää mitään nopeusrajoitusta liittyisikään. Merkki voisi lähinnä johtaa muiden tienkäyttäjien käytökseen kielteisesti, mikä olisi uuden vähäisellä kokemuksella liikkuvan sääntöjä noudattavan autoilijan kannalta hyvin haitallista. Yleisten rikosoikeudellisten periaatteiden mukaan merkin käyttämättä jättämisestä ei voisi myöskään määrätä kovin merkityksellistä seuraamusta.

Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Ajokorttilain uudistus on ollut ensikokemusten perusteella hyvä ja pääosin onnistunut. On hyvä, että niin teoria- kuin ajo-opetuksessa painotetaan sitä, että oppilas osaa asiat eikä kaikkia pakoteta saamaan samaa määrää opetusta. Joku oppii teorian nopeammin kuin toinen ja joku tarvitsee puolestaan vähemmän tunteja auton hallinnan opetteluun.

Kuljettajaopetuksen mahdollinen kehittäminen ei saa johtaa pakollisen opetusmäärän lisääntymiseen ja siten ajokortin hinnannousuun. Ajokorttiuudistus on lisännyt opetuslupaopetuksen suosiota. Opetuslupaopetuksen on havaittu vaikuttavan myönteisesti uuden kuljettajan asenteisiin. Opetuslupaoppilaat ajavat usein huomattavasti enemmän kuin autokouluoppilaat, minkä ansiosta he ovat varmempia kuljettajia jo ajotutkintoon mennessään. Ajotutkinnon lisäksi opetuslupaoppilaat

läpäisevät kuitenkin paremmin myös teoriakokeen eli opetuslupaopettajat suhtautuvat vakavasti myös liikennesääntöjen yms. opettamiseen.

Opetuslupaopettajien teoriakokeesta ja opetusajoneuvojen muutokatsastuksesta luopumisen ei ole osoitettu heikentäneen liikenneturvallisuutta. Suomi on ainoa maa Euroopassa, joka vaatii erillisen jarrupolkimen asentamisen opetusluvalla käytettäviin ajoneuvoihin. Koska opetusluvalla koulutetut suoriutuvat paremmin ajotutkinnosta ja teoriakokeesta, niin meillä pitäisi toteuttaa keinoja, joilla opetusluvan suosio kasvaisi. Suomalaiset opetuslupaopettajat ja -oppilaat eivät voi olla niin huonoja, että vain meillä tarvitaan lisäjarrupoljin opetuslupa-ajoneuvossa. Opetusluvan suosiota voitaisiin lisätä luopumalla poljinvaatimuksesta. Poljinvaatimusta ei ole esimerkiksi liikenneturvallisuuden mallimaassa Ruotsissa, jossa yli 80 prosenttia henkilöauton ajokorteista opetetaan opetusluvalla. Ruotsissa on arvioitu, että ottaen huomioon polkimen hankkimisen ja asentamisen kustannukset ja siitä saatava hyöty, poljinvaatimus ei ole perusteltu.

Ajoharjoitteluratojen hyödyntäminen

Ajoharjoitteluratojen osalta muistiossa kiinnitetään oikealla tavalla huomiota ratojen saatavuuteen eri puolilla Suomea. Toinen keskeinen ongelma ajoharjoitteluratojen suhteen on se, että merkittävä osa niistä ei vastaa enää 2000-luvun ajoneuvoilla edellytettäviä vaatimuksia. Investoinnit korjauksiin johtaisivat merkittävään kustannusten nousuun. Ajoharjoitteluratojen pakollinen hyödyntäminen ei ole kannatettava asia.

Lopuksi

Aina on olemassa se joukko, joka ei tarvitse ajokorttia tai omaa autoa ajamiseen, saati huolehdi ajokunnostaan tai -terveydestään, ja jonka toimintaa eivät rajoita ajokiellot tai liikennesäännöt. Tämä joukko on vielä varsinaista riskiryhmääkin pienempi. Heidän asenteensa eivät rajoitu liikenteeseen, vaan ne aiheuttavat ongelmia kaikilla elämän osa-alueilla.

Uudet nuoret sukupolvet käyttäytyvät kuitenkin keskimäärin vastuullisemmin kaikilla elämän alueilla, myös liikenteessä, vaikka se tuntuukin välillä olevan vanhemmille sukupolville vaikea asia myöntää. Tästä syystä rajoittavat toimenpiteet ja lisääntyvät vaatimukset tulisi kohdistaa ongelmaan, eikä niitä tulisi toteuttaa simputuksenomaisina, omaan ja muiden tielläliikkujien turvallisuuteen vastuullisesti suhtautuviin kuljettajiin.

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

Ajokieltokoulutuksen, ajokieltojen pituuden ja muiden sääntöjä rikkoneisiin kohdistuneiden seuraamusten tulee kohdistua samalla tavalla kaikkiin uusiin kuljettajiin ikäluokasta riippumatta. Kuten edellä on todettu, mitään kokonaista joukkoa koskevia rajoituksia ei pidä ottaa käyttöön. Valtaosa nuorista ja muistakin uusista ajokortillisista käyttäytyy vastuullisesti joka tapauksessa.

Kunnioittavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

Tolvanen Jukka
Autoliitto ry