

7.7.2021

Lausuntoyhteenveto: Arviomuistio ajokorttilain muutoksille – nuorten liikenneturvallisuus

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti lainsäädäntöhankkeen ajokorttilain muuttamiseksi maaliskuussa 2021. Hankkeen taustalla on tarve parantaa erityisesti nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta. Liikenne- ja viestintäministeriön virkamiesvalmistelun pohjalta laadittiin lausuttavana ollut arviomuistio ajokorttilain mahdollisista muutoksista. Arviomuistiossa esitellään ja arvioidaan erilaisia nuorten liikenneturvallisuutta parantavia vaihtoehtoja.

Arviomuistio oli avoimesti lausuttavana lausuntopalvelu.fi -sivustolla 26.5.–23.6.2021 välisenä aikana.

Lausuntoja saatiin määräajassa yhteensä **36**.

Lausunnon antoivat **Ajovarma Oy, Autoliitto ry, CAP-Group Oy, Epic Autokoulu Oy, Etelä-Pohjanmaan Autokouluyhdistys ry, Hämeen ammatti-instituutti Oy, Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry, Koneyrittäjät ry, Liikenne- ja viestintävirasto, Liikenneoikeusyhdistys ry, Liikenneopetus ry, Liikenneturva, Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Nokian ajoharjoitteluratasäätiö, oikeusministeriö, Onnettomuustietoinstituutti OTI, Opetushallitus, Poliisihallitus, Posti Group Oyj, Psychdrive Oy, Rahtarit ry, Riihimäen seudun ajoharjoitteluratasäätiö, sisäministeriön poliisiosasto, sosiaali- ja terveysministeriö, Suomen Ajokonsultointi Oy, Suomen Ajokyvynarvioitsijat ry, Suomen Ammattiin Opiskelevien liitto – SAKKI ry, Suomen Autokoululiitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Lukiolaisten Liitto, Suomen Motoristit ry ja Suomen Psykologiliitto sekä kolme yksityishenkilöä.**

Lausuntopyynnössä kaikille lausunnonantajille esitettiin kolme kysymystä:

1. *Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehdoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.*
2. *Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?*
3. *Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.*

Lisäksi oikeusministeriölle, sisäministeriölle ja Poliisihallitukselle esitettiin lisäkysymyksiä, jotka liittyivät oikeusministeriön valmistelemaan lainsäädäntöön ja poliisin toimintaan.

Lausuntoyhteenvedossa saatu lausuntopalaute on jaoteltulausunnonantajille yhteisten edellä lueteltujen kysymysten pohjalta.

Sisällysluettelo

1. Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana?	2
2. Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?	28
3. Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin?	30
4. Muita huomioita	31

1. Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana?

Ajamisen rajoittaminen tiettyyn vuorokauden aikaan

Useissa lausunnoissa kannatettiin alaikäisten kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittamista. Arviomuistiossa esitetyistä vaihtoehtoista eniten kannatusta sai ajo-oikeuden rajoittaminen niin, ettei alaikäinen kuljettaja saisi ajaa henkilöautoa viikonloppuisin, yöaikaan.

Sosiaali- ja terveysministeriö kannattaa ajo-oikeuksien rajoittamista yöaikaan. Muistion sivun kuusi mukaan poikkeuslupia myönnetään pitkien etäisyyksien tai puuttuvien joukkoliikenneyhteyksien vuoksi, jotka säännöllisesti hankaloittavat pääsemistä kouluun, työhön, työpaikalla tapahtuvaan koulutukseen tai säännölliseen ja tavoitteelliseen harrastukseen. Syynä voivat olla myös hakijan terveydelliset syyt, jotka hankaloittavat tai estävät säännöllistä kulkemista. Sosiaali- ja terveysministeriö pitää epätodennäköisenä, että edellä mainitut kriteerit täyttyisivät perjantain ja lauantain tai lauantain tai sunnuntain välisinä öinä (klo 00-06), jolloin muistion mukaan tapahtuu eniten ajokieltoon määäämisiä.

Sisäministeriön poliisiosasto kannattaa alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittamista tai porrastamista. Sisäministeriön poliisiosasto pitää ajamisen rajoittamista riskialttiimpina vuorokauden aikoina perusteltuna, sillä poikkeuslupan voi saada vain tietyillä perusteilla ja rajoitusaikoina ajaminen perustuu muihin syihin kuin poikkeuslupan saamisen edellytyksenä oleviin syihin.

Poliisihallitus pitää lausunnossaan kannatettavimpana vaihtoehtona yöaikaisen ajamisen rajoittamista, koska vakavat onnettomuudet ja liikennerikokset ovat painottuneet tilastojen mukaan yöaikaan.

Rahtarit ry:n mukaan paras vaihtoehto olisi useamman ehdotuksen yhdistelmä, jossa rajoitettaisiin alle 18-vuotiaiden B-kortin suorittaneiden ajo-oikeuksia viikonloppu öisin 23-06 välisenä aikana, sekä rajoitettaisiin samana ajan jaksona mahdollisuutta kuljettaa mukana matkustajia siten, että kuljettajan lisäksi mukana saisi olla vain yksi matkustaja ja hänkään ei saisi olla päihtyneenä kyydissä.

Hämeen ammatti-instituutti Oy kannattaa yöaikaisen ajamisen rajoittamista ikäpoikkeuslupan saaneilta ennen ajokortin vähimmäisikää ajotilanteissa, jotka tapahtuvat vapaa-ajalla ja joissa nuorten kyydissä on muita henkilöitä. Hämeen ammatti-instituutti Oy huomauttaa, että 17-vuotiaita kuljettajia on jatkossakin sekä ikäpoikkeusluvalla että ammatillisen kuljettajakoulutuksen alennetulla ikävaatimuksella, ja täydellinen yöaikainen rajoitus hankaloittaisi kohtuuttomasti ammatillisia kuljettajaopiskelijoita ja ikäpoikkeuslupan myöntämisen edellytysten mukaisia liikkumistarpeita.

Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry kannattaa yöaikaisen ajamisen rajoittamista ja katsoo, että rajoitusta voitaisiin kokeilla väliaikaisesti ja tutkia sen vaikutusta. Kesäajan viikonloput lisäävät riskikäyttäytymistä. Valvonnan toteuttaminen lienee tässä suurin ongelma. Riskikäyttäytyvät todennäköisesti syyllistyisivät helposti rajoitusten rikkomiseen ja uhmakas käyttäytyminen lisääntyisi vielä kaveriporukassa. Ikäpoikkeusluvassahan on määriteltä ajon tarkoitus mihin lupa on myönnetty.

Suomen Ajokonsultointi Oy toteaa lausunnossaan, että nuorten kuljettajien onnettomuuksista erittäin suuri osa tapahtuu viikonloppuöisin, kaverit kyydissä, kovalla nopeudella ja usein alkoholikin on mukana. Suomen Ajokonsultointi Oy:n mukaan tällainen riskiajaminen 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”.

Yöllisen ajamisen rajoittamista kannattaa myös **Suomen Psykologiliitto ry**. Liiton mukaan yöajamisen tarve koskee oletettavasti niin pientä osaa alaikäisistä, että tämä ei rajoita merkittävästi niitä kulkemistarpeita, joihin lupa yleensä haetaan (opiskelu, harrastus, työ).

Liikenne- ja viestintävirasto haluaa kiinnittää huomiota siihen, että alaikäisten henkilöautonkuljettajien ajo-oikeuksien rajoittamisessa on hyvä arvioida kokonaisvaltaisesti rajoituksien vaikutukset liikenneturvallisuuteen, nuorten liikkumismahdollisuuksiin sekä viranomaisen valvontamahdollisuuksiin. Liikenne- ja viestintävirasto pitää hyvänä, että nuorten liikkumismahdollisuudet huomioidaan. Ikäpoikkeusluvan suuri suosio on osoittanut, että myös alle 18-vuotiaat kokevat tarvetta henkilöauton ajo-oikeuden hankkimiseksi. Poikkeusluvan suuren suosion ja vähäisten hylättyjen hakemusten vuoksi, ikäpoikkeusluvasta on tullut niin kansalaiselle kuin viranomaiselle ylimääräinen taakka, joka olisi ratkaistavissa myös muilla lainsäädännönkeinoilla. Mahdollisissa rajoituksissa tai ajo-oikeuden porrastamisessa tulee huomioida se, ettei siitä aiheudu ajo-oikeuden haltijalle kohtuuttomia kustannuksia tai ylimääräistä taakkaa.

Viranomaisten mahdollisuudet valvoa ajo-oikeudelle asetettavia rajoituksia ovat rajalliset ja rajoitusten toteuttaminen vaatisi aina ajoneuvon pysäyttämistä, jolloin niiden tehokkuus voi jäädä haluttua pienemmäksi. Nuorille kuljettajille asetettava kellonaikaan sidottu liikkumisrajoitus sen sijaan olisi myös huoltajan valvottavissa. Yöaikaan asetettava ajamisen rajoitus myös osaltaan sulkisi pois alkoholin tai matkustajien kuljettamiseen liittyviä ongelmia. Kellonaikaan tai viikonpäivään sidottu rajoitus ei kuitenkaan saisi estää nuoren kulkemista harrastukseen tai työhön.

Vaikutukset viranomaisresursseihin vaihtelevat huomattavasti riippuen rajoitusten toteutustavasta. Ajokortille tehtävä ja automaattisesti ajo-oikeudelta poistuva määräaikainen rajoitus vaatisi merkittäviä uusia järjestelmäkehittämisen resursseja sekä aiheuttaisi virastolle kustannuksia. Muutostarve olisi huomattavasti pienempi, jos rajoitusta ei tarvitsisi ajokortilta erikseen poistaa tai rajoituksen poistaminen tapahtuisi fyysisen asiointitapahtuman yhteydessä, jolloin ajokortin haltija asioisi viraston palveluntuottajalla poistaakseen ehdon ajokortiltaan ja tilaisi uuden maksullisen ajokortin. Jos rajoitukset perustuisivat suoraan lakiin, ei syntyisi muutostarpeita virastolle tai asiointivaatimuksia ajokortin haltijalle. Tämän vaihtoehdon yhdenmukaisuutta ajokorttidirektiivin kanssa pitäisi kuitenkin tarkemmin selvittää.

Mahdollisesti suunnitteilla olevan ajokorttidirektiivin uudistuksen sekä Liikenne- ja viestintävirastossa meneillään olevan tietojärjestelmien muutostyön vuoksi virasto ei kannata suurien järjestelmiin kohdistuvien muutosten tekemistä. Tästä johtuen Liikenne- ja viestintävirasto esittää, että rajoituksista ajo-oikeuteen tulisi säätää pelkästään lainsäädäntötasolla tai vaihtoehtoisesti niiden ollessa ajo-oikeuteen sidottuja poistamisen tulisi tapahtua asiakkaan fyysisen asiointin kautta. Edellä mainitut vaihtoehdot olisivat myös toteutettavissa lakimuutoksen tavoiteaikataulussa.

Ajovarma Oy katsoo lausunnossaan ajo-oikeuden ajallisen rajoittamisen olevan kannatettavaa, mutta tällöin on huomioitava nuorten yksilölliset liikkumistarpeet ja ratkaistava valvontaan liittyvät haasteet. Ajovarma Oy katsoo lausunnossaan myös, että mahdollinen ajo-oikeuden rajoittaminen olisi järkevintä toteuttaa niin, että välttyttäisiin uusilta ajokorttijärjestelmään tehtäviltä muutoksilta.

Liikenneturva kannattaa vaihtoehtoa alaikäisten ajamisen rajoittamisesta riskialttiimpina vuorokaudenaikoina, ja katsoo, ettei ajo-oikeuden rajoittaminen tietyn vuorokauden ajan osalta välttämättä edellyttäisi ajokorttiin erityisehtoa eikä asiointia erityisehdon poistamiseksi eikä myöskään merkittäviä tietojärjestelmämuutoksia. Tämä erityisehto alaikäisen ajo-oikeuteen olisi lakiin kirjattu ja voimassa ainoastaan Suomessa.

Posti Group Oy toteaa lausunnossaan, että nuorten kuljettajien yöaikaan tai viikonloppuun kohdistuvat rajoitukset voivat haitata nuorten työllistymistä. Esimerkiksi Postissa työskentelee toistasataa alle 20-vuotiaasta työntekijää, jotka tekevät töitä sanomalehtien varhaisjakelussa ja työssä tarvitaan usein autoa. Posti rekrytoi myös paljon kesätyöntekijöitä varhaisjakeluun ja yöajon rajoittaminen olisi ongelmallista nuorten rekrytoinnille. Jos yöajon rajoitukset koskisivat vain alle 18-vuotiaita kuljettajia, sillä ei olisi vaikutusta Postin toimintaan, sillä alle 18-vuotiaat eivät työskentele Postissa yöaikaan.

Yksityishenkilö kannattaa ajamisen rajoittamista vuorokaudenajan ja viikonlopun ajalta seuraavasti: perjantain ja lauantain välisenä yönä (klo 00–05), lauantain ja sunnuntain välisenä yönä (klo 00–05) sekä perjantai-, lauantai- ja sunnuntai-iltoina (klo 22–24).

Suomen lukiolaisten liitto SLL ei pidä kohtuullisena rajoittaa tiettyinä viikonpäivinä eikä tiettyyn vuorokauden- tai vuodenaikaan tapahtuvaa ajamista, sillä nuorten tilanteet ovat hyvin moninaisia eikä kaikkien nuorten kuljettajien toiminta ole riskihakuista.

Suomen Ammattiin Opiskelevien Liitto - SAKKI ry nostaa esiin työssä oppimisen yleistymisen yhä nuoremmilla opiskelijoilla sekä pidentyneet etäisyydet ammatillisiin oppilaitoksiin, ja toteaa näiden seikkojen liittyvän varsinkin alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittamiseen tai porrastamiseen. SAKKI ry:n mukaan tiettyyn vuorokaudenaikaan ja viikonloppuun kohdistuvat rajoitukset olisivat selvärajaisia, mikä olisi niiden hyvä puoli. Muistiossa on kuitenkin hyvin huomioitu, että myös 17-vuotiailla voi olla työntekoon tai harrastuksiin liittyvää kulkemistarvetta. Tällaista kulkemistarvetta syntyy ammatillisessa koulutuksessa etenevässä määrin. Nuorimpien opiskelijoiden liikkumistarve on lisääntynyt lisääntyvän työpaikalla tapahtuvan oppimisen johdosta ja odotettavissa on tarpeen kasvu. Joillain aloilla työvuorot sijoittuvat ilta- tai yöaikaan, mikä voi edellyttää auton käyttöä varsinkin sellaisilla alueille, joilla julkisen liikenteen tarjonta on vähäistä tai olematonta. Näistä syistä SAKKI ry ei kannata kyseisiä rajoituksia nuorille ajajille kohdistettuna. Jos rajoituksia asetetaan, nämä liikkumistarpeet tulisi huomioida rajoituksissa.

SAKKI ry:n mukaan toinen ammattiin opiskeleviin vaikuttava piirre on oppilaitosten keskittyminen harvemmille paikkakunnille ja opiskelumatkojen kasvaminen. Tilanne on tässä suhteessa jonkin verran erilainen verrattuna lukioihin, joiden verkko on ainakin toistaiseksi kattavampi. Nämä pitkät etäisyydet luovat tarvetta liikkua autolla, myös yksin.

Epic Autokoulu Oy suhtautuu varauksellisesti alle 18-vuotiaiden ajo-oikeuden rajaamiseen tiettyyn vuorokauden aikaan tai viikonloppuisin. Epic Autokoulu Oy huomauttaa, että 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.

Oikeusministeriö antoi alustavan oikeudellisen arvion osasta ehdotuksia ja totesi, että ajokorttilain mahdolliset muutokset koskien nuorten kuljettajien ajo-oikeuden rajoituksia ovat merkityksellisiä muun muassa perustuslain 6 §:ssä turvautun yhdenvertaisuuden kannalta. Oikeusministeriön mukaan asia voi tulla arvioitavaksi myös elinkeinovapauden ja luottamuksensuojan näkökulmasta riippuen esimerkiksi siitä, kohdistuvatko mahdolliset rajoitukset vain uusiin vai jo myönnettyihin ajokorttilupiin. Oikeusministeriö katsoo lausunnossaan, että valmistelussa on arvioitava esitettyjen rajoitusten välttämättömyyttä suhteessa tavoitteeseen, joka on nuorten kuljettajien turvallisuuden lisääminen. Järjestelyn tulee olla sellainen, että sillä ylipäänsä voidaan saavuttaa tavoiteltu päämäärä, joka on painavampi kuin itse perusoikeuden rajoitus.

Liikenneoikeusyhdistys ry huomauttaa lausunnossaan, että henkilöauton kuljettajien ajo-oikeuksien rajoittamisella rajoitetaan heidän liikkumisvapauttaan perusoikeutena, jolloin siihen tulee olla perustuslakivaliokunnan määrittelemät edellytykset. Tämä koskee myös alaikäisiä kuljettajia, jos heille on myönnetty henkilöauton ajo-oikeus.

Liikenneoikeusyhdistys ry:n mukaan oikeasuhtaisina rajoituksina voidaan pitää esimerkiksi vaatimusta tietyn vanhemman henkilön mukana oloa ajoneuvossa ajon aikana joko aina tai ainakin yöaikaan. Silloin olisi tarpeetonta rajoittaa muutoin matkustajien määrää. Ajokorttia hankkivan nuoren liikennerikostaustan huomioiminen sisältää arviomuistiossa mainitun kertautuvan rangaistuksen ongelman. Se olisi myös tarpeetonta, mikäli alle 18-vuotiaan ajo-oikeutta rajoitettaisiin siten, että mukana olisi aina nimetty vanhempi liikennerikostaustaa vailla oleva henkilö.

Autoliitto ry ei kannata alle 18-vuotiaiden ajo-oikeuden rajoittamista ja katsoo, että nuorten riskikäyttäytymiseen pitäisi pyrkiä vaikuttamaan muilla keinoin kuin rajoittamalla koko ikäluokan liikkumisen vapautta. Autoliitto ry:n mukaan 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. Yöaikaisen ajamisen rajoittamista ei kannattanut myöskään **Suomen Autokoululiitto ry**, joka nosti esiin rajoituksen perusoikeusvaikutukset.

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry ei kannata rajoittamista tai porrastamista, koska arviomuistiossa ei voida esittää todistetusti myönteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Suomen Motoristit ry ei kannata vuorokauden aikoihin tai kyyditsemiseen perustuvia koko kuljettajaryhmää koskevia rajoituksia. Noudattamisen valvominen lisäisi poliisin kuormaa kohtuuttomasti ja rajoittaisi vapaata liikkumista esimerkiksi työmatkoilla ja iltaisin tehtävillä harrastus- ja vapaa-ajan matkoilla. Koko ryhmää koskevana järjestely olisi syrjivä niille, joiden työn tai harrastuksen takia tulisi voida sallia ajaminen. Mahdollinen lupajärjestely tätä varten toisi myös liikaa byrokratiaa. Yksi alun perin ajokortin poikkeuslupaa puoltanut argumentti oli päästöjen vähenemä aikuisten suorittamissa nuorten kyydityksissä.

Liikenneopetus ry ei kannata arviomuistiossa kuvattuja rajoituksia ja toteaa, etteivät kaikki yöllä ajavat nuoret ole vaaraksi muulle liikenteelle. Liikenneopetus ry:n mukaan saavutettu ajo-oikeus tulisi olla yhtäläinen kaikille ja mahdollisten rajoitusten kohdalla olisi erittäin tärkeää miettiä valvontaa ja sen tehokkuutta. Kuka käytännössä valvoo mahdollisia yöajokieltoja, ja mitkä olisivat ne hyväksyttävät syyt poiketa rajoituksesta. Onko poliisilla resursseja irrottaa valvontaa siihen yöaikaan?

Rajoituksia ei kannattanut myöskään **Etelä-Pohjanmaan Autokouluyhdistys ry**, joka toteaa rajoitusten valvonnan olevan mahdotonta ja rajoitusten asettavan nuoria eriarvoiseen asemaan julkisen liikenteen puuttuessa. **Psychdrive Oy** ei kannata ajallisia rajoituksia myönnettyyn ajo-oikeuteen, koska ne rajoittaisivat suuremman, turvallisesti liikkuvan nuorison osan liikkumisvapautta.

Alaikäisen kuljettajan kyydissä matkustamisen rajaaminen

Muut ajo-oikeuden rajoitukset kuin yöllisen ajamisen rajoittaminen saivat lausuntokierroksella niukemmin kannatusta.

Liikenneturva kannattaa toisten nuorten kyydissä olemisen rajaamista ja toteaa, että monissa maissa on havaittu erityiseksi riskiksi toisten nuorten läsnäolo matkustajina. Myös yksityishenkilön lausunnossa todetaan, että sosiaalinen tilanne autossa voi muodostua kuljettajan riskikäyttäytymistä lisääväksi tekijäksi.

Poliisihallitus tukee lausunnossaan ehdotusta, että alaikäisen kuljettajan kyydissä sallittaisiin vain yksi alaikäinen matkustaja.

Suomen Psykologiliitto ry kannattaa matkustajakieltoa, sillä ajolupa myönnetään helpottamaan nimenomaan itsenäistä liikkumista eikä nuoren tarvitse toimia kenenkään kuljettajana, ei täysi-ikäisten eikä lasten.

Sisäministeriön poliisiosasto ei lausunnossaan kannata alaikäisen kuljettajan kyydissä olevien matkustajien määrän rajoittamista tai matkustajien iästä säättämistä.

Suomen Lukiolaisten Liitto katsoo lausunnossaan, että kyydissä olevien henkilöiden rajoittaminen voisi aiheuttaa haastavia tilanteita.

Autoliitto ry:n mukaan kyydissä matkustavien ikää tai lukumäärää ei pitäisi rajoittaa.

Ajo-oikeuden porrastaminen (huoltajan mukanaolovelvollisuus)

Liikenneturva kannattaa rajoitusta, jossa ajaminen olisi sallittu vain vanhemman henkilön, esimerkiksi oman huoltajan tai yli 30-vuotiaan henkilön mukana ollessa, esimerkiksi ensimmäisen neljän kuukauden ajan. Vastaavaa mallia on onnistuneesti pilotoitu, ja malli on nyt otettu laajemmin käyttöön Tanskassa.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lausunnossaan, että vanhemman tai aikuisen mukana olon vaatiminen ajon aikana, eli ajo-oikeuden porrastaminen, olisi puolestaan rinnastettavissa nykyiseen opetuslupaopetukseen ja on siten jo toteutettavissa, eikä se vastaisi nuorten itsenäisiin liikkumistarpeisiin. **Autoliitto ry** arvioi ehdotusta lausunnossaan samansuuntaisesti.

Suomen Psykologiliitto ry ei kannata vaihtoehtoa ja katsoo sen kumoavan nuoren itsenäisen liikkumisen mahdollisuuden, ja jos riittäisi, että kyydissä olisi kuka tahansa täysi-ikäinen, ei kehitystasossa välttämättä olisi todellista eroa.

Alkoholin kuljettamisen kieltäminen

Sisäministeriön poliisiosasto ei kannata rajoitusvaihtoehtona esitettyä alkoholin kuljettamisen kieltämistä. Rajoituksen valvominen olisi haasteellista.

Liikenneturva tuo lausunnossaan esiin sen, että alkoholipitoisen aineen hallussapidosta säädetään alkoholilaissa (1102/2017). Lain mukaan henkilö, joka on nuorempi kuin 20 vuotta, ei saa pitää hallussa

väkevää alkoholiuomaa ja henkilö, joka on nuorempi kuin 18 vuotta, ei saa pitää hallussa mietoa alkoholiuomaa. Liikenneturva pitää avonaisten alkoholipakkausten rajaamista myös matkustajilta varteenotettavana keinona.

Yksityishenkilön mukaan muualla käytettyjä keinoja vaarallisen ajamisen vähentämiseksi ovat kiello alkoholisti autossa. Tämä tarkoittaa sitä, että myöskään matkustajat eivät saa nauttia päihteitä. Yksi keino on myös kieltää ajaminen toisten nuorten matkustajina ollessa. Näillä rajoituksilla pyritään siihen, että sosiaalinen tilanne autossa ei muodostuisi kuljettajan riskikäyttäytymistä lisääväksi.

Liikennerekostaustan huomioiminen ajokortin myöntämisessä

Useissa lausunnoissa pidettiin liikennerekostaustan huomioimista ajokortin myöntämisessä kannatettavana ja perusteltuna vaihtoehtona.

Sisäministeriön poliisiosasto pitää perusteltuna, että liikennerekostausta huomioitaisiin esimerkiksi poikkeuslupaharkinnassa. Ajokieltorikostiedot ovat saatavissa ajoneuvoliikennerekisteristä. Rikostietoja selvitetään jo nykyisin liikennettä koskevien lupien myöntämisessä. Rikostiedot selvitetään esimerkiksi taksinkuljettajan ajolupaa myönnettäessä (Laki liikenteen palveluista 25 §).

Poliisihallituksen näkemyksen mukaan aikaisempien liikennerekkomusten ja -rikosten tulisi ehdottomasti vaikuttaa haettaessa B-ajokorttia. Poliisihallituksen näkemyksen mukaan tällä voisi olla merkittävä ennalta estävä vaikutus. Poliisihallitus kuitenkin huomauttaa, että rajoituksen käytännön toteutustapa ei olisi yksinkertainen, mutta siitä huolimatta toteutuksen ei saisi antaa kaatua mahdollisiin tiedon-saanti- ja luovutusongelmiin. Poliisihallituksen mukaan lähtökohtana tulisi olla, ettei ajokortin saaminen pitäisi olla itsestäänselvyys, vaan nuoren tulisi osoittaa aikaisemmalla toiminnallaan, että hän osaa kantaa vastuunsa ja pystyy toimimaan sääntöjen mukaisesti myös tulevana henkilöauton kuljettajana. Nuoruus ja ymmärtämättömyys ei voi selittää kaikkea, koska suurin osa nuorista kuitenkin toimii liikenteessä vastuullisesti ja vain osa nuorista syyllistyy vakaviin liikennerekoksiin ja se on usein nähtävissä jo heidän aiemmassa liikennekäyttäytymisessään.

Suomen Autokoululiitto ry kannattaa liikennerekostaustan huomioimista ajokortin myöntämisessä. Suomen Autokoululiitto ry:n mukaan riskikuljettajien suurimpana ongelmana ovat juuri asenteet. Jos aiemmista liikennerekkomuksista ei tule riittävää rangaistusta, annetaan kuva, ettei ole väliä, miten liikenteessä käyttäytyy. Tämä osaltaan mahdollistaa riskikäyttäytymisen.

Vaihtoehtoa kannattaa myös **Suomen Psykologiliitto ry**.

Liikenneturva muistuttaa, että aiemminkin ajokiellon ajaminen on siirtänyt seuraavan ajokortin saamista. Liikenneturva kannattaa selvityksen tekemistä sekä pitää tärkeänä, että aiemmin liikennerekkomuksiin moottoriajoneuvoilla tehneiltä evätään poikkeuslupa. Lisäksi jo myönnetty poikkeuslupa tulee peruuttaa kokonaan toistuvista lievista tai välittömästi yhdestä vakavammasta liikennerekkomuksesta.

Epic Autokoulu Oy toteaa lausunnossaan suhtautuvansa positiivisesti liikennerekostaustan huomioimiseen ajokortin myöntämisessä.

Rahtarit ry kannattaa vaihtoehtoa ja esittää, että ajokorttihakemukseen lisättäisiin kohta, jossa hakijalta kysyttäisiin, onko hänelle määrätty aiemmin ajokiello. Näin saataisiin kohtuullisen helposti seulottua ne hakijat, joilla on ollut ajokieltoja aiemmin. Myönteisen merkinnän seurauksena palveluntuottaja voisi pyytää lausunnon poliisilta asiasta, minkä perusteella voitaisiin arvioida paremmin, onko henkilö sopiva saamaan ajokortin alaikäisenä. Tällä mallilla saataisiin osittain kierrettyä palveluntarjoajan puutteellista pääsyä liikennerekkomustietoihin.

Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry kannattaa ehdotusta ja toteaa, että riskikuljettajien suurimpana ongelmana ovat juuri asenteet, näyttämisen halu, nopeuden ihannoiti, uuden kokeilu ja kaveripaine. Jos aiemmista liikenne-rikkomuksista ei tule riittävää rangaistusta, annetaan kuva, ettei ole väliä, miten liikenteessä käyttäytyy. Tämä osaltaan mahdollistaa riskikäyttäytymisen. Parhaiten tähän vaikutetaan oikealla koulutuksella jo alimmissa ajokorttiluokissa.

Suomen Ajokyvynarvioitsijat ry katsoo, ettei ajokieltoon määrätyle kuljettajalle tulisi myöntää ikäpoikkeuslupaa ja jo saatu ikäpoikkeuslupa tulisi kumota ajokieltoon määräämisen perusteella. Mikäli kuljettaja toimii liikenteessä niin, että hänet tuomitaan ajokieltoon, ei hän nuorena henkilönä ole vielä kypsä kuljettamaan henkilöautoa turvallisesti. Suomen Ajokyvynarvioitsijat ry ei pidä rangaistusta kohtuuttomana, sillä B-luokan ajo-oikeuden ikäraja on 18-vuotta, eikä sitä oikeutta olla ottamassa pois. Poikkeuslupa ei saa olla uusi normaali.

Suomen Ajokonsultointi Oy nostaa lausunnossaan esiin sen, että tällä hetkellä esimerkiksi ajokorttia ajo ei vaikuta ajokortin myöntämiseen (eikä myöskään ikäpoikkeuslupan myöntämiseen) ajokieltoa pidempään ja jos aiempaa ajokorttia ei ole, ei ajokieltoakaan määrätä. Suomen Ajokonsultointi Oy:n mukaan ajokieltorikostaustan pitää olla este ikäpoikkeuslupan myöntämiselle ja mikäli ikäpoikkeuslupan aikana kuljettaja syyllistyy ajokieltorikokseen, tulee poikkeuslupa perua ja ajo-oikeus palauttaa vasta täysi-ikäisyyden jälkeen. Suomen Ajokonsultointi Oy ehdottaa, että tämä toteutettaisiin esimerkiksi siten, että ikäpoikkeuslupahakemuksen liitteenä tulisi olla enintään kuukauden vanha ote liikenne-rikoksesta.

Onnettomuustietoinstituutti kannattaa lausunnossaan tämän vaikutuskeinon tarkempaa selvittämistä ja viittaa aineistoon liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimista nuorten kuljettajien aiheuttamista kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista, jonka mukaan 14-17-vuotiaista yli neljännes ja 18-24-vuotiaista lähes puolet oli syyllistynyt vähintään yhteen liikenne-rikkeeseen onnettomuutta edeltäneiden viiden vuoden aikana.

Yksityishenkilö pitää ehdotuksen tavoitetta on kannatettavana ja kansainvälisissä selvityksissä on selviä viitteitä sen liikenneturvallisuutta lisäävästä vaikutuksesta. Niissä maissa, joissa on vastaavanlainen menettely, on menettelyllä pelotteena ollut myönteinen vaikutus nuorten kuljettajien asenteisiin.

Liikenne- ja viestintävirasto ei kannata liikenne-rikostaustan huomioimista ajokortin myöntämisessä. Kuten ministeriön muistiossa todetaan, vain noin 0,5 % ikäluokasta syyllistyy useampaan ajokieltorikokseen ja tästä syystä koko ikäluokkaan kohdistuva toimenpide olisi hyvin todennäköisesti ylimitoitettu suhteessa siitä saatavaan hyötyyn. Liikenne-rikostaustan huomioiminen olisi ongelmallista sen vuoksi, että nuori on tosiasiallisesti jo saanut liikenne-rikoksesta rangaistuksen sekä ajokieltoseuraamuksen. Mikäli jo kärsityt seuraamukset nousevat lupaharkinnassa uudelleen tarkasteluun, saattaisi se olla ongelmallista ns. kaksoisrangaistavuuden näkökulmasta. Vuoden 2016 alussa voimaan tulleen ajokorttilain muutoksessa poistettiin muun muassa kohta, joka esti ajokorttiluvan myöntämisen, mikäli henkilö on viimeksi kuluneen vuoden aikana syyllistynyt moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Menettely koettiin lisärangaistukseksi, koska teosta on jo määrätty normaalisti rangaistus, mitä on pidettävä riittävänä.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan rikostaustan huomioiminen ajokorttiluvan myöntämisessä toisi mukanaan myös useita käytännön haasteita. Ajokorttilupaa voi hakea kaksi vuotta ennen B -ajo-oikeuden vähimmäisikää, joten haettaessa ajokorttilupaa ei ole selvillä, suorittaako henkilö ajo-oikeuden 17- vai 18-vuotiaana. Tämän lisäksi kyseinen vaatimus edellyttäisi asiakkaalta fyysistä asiointia Traficomin palveluntuottajan toimipisteellä, koska kyseessä olevaa tarkistusta ei ole mahdollista integroida sähköiseen asiointiin.

On myös huomioitava haasteet tietosuojan kanssa. Liikenne-rikostiedot, kuten oikeusrekisterikeskuksen rikos- ja sakkorekisteriote sekä Traficomin ajokorttiote, sisältävät arkaluontoisia henkilötietoja, joiden

käsittely edellyttää erittäin kattavia tietosuojan ja tietoturvan vaikutustenarviointoja. Tällaisten tietojen käsittelyä ei pystyttäisi toteuttamaan nykyistä palveluntuottajamallia hyödyntäen. Jos kaikkien ensimmäisten B-ajokorttilupien käsittely jouduttaisiin hoitamaan virastossa, tähän liittyisi erittäin merkittäviä lisäresurssitarpeita ja tästä huolimatta ajokorttiprosessin kesto pidentyisi ja sähköisten palvelujen käytönmahdollisuus poistuisi tältä osin asiakkailta.

Ajovarma Oy ei kannata liikenneerikostaustan huomioimista ajokortin myöntämisessä. Arviomuistion mukaan vain hyvin pieni osa, 0,5 %, ikäluokasta syyllistyy useampaan ajokieltorikokseen. Rikostaustan laajentaminen koskemaan koko ikäluokkaa olisi ylivoimainen toimenpide ja toisi hyvin vähän hyötyjä kustannuksiin nähden.

Suomen Motoristit ry pitää liikenneerikostaustan vaikutusta B-kortin saamiselle kohtuuttomana rangaistuksen kertaantumisen takia. Ajokieltokoulutuksen tavoitteet ovat samat, eli vaikuttaa asenteisiin.

Oikeusministeriön mukaan ajokortin myöntämättä jättämisessä ei ole kyse rangaistusluonteisesta seuraamuksesta, minkä vuoksi kysymys siitä, että lupaharkinnassa otettaisiin huomioon aiemmat liikenneerikkomukset, ei ole merkityksellinen kaksoisrangaistavuuden kiellon kannalta.

Oikeusministeriö toteaa, että tietosuoja-asetus tai tietosuojalaki eivät muodosta estettä liikenneerikostaustan selvittämiseksi. Harkittaessa vaihtoehtoa liikenneerikostaustan edellyttämisestä ajokortin myöntämisedellytyksenä tulee varmistaa, että taustan selvittäminen on oikeasuhtaista ja välttämätöntä. Arvioinnissa tulee ottaa erityisesti huomioon, mitä tietosuoja-asetuksen 10 artiklassa ja tietosuojalain 6 ja 7 §:ssä säädetään rikostuomioihin ja rikkomuksiin liittyvien tietojen käsittelystä sekä minkälaista kansallista liikkumavaraa tietosuoja-asetus jättää jäsenvaltioille. Vastaavasti tulee huomioida erityisesti perustuslakikuntavaliokunnan lausuntokäytäntö arkaluonteisten henkilötietojen käsittelyn osalta. Perustuslakivaliokunta on arkaluonteisten tietojen osalta edellyttänyt yksityiskohtaista ja tarkkarajaista sääntelyä. Liikenneerikostaustan selvittäminen on palveluntuottajamallin johdosta merkityksellinen myös perustuslain 124 §:n näkökulmasta.

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry suhtautuu vaihtoehtoon neutraalisti.

Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Lausunnoissa kuljettajaopetuksen kehittämiseen suhtauduttiin pääosin myönteisesti. Kuljettajaopetuksen kehittämiseksi saatiin useita ehdotuksia.

Sosiaali- ja terveysministeriö kannattaa ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen sekä riskientunnistamiskoulutuksen kehittämistä. Riskientunnistamista koskevan osuuden laajentumisen ei tulisi tapahtua muiden teemojen kustannuksella, sillä jo nyt teoriaopetuksessa käsitellään monia tärkeitä teemoja varsin lyhyessä ajassa (vrt. EAS-koulutus 4h, RTK-koulutus 4h+4h). Mikäli koulutusta kehitetään, on sosiaali- ja terveysministeriö teoriaopetuksen vähimmäismäärän kasvattamisen kannalla ja katsoo, ettei riskientunnistamista koskevan osuuden laajentamista muiden teemojen kustannuksella ole kestävä perustella logistiikka-alan työvoiman saatavuuden heikentymisellä. Logistiikka-alalta valmistuu muun muassa tavaroiden kuljetukseen, varastointiin ja jakeluun koulutettuja ammattilaisia, joiden ajotaitojen tärkeys on ensiarvoista liikenneturvallisuuden kannalta, kun kuljetetaan isoja kuormia.

Sisäministeriön poliisiosasto pitää perusteltuna kehittää ja syventää kuljettajan opetusta tutkittua tietoa hyödyntäen.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää kuljettajaopetuksen kehittämistä hyvänä ehdotuksena. Virasto kuitenkin huomauttaa, että ajokieltokoulutuksen sisältö on rakennettu nimenomaisesti riskikäyttäytymisen

reflektoiduksi jälkikäteen, eikä sisältöjen ja opetusmuotojen tuominen suoraan riskientunnistamiskoulutuksen sisältöihin ole mahdollista. Riskientunnistamiskoulutuksen ja ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen kehittäminen nähdään kuitenkin mahdollisena.

Ajokorttilain uudistuksen yhteydessä ajokorttia suorittaville luotiin aiempaa laajemmat mahdollisuudet hankkia opetusta haluamallaan tavalla. Samalla luotiin myös koulutuksen järjestäjille ja koulutuksen kehittäjille mahdollisuus kehittää uudenlaisia opetusmenetelmiä, -muotoja ja -ohjelmistoja. Nykyisen lainsäädännön mukaan autokoulut saavat tehdä valinnan opetuksen järjestämistavasta ja asiakkaat opetuksen hankkimistavasta. Nykyään tarjolla olevia vaihtoehtoja ovat esimerkiksi simulaattorilla tai ajoharjoitteluradalla annettava opetus. Virasto ei ole havainnut, että ajoharjoittelurataopetuksen väheneminen olisi aiheuttanut puutteita esimerkiksi kuljettajien osaamisessa tai liikenneturvallisuuksessa. Liikenteessä riskialtointa aikaa on tilastojen varjolla kesä, jolloin ajoharjoittelurataopetus ei suoranaisesti vastaa riskien vähentämistarpeeseen.

Ajovarma Oy pitää kuljettajaopetuksen kehittämistä hyvänä ehdotuksena. Samalla on kuitenkin tärkeää muistaa, että edellisessä ajokorttilain uudistuksessa mahdollistettiin yksilöllisen tarpeen mukainen koulutus, jonka puitteissa tiedot ja taidot voi jo nykyisellään hankkia haluamallaan tavalla. Ajokorttiope-
tusta voidaan siis jo nykyisin puitteissa kehittää rajattomasti. Arviomuistion mukaan ajokorttia suorittavan kustannukset laskivat edellisen lakimuutoksen seurauksena n. 30 %. Mahdollisessa opetuksen kehittämisessä on tärkeää myös huolehtia siitä, että ajokortin suorittamisen kustannukset pysyvät jatkossakin kohtuullisina.

Autoliitto ry:n mukaan 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 asentamiseen. 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 muutostarkastuksesta 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.

Suomen Motoristit ry kannattaa kuljettajaopetuksen kehittämistä riskien tunnistamiseksi erityisesti ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen yhteydessä. Konkreettisenä ehdotuksena AM/120 kortti tulisi vaihtoehtoisesti saada suorittaa erikoistuneen autokoulun lähiopetuksessa, johon sisältyisi teorian lisäksi mopon hallinnan koulutusta ja kurssin päätteeksi suoritettaisiin käsittelykoe ammattitaitoisen MP-kouluttajan valvonnassa. Tämä vaihtoehto on A-luokan korotuksessa mahdollista, ja tuottaa turvallisaa moottoroitujen kaksipyöräisten kuljettajia. Opetuksen muutosten ei tulisi nostaa ajokortin hintaa merkittävästi.

Epic Autokoulu Oy suhtautuu lausunnossaan varauksellisen positiivisesti kuljettajaopetuksen kehittämiseen. EAS-koulutus on sisällöltään geneerinen, kaikille yhteinen, eikä se sisällä eri ajoneuvoluokkien ominaispiirteitä käsitteleviä aiheita. Epic Autokoulu Oy:n mukaan riskienhallintakurssin sisältöön ei tule lisätä ajokieltokoulutuksen sisältöjä. Ajokieltokoulutus on sisällöltään ja pedagogisilta ratkaisuiltaan eri-

lainen ja toimii nykyisessä muodossaan tutkimustulosten valossa erinomaisesti. Lisäksi ilman riskienhallintakurssin ajallista laajentamista ajokieltokoulutusten sisältöjen lisääminen riskienhallintakurssiin veisi ajallisia resursseja muilta koulutussisällöiltä.

Edellinen ajokortti uudistus onnistui osittain laskemaan ajokortin kuluttajan maksamaa kokonaishintaa. Huolimatta ajokorttilain seuranta tutkimuksessa olleista virheistä liittyen taloudellisiin vaikutuksiin on todettava, että Epic Autokoulu Oy toteaa lausunnossaan ajokortin hankinnan kokonaiskustannuksen laskeneen ja kuluttajahinnan laskun perustuvan pitkälti vähentyneeseen ajo-opetusmäärään sekä vapautuneeseen sääntelyyn kuljettajakoulutuksessa, joka mahdollistaa nykyaikaisten opetusmetodien, kuten simulaattorien ja verkko-opintojen hyödyntäminen.

Jotta vaikutus olisi huomattavampi, tulisi Epic Autokoulu Oy:n mukaan opetusta vapauttaa rajoitteista, jotka koskevat simulaattoriopetuksen enimmäismäärää kokonaisajo-opetuksesta auton ajokorttia ajettaessa. Simulaattoriopetuksen laatua on tutkittu useissa eri tutkimuksissa 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.

CAP-Group Oy kannattaa kuljettajaopetuksen kehittämistä, mutta katsoo, että se on tehtävä harkitusti ja tutkimustietoon pohjautuen. CAP-Group Oy ehdottaa, että opetuksen kehittämistoimia arvioitaisiin seuranta tutkimuksen viimeisen vaiheen valmistuttua vuoden 2022 aikana, jolloin tietoa on kertynyt pidemmältä aikaväliltä. Opetusta on kehitettävä turvallisuusnäkökulmaa painottaen moniammatillisena yhteistyönä. Sääntelyn on oltava kuljettajakoulutusalan toimijoiden ennakoitavissa, jotta järkeviä markkinalähtöisiä kehittämistoimenpiteitä kuljettajaopetuksen vaikuttavuuden parantamiseksi on taloudellisesti järkevää toteuttaa. CAP-Group Oy ei kannata muutoksia opetusmääriä lisäämättä nykyisiin riskientunnistamiskoulutukseen ja ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutukseen.

Rahtarit ry:n mukaan kuljettajaopetuksessa lähiopetuksen osuutta pitäisi lisätä simulaattoriopetuksen kustannuksella, sillä opettajan läsnäololla on kiistatta todettu positiivinen vaikutus asennekasvatuksessa.

Hämeen ammatti-instituutti Oy lausuu toivovansa lakimuutoksen lisäävän kuljettajakoulutuksen laajempaa vaikuttavuutta GDE-matriisin mukaisilla tasoilla. Ammattimaisen autokoulun opetushenkilöstön ja liikenneopettajan ammatillinen osaaminen kuljettajakoulutuksen oppimisprosessissa tulee säädöksissä yksiselitteisesti huomioida kaikissa lakisäateisissä opetustilanteissa oppimista tukevana ja edistävänä toimijana.

Hämeen ammatti-instituutti Oy:n mukaan tämänhetkisten säädösten mukaiset ensimmäisen ajokortin suorittajan ja riskientunnistamiskoulutusten opetussisällöt ovat laajuudeltaan riittävät ja asianmukaiset, joten se ei kannata ajokieltokoulutusten sisältöjen sisällyttämistä näihin osoitettuun tuntikehykseen.

Liikenneturva huomauttaa lausunnossaan, että noin puolet ajotunneista suoritetaan nykyisin simulaattorissa ja vain puolet oikeassa liikenteessä. Tämä on nostanut hylätyjen kuljettajakokeiden määrää. Liikenneturva ehdottaa lausunnossaan lisäksi, että riskientunnistamiskoulutus siirrettäisiin toteutettavaksi tutkinnon jälkeen. Riskientunnistamiskoulutuksen pitäisi sisältää aiemmin syventävässä vaiheessa olleita vuorovaikutteisia ja kokemuksellisia opetusmenetelmiä. Riskientunnistamiskoulutuksen uudelleen muokkaamisen tulisi koskea poikkeusluvan hakijoiden lisäksi myös muita henkilöauton ajo-oikeutta hakevia. Tutkimuskirjallisuus osoittaa, että nuorten korkea liikennet riski ei riipu vain liikennesääntöjen osaamattomuudesta ja kehittymättömyydestä kyvystä ennakoita toisten toimintaa. Erityisesti vakavat onnettomuudet liittyvät usein tietoiseen riskinottoon. Tästä syystä on tärkeää vaikuttaa kaikkien nuorten asenteisiin. Liikenneturva tuo myös esiin vaihtoehdon yhteisopetusmallista, joka on käytössä Ruotsissa ja Norjassa. Kyseisessä mallissa myös opetuslupalaiset käyvät osioita autokoulussa.

Etelä-Pohjanmaan Autokouluyhdistys ry kannattaa kuljettajakoulutuksen kehittämistä ja opetusmäärän lisäämistä. Lausunnon mukaan ensimmäisen ajokortin suorittajan (EAS) teoriatuntien (4 h) lisäksi pitäisi olla ajoneuvokohtaisia teoriatunteja (3 h), jotka sisältäisivät myös pimeänajamisen aiheet ja riskit liikenteessä (luokissa AM120, AM121 ja T). Luokassa B ajoneuvokohtaintuntien tuntien lisäksi pitäisi olla 2+ 4h, joissa sisältö olisi maantieajo, ohittaminen, toiminen liikenneonnettomuudessa omana tuntina, taloudellinen ajaminen. Riskientunnistamiskoulutus 4h. Lisäksi lausunnossa esitettiin luokkiin A1, A2, A ajoneuvokohtaisia teoriatunteja ja riskit liikenteessä, varusteiden merkitys (4h) sekä ajo-opetusmäärän pakollisuutta luokkiin AM120, AM121 ja kaikki T-luokat (min. 3 h). Teoriaopetuksen tulee sisältyä näissä luokissa opetukseen autokoulussa ja opetusluvalla, teoriaopetuksen voi antaa liikenneopettaja. Etelä-Pohjanmaan Autokouluyhdistys ry:n mukaan on tärkeää pitää yllä elinikäisen oppimisen mallia, jolla varmistetaan nuoren oikea turvallinen liikkuminen ja asenne liikenteessä. Nykyiset verkko- ja virtuaalikoulutus tavat mahdollistavat helpon ja taloudellisen tavan opiskella. Kustannukset teoriaopetuksen lisäyksillä jäisivät kohtuulliseksi ja tällä varmistettaisiin myös parempi menestyminen tutkinnoissa.

Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry kannattaa kuljettajaopetuksen kehittämistä, mutta toteaa, ettei ajokieltokoulutuksella kuitenkaan saa korvata nykyistä EAS- ja RTK koulutusta. Opetuksenvähentämisen säästö autokoulussa siirtyi lisääntyneinä kustannuksina kuljettajatutkinnoissa. Koulutuksen vähentäminen maksaa yhteiskunnalle moninkertaisesti lisääntyvinä liikennevahinkoina ja omaisten sekä läheisten rahassa mittaamattomana suruna. Vuoden 2018 ajokorttiuudistus ei huomioinut koulutuksen merkitystä liikenneturvallisuuteen. Hylätyillä kuljettajatutkinnoilla ei korvata koulutuksella annettavaa turvallista ajokäyttäytymistä ja asennekasvatusta. Muutaman tunnin lisäkoulutus nuorelle maksaa paljon vähemmän kuin tutkintojen hylkäämisestä aiheutuvat lisäkustannukset. Korona-ajan vaikutus liikenneturvallisuuteen antaa väärän kuvan todellisesta turvallisuustilanteesta.

Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry:n mukaan yleistynyt korvaava simulaattorikoulutus antaa nuorelle väärän kuvan todellisesta ajotapahtumasta. Kuljettajan vuorovaikutus ja kommunikointi matkustajien ja muiden tienkäyttäjien kanssa puuttuu kokonaan. Kolaritilanteet käsitellään palaamalla suorittamaan tehtävä uudestaan. Simulaattoriajo antaa väärän käyttäytymismallin nuorelle näissä epäonnistuneissa ajosuoritteissa. Simulaattoreilla ei mielestämme saisi korvata pakollisia ajotunteja. Simulaattoreita voisi käyttää täydentävän lisäopetuksen antamiseen.

Liikenneopetus ry kannattaa kuljettajakoulutuksen kehittämistä ja toteaa, että tutkintopainotteisesta järjestelmästä tulisi siirtyä takaisin opetuspainotteiseen kuljettajakoulutukseen. Liikenneopetus ry:n mukaan koulutusta tulisi kehittää ensisijaisesti opetusta lisäämällä. Opettajajohtoista opetusta pitää olla enemmän sekä liikennesääntöjen ja vastuullisen kuljettajan perustaitojen opettelemiseen että liikenteen riskikäyttäytymisen syistä ja seurauksista kertomiseen. Teoriaopetuksen lisääminen ei nosta hintaa kovin paljoa, sillä se kyetään antamaan kustannustehokkaasti ryhmäopetuksena joko fyysisessä tai virtuaalisessa luokkatilassa. Tämän hetken 4-8 teoriatuntia on liian pieni määrä. Nyt on nähty, että itseopiskelu ja vapaaehtoisuus eivät toimi. Ajo-opetuksen lisääminenkin ei ainakaan kaikilla nostaisi hintaa, sillä uusintakokeet vähenisivät.

Arviomuistiossa pohditaan, syvennettäisiinkö EAS- vai RTK-koulutusta. Molempia olisi hyvä syventää, mutta jos on valittava toinen, niin EAS-koulutusta laajentamalla saisimme koulutusta kohdennettua heti ensimmäisen kortin suorittamisen yhteydessä, jolloin tiedon tarve ja motivaatio opiskeluun on suurimmillaan joka edistää asioiden sisäistämistä merkittävästi. Toissijaisesti, mikäli määrän lisääminen ei ole mahdollista, yksi vaihtoehto voisi olla EAS-koulutuksen tilalle ajokorttiluokkakohtaiset teoriatunnit, jolloin mopoikäisille, henkilöautokortti-ikäisille ja moottoripyöräkortin suorittajille olisi omat ajokorttiluokkakohtaiset teoriat. Opetus on tehokkainta, kun se on kohdistettu tietyille kohderyhmälle. Teoriaopetuksen antotapojakin voitaisiin tämentää, eli luetaanko videoteoriatunnit lakisääteiseksi opetuksiksi vai itseopiskeluksi? Opettajat painottavat ryhmäkohtaisen, opettajajohtoisen fyysisessä tai virtuaalisessa luokassa annettavan reaaliaikaisen, vuorovaikutteisen opetuksen tärkeyttä oppimiselle.

Suomen Autokoululiitto ry kannattaa kuljettajaopetuksen kehittämistä niin, että ajokieltokoulutuksen kaltaista sisältöä lisättäisiin ensimmäistä ajokorttiaan suorittaville omana koulutuksen osanaan. Koulutus ei korvaisi mitään aiempaa koulutuskokonaisuutta, kuten EAS- tai RTK- koulutuksen sisältöjä. Se ei korvaisi myöskään ajokieltokoulutusta johon määrätään ajokieltorikoksen tehneitä. Lisäksi Suomen Autokoululiitto ry tuo lausunnossaan esiin, että kuljettajatutkintojen vastaanottajan liikevaihto on kasvanut ja autokoulujen liikevaihto puolestaan laskenut ajokorttilain uudistuksen jälkeen.

Suomen Lukiolaisten Liitto kannattaa nuorten elämisen rajoittamisen sijaan panostuksia ajo-opetukseen ja riskientunnistamiskoulutuksiin. Suomen Lukiolaisten Liitto muistuttaa lausunnossaan, että kaikilla nuorilla on oltava mahdollisuus hankkia ajokortti riippumatta nuoren tai hänen huoltajiensa sosio-ekonomisesta taustasta.

Posti Group Oyj kannattaa kuljettajakoulutuksen kehittämistä, jolla on positiivisia vaikutuksia niin liikenneturvallisuuden kuin nuorten oman työuran edistämisen kannalta. Postin mukaan kuljettajakoulutuksen kustannuksiin ei tulisi kohdistaa kasvupaineita millään ajo-oikeustasolla tai suoritealalla. Ajokorttikustannuksen kallistuminen vähentäisi ajokorttien hankkimista ja siten heikentäisi nuorten työllistymistä ajokorttia vaativiin ammatteihin. Samalla se heikentäisi jakelu- ja kuljetusalan kuljettajasaatavuutta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannattaa kuljettajaopetuksen kehittämistä, koska kuljettajan tehtäviin tulevilla on hyvä olla mahdollisimman hyvä liikenteen osaaminen ja asennoituminen mahdollisimman varhain. Kuljettajakoulutuksen kehittäminen on kannatettavaa liikenneturvallisuuden näkökulmasta, mutta sillä on vaikutuksia myös mahdollisuuksiin hankkia ammatti liikennealalta. Kehittämismahdollisuuksia pohdittaessa on syytä tutkia myös sellaisia vaihtoehtoja, joilla voi olla vaikutuksia ajokortin hankkimisen hintaan. Siltä osin on syytä tarkastella myös kustannusvaikutuksia koko yhteiskunnan näkökulmasta.

Tässä yhteydessä SKAL ry esittää, että raskaan kaluston eli ryhmän 2 ajokorttikoulutusta ryhdyttäisiin myös uudistamaan. Kun ryhmän 1 ajokorttikoulutuksen muutosta valmisteltiin, todettiin, että ryhmän 2 koulutuksia muutetaan sen jälkeen, kun ammattipätevyyden hankkimiseksi on saatu myös koemalli. Nyt kun koemallista on säädetty laissa, tulee aloittaa ryhmän 2 ajokorttikoulutuksen muutoksen suunnittelu. Ryhmän 2 ajokorttien korotuskoulutukseen liittyen SKAL ry esittää, että jatkossa ammattipätevyyden perusteella mahdollistettuja pienempiä opetusmääriä voitaisiin hyödyntää ilman vuoden karenssiaikaa.

Suomen Ajokonsultointi Oy toteaa, että 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 esimerkiksi 4 h ajoneuvokohtaisia teoriatunteja.

Opetuslupa-opettajan teoriakokeen poistuminen näkyy opetuslupaoppilaiden liikennesääntöjen hallinnassa ja puutteet opetuksessa ja tutkinnossa käytetyn ajoneuvon kunnossa sekä opetuspapereiden täyttämässä ja 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.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry pitää kannatettavana EAS koulutuksen sisällön muuttamista jokaiselle ikä- ja ajokorttiluokalle räätälöidysti. 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 vaihtoehtoisesta ja erityisesti ensimmäistä ajokorttia suorittavalle turvallisen mallin siirtymään liikenteeseen. Tällä hetkellä ensimmäistä ajokorttia suorittava pääsee siirtymään liikenteeseen ilman mitään liikennekoulu-tusta. Valinta jää esitetyssä mallissa ajokorttia suorittavalle ja hänen huoltajilleen.

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry kannattaa voimassa olevan sääntelyn mukaisen kuljettajaopetuksen säilyttämistä ja 2018 muutosten vaikutusten arviointia seurantatutkimuksen viimeisten osien valmistumisaikataulun mukaisesti 2021-2022 aikana. Arviomuistiossa todetaan ajokorttilain seurantatutkimuksen ensimmäisessä vaiheessa nuorten kuljettajien onnettomuusmäärien vähentyneen ja loukkaantumisten kokonaismäärän laskeneen. Liikenneturvallisuus kehittyy myönteiseen suuntaan. Uusien kuljettajien vahinkoriski on kuitenkin korkea ja liikenneonnettomuudet ovat merkittävä kansantaloudellinen ongelma. Tästä syystä on ajokortin hankkimisjärjestelmän muuttamiselle oltava aina vahvat perusteet. Hyvän lainsäädännön on oltava ennakoitavaa, jota ajokorttilainsäätely ei ole ollut viimeisten kymmenen vuoden aikana. Järjestelmää tulee kehittää vähin erin kokeilujen ja tutkimuksen avulla.

Onnettomuustietoinstituutti OTI kannattaa vaihtoehdon tarkempaa selvittämistä. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat turvallisuuden parannusehdotuksissaan esittäneet kuljettajaopetuksen ja kuljettajille suunnatun valistuksen kehittämistä, joilla parannetaan kuljettajien valmiuksia tunnistaa ja ennakoida liikenteessä ja omassa toiminnassa esiintyviä riskejä.

Yksityishenkilön mukaan kuljettajaopetuksen perustaksi tulee ottaa liikenneturvallisuuden 0-visio, joka perustuu etiikkaan, tietoon ja vastuuseen. Vastuu on jaettava vastuuta: viranomaisilla on esimerkiksi vastuu lainsäädännöstä ja kuljettajalla on taas vastuu omasta ajamisestaan ja muiden huomioimisesta. Kuljettajaopetuksessa tulee varmistua, että kuljettaja ajaa vastuullisesti, mikä on enemmän kuin pelkästään turvallisesti ja hänellä on tarvittavat tiedot oikein toimimiseen. Kuljettajaopetuksen pohjaksi lausuja esittää GDE- mallin (Goals for Driver Education) mukaisia tietoja ja taitoja, jotka oppilaan pitää sisäistää kuljettajaopetuksen aikana. Lausunnossa esitetään, että kuljettajaopetus olisi 4-portainen (kuusi Norjassa) ja sitä suoritettaisiin 15-18-vuotiaana. Kuljettajaopetuksen tulisi koostua teoriakursseista

sekä ajoharjoittelusta. Osa koulutuksesta tulisi olla pakollista ja osa vapaaehtoista. Pakollisen osan tulisi olla aina ammattilaisen pitämää opetusta. Vapaaehtoisessa osassa oppilaat harjoittelisivat ajamista yhdessä vanhempiensa kanssa noin kahden vuoden ajan. Vanhemmille tulisi tarjota ennen ajoharjoittelun aloittamista ilmainen ohjaava kahden tunnin kurssi. Vanhemman tehtävänä ei pääsääntöisesti olisi opettaa nuorelle ajamista, vaan olla tukena ja turvana ajoharjoittelun aikana.

Pakollinen opetuksen tulisi olla nuoria osallistavaa ja ongelmakeskeistä. Opetuksessa tulisi välttää ns. perinteistä luentotyyppistä opetusta. Teoriaopetuksen ja ajo-opetuksen lisäksi koulutuksen tulisi sisältää opetusta ensiavusta, kuorman sidonnasta ja lasten turvaistuimen kiinnittämisestä. Koulutuksessa oppilaat kokeilisivat törmäysistuinta ja perehtyisivät niskatuen vaikutukseen pään heilahdukseen törmäyksessä. Yksityishenkilö esittää, että ajosimulaattoria voidaan käyttää ajo-opetuksessa, mutta sillä ei voida korvata pakollista ajo-opetusta. Ajokortin alhainen hinta ei voi olla tavoitteena, kun kyseessä on liikenneturvallisuus ja nuorten liikenneonnettomuuksien vähentäminen. Kuljettajaopetuksen kehittämisen tärkein tavoite tulee olla kuljettajan kyvyt toimia turvallisesti liikenteessä eikä mahdollisimman halpa ajokortti. Lisäksi lausunnossa esitettiin, että ajokokeen keston tulisi olla merkittävästi nykyistä ajokoetta pidempi.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen muihin ajokorttiluokkiin

Ajokieltokoulutuksen laajentamista muihin ajokorttiluokkiin kannatettiin lausunnoissa (**Ajovarma Oy, Autoliitto ry, CAP-Group Oy, Etelä-Pohjanmaan Autokouluyhdistys ry, Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry, Liikenneopetus ry, Liikenneturva, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Epic Autokoulu, Psychdrive Oy, Suomen Autokoululiitto ry, Suomen Motoristit ry, Suomen Logistiikka ja Kuljetus SKAL ry**). Useissa lausunnoissa viitattiin Liikenne- ja viestintäviraston julkaisemiin ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneisiin tuloksiin, joiden mukaan ajokieltokoulutus nykyisessä muodossaan on toimiva tapa estää toistuvia ajokieltoon johtavia liikenneonnettomuuksia.

Sosiaali- ja terveysministeriö kannattaa liikenneonnettomuustilanteiden huomioimisen selvittämistä ja toteaa, että tähän liittyen tulisi kuitenkin ottaa huomioon, että mikäli ajokieltokoulutusta laajennettaisiin ehdotuksen mukaisesti myös muihin ajokorttiluokkiin, voisi se lisätä nuorten vastuullisuutta ja siten ehkäistä uusintarikkomuksia. Mikäli jokaisen ajo-oikeuden saaneen, joka on määrätty ajokieltoon, tulisi aina suorittaa maksullinen ajokieltokoulutus, ei liikenneonnettomuustilanteesta huomioimiselle ajokortin myöntämisessä välttämättä olisi tarvetta. Sosiaali- ja terveysministeriö katsoo, että mikäli uudistuksia tehdään, tulisi niiden vaikutusta liikenneturvallisuuteen seurata esimerkiksi onnettomuusmäärien, nuorten osallisuuden ja rikkeiden kautta ja tarvittaessa siirtyä vahvempiin suojauskeinoihin.

Sisäministeriön poliisiosasto katsoo lausunnossaan, että pieni osa ajo-oikeuden haltijoista syyllistyy toistuviin liikenneonnettomuuksiin ja -rikoksiin ja ajokieltokoulutuksella olisi tärkeä pyrkiä vaikuttamaan niihin ajo-oikeuden haltijoihin, jotka on määrätty ajokieltoon.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ajokieltokoulutuksen laajentamista muihin ajo-oikeusluokkiin. Ajokorttilain seurantatutkimuksen tulokset osoittivat ajokieltokoulutuksen toimivan hyvin riskialttiiden nuorten käyttäytymiseen liikenteessä. Nykyisessä ajokorttilaissa ajokieltokoulutus vaaditaan vain ensimmäisen auton tai moottoripyörän ajokortin haltijalta, mutta virasto kannattaa koulutusten laajentamista myös muihin ryhmän 1 ajo-oikeuksiin, pois lukien BE-luokan ajo-oikeudet. Näin nuorten riskikäyttäytymiseen liikenteessä päästäisiin jo aiemmin puuttamaan koulutuksen avulla ja lisäkoulutusvaatimus saataisiin kohdennettua vain siihen osaan nuoria kuljettajia, jolla on havaittavissa riskikäyttäytymistä liikenteessä.

Liikenne- ja viestintävirasto muistuttaa, että mikäli ajokieltokoulutusta laajennetaan koskemaan myös muita ryhmän 1 ajo-oikeuksia, tulee ajokieltokoulutuksen todistuksen voimassaoloon kiinnittää huo-

miota. Tarkoituksenmukaista ei liene se, että mopolla ajokieltoon syyllistynyt voisi esittää samasta koulutuksesta todistuksen muutamaa vuotta myöhemmin henkilöauton ajokortin palauttamiseksi ajokiellon jälkeen. Virasto ehdottaa, että ajokieltokoulutus tulisi jatkossa koskemaan kaikkia ryhmän 1 kunkin luokan ensimmäisiä ajo-oikeuksia, pois lukien BE-luokka, ensimmäisen kahden vuoden ajalta. Ajokieltokoulutus tulisi suorittaa ajokieltoon määräämisen jälkeen näiden luokkien osalta riippumatta siitä, onko henkilö aikaisemmin suorittanut ajokieltokoulutuksen toisessa ryhmän 1 luokassa.

Liikenneturva kannattaa ajokieltokoulutuksen laajentamista muihin ajokorttiluokkiin sekä ajokieltokoulutuksen hyödyntämistä riskientunnistamiskoulutuksen kehittämisessä. Liikenneturvalla on paljon kokemusta rangaistuksena suoritettavan koulutuksen kehittämisestä muun muassa Rikosseuraamuslaitoksen kanssa rattijuopumuksesta yhdyskuntapalveluun tuomituille suunnatun Liikenneturvajakson toteutuksesta. Liikenneturvan ja Rikosseuraamuslaitoksen mallia on hyödynnetty nykyistä ajokieltokoulutusta suunniteltaessa

Suomen Ajokonsultointi Oy pitää ajokieltokoulutuksen laajentamista muihin ajokorttiluokkiin perusteltuna ja katsoo, että ajokieltokoulutuksen laajentamista myös kaikkiin ajokieltorikokseen syyllistyneisiin pitäisi harkita. Tällä voitaisiin vaikuttaa liikenteenkokonaisturvallisuuteen, ei vain nuoriin kuljettajiin.

Suomen Ajokyvynarvioitsijat ry kannattaa vaihtoehtoa ja katsoo, että ajokieltokoulutuksen laajentamisella olisi liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus, kun kuljettaja joutuisi aina uutta ajo-oikeutta hankkiessaan miettimään tekojensa seurauksia ja samalla oppimaan vastuullisen kuljettajan toimintamallia.

Suomen Motoristit ry lausuu kannattavansa ajokieltokoulutuksen laajentamista myös muihin ajokorttiluokkiin, mikäli tutkimukset osoittavat sen olevan tehokas keino. Sen laajentamisen vaikuttavuutta AM/120-, AM121- ja T-luokkaan on vaikea arvioida, koska Traficomien taustamateriaaleissa ei kuvattu 15-16-vuotiaiden osuutta ajokielloista. Myös ajokieltokoulutuksen sisältöön tulee kiinnittää erityistä huomiota ajokorttiluokan mukaan. Kaksipyöräisillä on erityispiirteensä, joiden liikenneturvallisuusvaikutus tulee asennekasvatuksessa huomioida.

Posti Group Oyj kannattaa ajokieltokoulutuksen laajentamista alempiin ajokorttiluokkiin. Ammattikuljettajan tehtäviin tulevien on hyvä sisäistää turvallisen liikenneympäristön merkitys mahdollisimman varhain. Ajokieltokoulutuksen kustannukset tulee kohdistaa kyseisen koulutuksen käyttäjiin.

Liikenneopetus ry toteaa, että ajokieltokoulutuksessa oppilaat ovat itse esittäneet, että riskikäyttäytymiseen toimisi ehkäisevästi kaikkein parhaiten laajempi koulutus ajokortin suorittamisvaiheessa. Tämä tukee opettajien esitystä laajemmasta koulutuksesta. Liikenneopetus ry pitää kannatettavana tehokkaaksi todetun ajokieltokoulutuksen ulottamista AM-kortin omaaviin.

Etelä-Pohjanmaan Autokouluyhdistys ry esitti lausunnossaan, että toisesta ajokiellosta joutuisi lisäksi uusimaan kuljettajatutkinnon. **Psychdrive Oy** ehdottaa pohdittavaksi, pitäisikö ajokieltokoulutusta laajentaa koskemaan myös vanhempia kuljettajia, jotka joutuvat toistuvasti ajokielloihin. Psychdrive Oy myös toteaa, että mikäli ajokieltokoulutusvelvoite laajennetaan uusiin ryhmiin, kevyemmät luokat (AM ja T) olisi syytä eriyttää koulutuksessa omaksi ryhmäkseen.

Liikenneoikeusyhdistys ry:n näkemyksen mukaan ajokieltokoulutuksen muuttaminen koskemaan muitakin kuljettajaryhmiä olisi mahdollista lähinnä toistuvista rikkomuksista määrättävän ajokiellon vapaaehtoisena vaihtoehtona, ja mainitsi tästä olevan hyviä esimerkkejä ns. pistejärjestelmän osana.

Onnettomuustietoinstituutti OTI kannattaa aiheesta käytävää jatkokeskustelua ja -selvitystä. Nuorten kuljettajien aiheuttamista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista kerätyn aineiston perusteella on tarve etsiä keinoja liikenteessä tapahtuvan tietoisien riskien ehkäisemiseksi.

Seuraamus vilpillisestä toiminnasta kuljettajatutkinnon teoriakokeessa

Lausunnoissa seuraamusta vilpillisestä toiminnasta kuljettajatutkinnon teoriakokeessa pidettiin pääosin perusteltuna.

Sisäministeriön poliisiosasto pitää perusteltuna säätää seuraamuksesta vilpillisestä toiminnasta kuljettajatutkinnossa kaikkien ajokorttiluokkien kohdalla. Vastaava menettely on säädetty taksinkuljettajien ajoluissa. Myös **sosiaali- ja terveysministeriö** kannattaa muistiossa esitettyä karenssiaikaa, minkä aikana kokeen uudelleen suorittaminen ei olisi mahdollista, ja määräaikaista avustuskieltoa vilpillisesti toimineelle tulkille.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa seuraamusta vilpillisestä toiminnasta kuljettajatutkinnon teoriakokeessa. Lausunnon mukaan teoriakokeessa harjoitettu vilpillinen toiminta on lisääntynyt viime vuosina ja sillä voi olla vaikutuksia liikenneturvallisuudenkin kannalta. Koska vilpillisestä toiminnasta ei ole nykyisessä lainsäädännössä säädetty, Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudet puuttua vilpilliseen toimintaan ovat olleet hyvin rajalliset. Tiukat seuraamukset nostaisivat asiakkaan kynnystä turvautua vilpilliseen toimintaan. Lisäksi seuraamussäännökset mahdollistaisivat sen, että vilpillisesti toimivia tulkkeja voitaisiin estää tulkkaamasta tiettyä määräaika, jolloin vilpillistä toimintaa voitaisiin saada laajemminkin kitkettyä pois. Liikenne- ja viestintävirasto huomauttaa, että vilpillisen toiminnan seuraamus tulee saattaa koskemaan myös teoriakokeessa vilpillisesti toimivaa tulkkia.

Ajovarma Oy kannattaa vaihtoehtoa ja toteaa, että teoriakokeissa on havaittu enenevässä määrin vilppiä viime vuosina ja tällä on väistämättä ollut vaikutusta liikenneturvallisuuteen.

Epic Autokoulu Oy:n mukaan vilpillisesti suoritettu koe ei vastaa sille asetettuja tavoitteita, joiden mukaan kuljettajatutkinto mittaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti. **Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry** lausuu kannattavansa toimia, joilla taataan tasalaatuisuus kuljettajaopetuksessa sekä tutkimuksissa. Vaihtoehtoa kannattivat myös **Autoliitto ry** ja **Liikenneturva**.

Suomen Ajokonsultointi Oy:n mukaan vilpilliseen koesuoritukseen syyllistynyt tulisi määrätä karenssiin samalla tavalla kuin taksinkuljettajakokeessa nyt määrätään. **Liikenneopetus ry** kannattaa tiukempaa otetta havaittuun vilpilliseen toimintaan teoriakokeessa ja katsoo, että henkilön, joka syyllistyy vilppiin, tulisi saada vähintään sakko ja mielellään kokeen lykkääminen tietyksi ajaksi. Liikenneopetus ry:n mukaan koulutuksen lisääminen voisi jo itsessään vähentää vilppiä.

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry piti vaihtoehtoa vähiten kannatettavana, mutta suhtautuu siihen neutraalisti, vaikkakin totesi sen olevan hankkeesta irrallinen. Lausunnon mukaan vilppimäärät ovat marginaalisia kokonaismääriin suhteutettuna.

Ajoharjoitteluratojen hyödyntäminen

Ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä koskeva vaihtoehto sai jakautunutta lausuntopalautetta.

Sisäministeriön poliisiosasto pitää perusteltuna hyödyntää monipuolisia tapoja edistää nuorten liikenneturvallisuutta. Myös ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä pidetään tärkeänä.

Ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä kannattavat **Riihimäen seudun ajoharjoitteluratasäätiö** ja **Nokian Ajoharjoitteluratasäätiö**. Lausunnoissa tuotiin esille, että Suomeen on rakennettu kattava, ympärivuotisesti käytössä oleva ajoharjoittelurataverkosto. Riihimäen seudun ajoharjoitteluratasäätiö toteaa, että liukasrata-ajon tavoitteena on auttaa kuljettajaa tunnistamaan nopeuden ja riskien vaikutus vai-

keissa olosuhteissa. Lausunnossa tuodaan myös esille, että simulaattorit on suunniteltu alun perin pimeänajo opetukseen eikä korvaamaan liukkaankelin rataopetusta. Riihimäen seudun ajoharjoitteluratasäätiö toteaa, etteivät simulaattorit sovellu liukkaankelin harjoitteluun. Nokian Ajoharjoitteluratasäätiö esittää lausunnossaan pohdittavaksi sitä, miksei Suomi kulje yhteisessä liikenneturvallisuusrintamassa muiden Pohjoismaiden kanssa. Muissa Pohjoismassa ajorataopetus on pakollista. Nokian Ajoharjoitteluratasäätiö esittää muutosta ajokorteista annettuun valtioneuvoston asetukseen.

Suomen Autokoululiitto ry kannattaa ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä niin, että riskientunnistamiskoulutuksessa suoritettava liukkaan ajoharjoittelun suorittaminen (1h) olisi suoritettava liukkaan ajoharjoitteluradalla. Kohtuullinen ajomatka liukasradalle voisi olla enintään 70km-80km. Tutkimusten mukaan opetus joka tapahtuu elämyksen ja kokemuksellisuuden kautta, on tehokkainta. Ajoharjoitteluradoilla oikealla autolla harjoitellessa tapahtuva oppiminen on juuri elämyksiin ja omaan kokeiluun pohjautuvaa ajokoulutusta. Ajoharjoittelurataverkosto on vielä mahdollista palauttaa riittävän kattavaksi. Rataharjoittelun sääntely liukkaan ajoharjoitteluradalla käytäväksi ei vaikuta opetusmenetelmien kehittämiseen ja monipuoliseen hyödyntämiseen lisänä jo tehokkaiksi toimivien opetusmenetelmien rinnalla.

Suomen Motoristit ry kannattaa ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä. 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. Tämä tulisi huomioida sen sijaan, että keskitytään miettimään kaupallisten ajoharjoittelualueiden kannattavuutta.

Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry kannattaa ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä ja huomauttaa, että talvisia ja liukkaita ajokelejä on maassamme jopa yli puolet vuotuisista ajo-olosuhteista. Liukasrata-ajon tavoite on tunnistaa nopeuden ja riskien vaikutus vaikeissa olosuhteissa. Kokemuksellisen oppimisen myötä saadaan oikea ajotuntuma turvalliseen ajamiseen liukkaissa olosuhteissa. Ryhmäopetus radoilla lisäisi nuorten tervettä sosiaalisuutta ja ryhmäkäyttäytymistä sekä vähensi ryhmän tuomaa painetta ajon aikana. Kun liukasratakoulutus aloitettiin maassamme vuonna 1989 näkyi koulutuksen vaikutus 1990-luvun vahinkotilastoissa. Uusien kuljettajien talvikelin vahingot vähenivät merkittävästi (Liikenneturvan vahinkotilasto).

Simulaattoreihin ei ole investoitu miljoonia euroja verorahoja. Simulaattorit on suunniteltu alun perin pimeänajo opetukseen ei korvaamaan liukkaankelin rataopetusta. Simulaattorit eivät sovellu liukkaankelin harjoitteluun, kuten asiakkaat itse ovat Traficomien tutkimuksen mukaan todenneet. Simulaattorit eivät anna oikeaa tuntumaa liukkaalla ajamisesta ja lisäksi tärkeä sosiaalinen käyttäytymismalli puuttuu opetuksesta kokonaan. Simulaattorit soveltuvat lähinnä ajamisen alkeisiin niille, joilla ei ole ennakoon käsitystä ja kokemusta autolla ajamisesta.

Rahtarit ry:n mukaan ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä tulisi lisätä, etenkin liukkaankelin ajoharjoittelu tulisi palauttaa ehdottomasti takaisin radoille.

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 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 huomauttaa, että kaikissa muissa Pohjoismaissa on pakollinen rataopetus, paitsi ei Suomessa. Olosuhteet kaikissa Pohjoismaissa ovat lähes yhdenvertaiset.

Yksityishenkilön lausunnossa ehdotetaan, että ajoharjoittelu ajoharjoitteluradalla tulee saattaa jälleen pakolliseksi osaksi kuljettajaopetusta. Kaikkien oppilaiden tulee suorittaa vähintään yhden päivän kestävä opetus ajoharjoitteluradalla, jossa harjoitellaan ajamista liukkaalla, tehdään erilaisia pysähtymis- harjoituksia ja esteiden väistämisharjoituksia sekä esimerkiksi mäkilähtöjä. Tavoitteena tulee olla saada nuoret ymmärtämään mitä osaamisaluetta heidän pitää vielä kehittää ja ymmärtää fysiikan lainalaisuudet liikenteessä ja ajoneuvon hallinnassa.

Liikenneturva katsoo lausunnossaan, että ajoharjoitteluradalla tapahtuvaa koulutusta olisi päivitettävä paremmin nykypäivää vastaavaksi. Mukaan tulisi tuoda sekä autojen turvatekniikan mahdollisuuksien ja rajoitusten että tarkkaamattomuuden riskien demonstrointi. Lisäksi turvataloissa on kehitetty kokeuksellisia menetelmiä, joilla nuoret saadaan pohtimaan omaa liikennekäyttäytymistään. Liikenneturva kannattaa lausunnossaan ajoharjoitteluradalla tapahtuvan opetuksen ylläpitämistä simulaattoriopetuksen vaihtoehtona. Turvallisen liikennekäyttäytymisen opetukselle olisi menetys, jos ajoharjoitteluratoihin tehtyjen investointien annettaisiin mennä hukkaan.

Suomen Ajokonsultointi Oy:n mukaan 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. Ajamisen hierarkioiden ylempien tasojen läpikäynti on hedelmällisintä kasvokkain eri opetusmenetelmiä hyödyntäen.

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö katsoo, ettei ajoharjoittelurataverkon heikon kattavuuden ja siitä syntyvien saatavuusongelmien vuoksi ajoharjoitteluratojen hyödyntäminen ole yhtä kannatettava ehdotus kuin muut.

Poliisihallitus pitää vaihtoehtoa ajoharjoitteluratojen hyödyntämisestä vähiten kannatettavimpana ja tuo lausunnossaan esiin, että nuoret 17-vuotiaat kuljettajat omaksuvat nopeasti kohtuullisen hyvän ajotaidon ja menestyvät ajokokeessa kaikkein parhaiten verrattuna muihin ikäryhmiin. Näin ollen ajoharjoitteluratojen käytön lisäämisellä ei olisi niin ratkaisevaa merkitystä nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry kannattaa voimassa olevan sääntelyn mukaisen riskientunnistamiskoulutuksen säilyttämistä ja 2018 muutosten vaikutusten arviointia seurantatutkimuksen viimeisten osien valmistumisaikataulun mukaisesti 2021-2022 aikana. Ajoharjoitteluratoja voidaan hyödyntää nykyisinkin eikä niiden käytölle ole estettä. Sääntelyllä ei pidä luoda esteitä opetusmenetelmien kehittämiselle ja monipuoliselle hyödyntämiselle.

Epic Autokoulu Oy lausuu suhtautuvansa kielteisesti ajoharjoitteluratojen hyödyntämiseen. Liikenne- ja viestintäviraston uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta ilmenee, että uudet kuljettajat arvioivat juuri simulaattorilla annettavan opetuksen muita opetusmuotoja heikommaksi. Subjektiiivinen näkemys ei tue useita tutkimustuloksia, joita on saatu simulaattorin hyödyntämisessä kuljettajakoulutuksessa. Lisäksi on havaittavissa, että osa seurantatutkimuksen kysymyksistä oli aseteltu johdattelevasti.

Epic Autokoulu Oy toteaa, ettei ajoharjoitteluradan käytön hyödyllisyydestä ole olemassa tutkimustietoa, joka antaisi näyttöä siitä, onko ajoharjoitteluradan suorittamisella minkäänlaista vaikutusta liiken-

neturvallisuuteen. Epic Autokoulu Oy huomauttaa, että ajoharjoitteluradalla tapahtuva harjoittelu keskittyy vaikeisiin olosuhteisiin, vaikkakin ylivoimaisesti suurin osa nuorten kuljettajien kuolemaan vai kavaan 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.

CAP-Group Oy muistuttaa, että ajoharjoitteluratoja hyödynnetään edelleen räätälöidysti asiakkaan tarpeiden mukaan. Sääntelyn on oltava toimijoiden ennakoitavissa ja CAP-Group Oy huomauttaa tässä yhteydessä 2018 muutosten yhtenä perusteluna olleen sähköisten opetusmenetelmien aiempaa laajemman hyödyntämisen. Lisäksi CAP-Group Oy huomauttaa, että se on yksinään investoinut simulaattoriopetuksen kehitykseen ja tuotantoon yli 4 miljoonaa euroa. Sääntelyn ei pidä muodostaa esteitä opetusmenetelmien kehittämiseksi ja niiden monipuoliselle hyödyntämiseksi. Opetusmenetelmiä koskevan väljentämisen voidaan todeta olleen onnistunut, koska asiakkaat valitsevat yhä useammin moderneja opetusmenetelmiä perinteisten tapojen rinnalla ajotaidon hankkimiseksi. CAP-Group Oy muistuttaa lausunnossaan myös siitä, että ajoharjoitteluratojen osalta ei ole osoitettu olevan tutkimusnäyttöön perustuvaa tietoa liikenneturvallisuuden parantamiseksi. CAP-Group Oy ei kannata sääntelyn tiukentamista, jolla ajoharjoitteluradan käyttö muodostuisi pakolliseksi.

Psychdrive Oy pitää vaihtoehtoa vähiten kannatettavana. Lausunnon mukaan vaihtoehto olisi kustannuksiltaan kallis, varsinkin kun ottaa huomioon autojen nopean kehitysvauhdin kuljettajaa avustavien järjestelmien osalta. Nuorten vakavat liikenneonnettomuudet tapahtuvat tyypillisesti suurissa nopeuksissa jollaisten käyttäminen ajoharjoitteluradoilla on mahdotonta. Linkittäminen uskottavasti niin, että rataharjoittelulla olisi merkittävää vaikutusta pitkäkestoisesti nuoren käyttäytymiseen olisi lähes mahdoton todentaa. Keinoliukastetuilla radoilla renkaan pito saattaa kaarteissa alkaa murtumaan jo 30km/h nopeudessa, joka ei vastaa todellisia ajo-olosuhteita. Pito vastaa tilannetta, jossa ajettaisiin kuluneilla kesärenkailla vetisellä jäällä. Läheskään aina auton ajonvakautusjärjestelmä ei edes tunnista alkavaa luistoa, koska sitä ei ole koodattu luonnottomalle liukkaudelle.

Autoliitto ry ei kannata ajoharjoitteluratojen pakollista hyödyntämistä ja katsoo lausunnossaan, että ajoharjoitteluratojen saatavuuteen on kiinnitetty arviomuistiossa oikealla tavalla huomiota. Autoliitto ry huomauttaa, ettei merkittävä osa ajoharjoitteluradoista vastaa enää 2000-luvun vaatimuksia, kun otetaan huomioon ajoneuvojen kehittyminen.

Nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsyyden arviointi

Nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsyyden arviointi sai jakautunutta palautetta. Osa lausunnonantajista suhtautui vaihtoehtoon neutraalisti ja kertoi jättävän sen asiantuntijoiden ratkaistavaksi.

Sisäministeriön poliisiosasto kannattaa lausunnossaan kaiken ikäisten kuljettajien ajoterveyden ja kypsyyden arviointia. Oma vakuutusta ei voi pitää riittävänä. Tulisi tavoitella ennakolta tehtävää ajokyvyn arviointia. Ajo-oikeuden myöntämisen jälkeen tapahtuvaa poliisin tai lääkärin tekemää arviointia ei voi pitää riittävänä. Ennakollisella tarkastuksella on myös ennalta estävä vaikutus.

Suomen Psykologiliitto esittää lausunnossaan terveydenhuollon osallistumisen tehostamista. Psykologiliitto huomauttaa lausunnossaan, että jos nuorella on ajoterveyteen vaikuttavia sairauksia, hän on todennäköisesti jonkin terveydenhuollon yksikön asiakkaana ja seurannassa. Terveydenhuollon tulisi

arvioida ajokykyä, kun nuori suunnittelee ajoluvan hankkimista. Ajolupasuunnitelmaa tulisi kysyä aktiivisesti 15. ikävuotta lähestyttäessä. Ilmoitusvelvollisuuden tulisi koskea myös tilanteita, kun (nuorella) henkilöllä ei ole ajolupaa mutta hän suunnittelee sen hankkimista ja hänen terveydentilansa ei täytä ajoterveysvaatimuksia. Tällä voitaisiin kompensoida pakollisen lääkärinlausunnon toimittamisen painetta koko ikäryhmältä.

Rahtarit ry toteaa lausunnossaan, että nuorten antama omaehtoinen terveydentilan selvitys voi olla ongelmallinen, jos nuori tietää sairastavansa jotain sellaista sairautta, mikä saattaa vaikuttaa ajo-oikeuden saantiin, on suuri houkutus olla kertomatta siitä. Rahtarit ry ei pidä liian suurena vaivana lääkärin todistuksen hankintaa ajo-oikeutta varten, eikä sen kustannusvaikutus ole liian suuri.

Suomen Ajokyvynarvioitsijat ry:n mukaan kuljettajien ajoterveystarkastusta tulisi kehittää kokonaisuudessaan. Vaikka nuorilla terveydentilan vaikutukset liikenneonnettomuuksiin ovat marginaalisia, rat-tijuopumus onnettomuudet nuorilla näyttelee suurempaa osaa nuorten kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. Ajoterveystiedot eivät tällä hetkellä välity eri viranomaisien välillä ja osa kansalaisista käyttää tätä puutetta hyväkseen. Viranomaisilla tulisi olla mahdollisuus selvittää eri tietojärjestelmistä ihmisten taustoja tarkemmin tietosuojasäännökset huomioiden, jotta ongelmiin voitaisiin puuttua jo aiemmin, ennen kuin mitään peruuttamatonta pääsee tapahtumaan.

Suomen Ajokyvynarvioitsijat ry:n mukaan liikenneturvallisuutta ajatellen olisi hyvä, että riskiryhmiä pysyttäisiin seulomaan jo aikaisessa vaiheessa ennen ajokortti-ikää. Tämä palvelisi myös ammatilliseen kuljettajakoulutukseen hakevia opiskelijoita. Tällä hetkellä tuhlataan resursseja turhaan, niin henkilökohtaisella, kuin koulutuslaitoksien tasolla, kun opiskelija suorittaa koulutusta jo pitkälle ja lopulta todetaan, ettei henkilö ole kykenevä toimimaan ammattikuljettajana terveydentilansa vuoksi.

Liikenneopetus ry kannattaa terveystodistuksen/lääkärin todistuksen vaatimusta, mutta siten että se koskisi kaikkia kortin hakijoita, ei vain ajokieltoon määrättyjä. Ajokieltoon määrättyillä ei liikenneopettajien ymmärryksen mukaan ole terveydellisiä syitä riskikäyttäytymiselle.

Liikenneturva kannattaa ehdotusta siitä, että valittaessa opiskelijoita ammatilliseen kuljettajakoulutukseen, varmistuttaisiin ajoterveysvaatimusten täyttymisestä jo ennen kuin koulutus aloitetaan. Tietyissä tilanteissa voi käydä niin, että nuoren terveys ei täytä ajoterveysvaatimuksia, mutta ei ole olemassa kanavaa, jolla terveystieto välittyisi ajokorttiluvan myöntäjälle, mikäli hakija jättää tiedon kertomatta ”omaa vakuutusta” antaessaan. Lääkäri voi puuttua ajoterveydentilaa koskevalla ilmoituksella, vasta kun asiakkaalla on ajo-oikeus, johon henkilön ajoterveys on riittämätön. Kaikkiaan, ajoterveystarkastusten vaikuttavuuteen on tunnistettu ongelmallisia tilanteita, jotka koskevat muitakin kuin nuoria kuljettajia. Näitä on tuotu esille myös meneillään olevan liikenneturvallisuusstrategian valmistelun yhteydessä. Strategiassa esitettyjen toimenpiteiden valmistelussa tulee huomioida myös nuorten ajokortin hakijoiden kysymykset.

Yksityishenkilön lausunnossa esitetään, että kuljettajaopetus olisi 4-portainen (kuten Norjassa) ja sitä suoritettaisiin 15-18-vuotiaana. Pitempikestoisen kuljettajakoulutusprosessin aikana nuori kypsyy ja hänellä on aikaa sisäistää opitut asiat ja koulutus mahdollistaa myös asenteiden muuttumisen turvallisuushakuisiksi, koska muutokset asenteissa tapahtuvat hitaasti. Yksityishenkilön lausunnossa kannatetaan ehdotusta siitä, että valittaessa opiskelijoita ammatilliseen kuljettajakoulutukseen, varmistutaan siitä, että ajoterveysvaatimukset täyttyvät jo ennen kuin koulutus aloitetaan. Menettely olisi näin yhtenevä raide-, meri- ja lentoliikenteen kanssa.

Onnettomuustietoinstituutti OTI kannattaa tämän vaikutuskeinojen jatkotarkastelua. Kaikenikäiset kuljettajat huomioiden, ajoterveyteen liittyvät puutteet vaikuttivat vuosina 2014-18 välillisesti tai suoraan useamman kuin joka toisen (54 %, n=493) kuolemaan johtaneen moottoriajoneuvo-onnettomuuden syntyyn. Välittömän riskin sairaskohtausonnettomuuksia dominoivat sydänsairaudet ja verenpainetauti, joita sairasti 84 % (n=119) tämän ryhmän aiheuttajakuljettajista. (Lähde: OTI Ajoterveysraportti 2021)

Yleisemmällä tasolla OTI painottaa sitä, että lääkäriellä ja erityisesti tässä tapauksessa muulla nuorten kanssa toimivalla sosiaali- ja terveydenhuollon ammattilaisilla tulisi ehdottomasti olla mahdollisuus saada tieto hoidettavan potilaan ajo-oikeuksista. Lisäksi potilaan ajokykyä arvioivalla lääkäriellä pitäisi olla riittävät taustatiedot käytettävissä. Luonnoksessa mainitun mukaisesti lääkärin tulisi voida tarvittaessa vahvistaa mitä ajo-oikeuksia arvio koskee ja saada tieto määrätystä ajokiellosta. Lääkäreillä tulisi, tarpeen vaatiessa, olla mahdollisuus saada tieto asiakkaansa ajo-oikeuksista. Lisäksi sosiaali- ja terveydenhuollon ammattilaisilla tulisi olla oikeus ilmoittaa havaitsemistaan ajoterveydspuutteista ja heitä tulisi kouluttaa asian suhteen. Luonnoksessa tähän liittyvät ehdotukset ovat kannatettavia.

Liikenne- ja viestintävirasto ei kannata lausunnossaan nuoren kuljettajan pakollista ajoterveyden ja kypsyysarviointia. Viraston näkemyksen mukaan kohdistettuna kaikkiin ensimmäistä ajokorttia hakeviin vaatimus pakollisesta ajoterveyden ja kypsyysarvioinnista olisi todennäköisesti ylimitoitettu toimenpide suhteessa siitä saatavaan hyötyyn. Usein nuoren kuljettajan aiheuttaman vaaratilanteen tai liikennevahingon taustalla ei ole terveydellistä syytä, vaan ennemminkin kuljettajan asenne tai kokemattomuus.

Myös sellaista menettelyä, jossa ajokieltorikokseen syyllistynyt määrättäisiin lääkärintarkastukseen, saatettaisiin pitää kohtuuttomana tilanteessa, jossa ajokieltoon määrätty kuljettaja saa sakkorangaistuksen ja hänet myös määrätään suorittamaan ajokieltokoulutus ennen kuin ajo-oikeus voidaan palauttaa. Asiakkaalle syntyisi kuluja niin lääkärinlausunnon toimittamisvelvoitteesta ja sakkomaksusta kuin ajokieltokoulutuksen suorittamisesta. Ajokieltokoulutuksen sisältö on muodostettu viraston määräyksellä sellaiseksi, että koulutuksella pyritään puuttumaan riskikäyttäytymiseen liikenteessä. Tästä syystä koulutusta ei ole mahdollista esimerkiksi suorittaa itsenäisesti verkko-opintoina, vaan se vaatii aina opettajan läsnäoloa, joka nostaa koulutuksen kustannuksia muuhun kuljettajaopetuksen teoriaopetukseen verrattuna.

Kypsyysarvioinnin osalta haasteena on lisäksi se, ettei esimerkiksi psykologin arviolla ole ajokyvyn arvioinnissa vakiintunutta asemaa. Mikäli psykologin arvio nuoren kypsyudesta vakiintuisi osaksi ajokyvyn arviointia, pitäisi määritellä tilanteet, joissa arvio kypsyudesta olisi ajokyvyn kannalta kielteinen. Yksilölliset erot kypsyudessa ja kypsymisen tahdissa tuovat tämän tyyppiseen arvioon omat haasteensa. Keskimääräistä hitaampi henkinen kypsyminen ei myöskään itsessään ole ajokorttilainsäädännön tarkoittama sairaus, vika tai vamma, jonka perusteella ajokortin saamista voitaisiin rajoittaa. Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa kuitenkin lääkäreiden mahdollisuutta saada tieto asiakkaansa ajo-oikeuksista, joka on myös esillä ministeriön esittelemän liikenneturvallisuusstrategian toimenpide-ehdotuksissa.

Opetushallitus ei kannata arviomuistioon sisältyvää ehdotusta ammatilliseen kuljettajakoulutukseen valittavien opiskelijoiden ajoterveysvaatimusten täyttymisen varmistamisen muuttamista nykykäytännöstä. Tutkinnot sisältävät erilaisia kouluttautumisen polkuja, joista raskaan kaluston kuljettajaksi kouluttautumien on vain yksi. Kuljettajakoulutuksen tutkinnot kuuluvat pääsääntöisesti ns. SORA-tutkintoihin. SORA-tutkinnoissa kysytään hakiessa (yhteishaussa Opintopolku.fi -palvelussa ja jatkuvassa haussa koulutuksen järjestäjän sopimalla tavalla), onko opiskelijalla mahdollisia terveydentilaan tai toimintakykyyn liittyviä esteitä. Jos hakija vastaa kyllä, koulutuksen järjestäjä voi pyytää lääkärin tai muun terveydenhuollon ammattilaisen arvion hakijan terveydentilasta ja toimintakyvystä suhteessa Tutkinto-kohtaisiin terveydentilavaatimuksiin (OPH-5-2018). Koulutuksen järjestäjä voi pyytää ko. tutkimuksia myös, jos esimerkiksi pääsy- tai soveltuvuuskokeessa herää huoli opiskelijan terveydentilasta. Edellä kuvatun lisäksi, koulutuksen järjestäjät ovat velvollisia tiedottamaan hakijoille tutkintoihin liittyvistä terveysvaatimuksista.

Ajovarma Oy ei kannata pakollista kuljettajan ajoterveyden ja kypsyysarviointia. Kaikkiin ajokorttia suorittaviin kohdistuva toimenpide olisi liikenneturvallisuusvaikutuksiltaan todennäköisesti mitätön, mutta toisi kaikille ajokortin suorittajille lisäkustannuksia sekä kuormittaisi terveydenhuollon resursseja.

Suomen Motoristit ry ei kannata nuoren kuljettajan ajoterveyden ja kypsyyden arviointia. Lausuntopyyntöön liittyvän materiaalin perusteella ainoa toimiva keino olisi ulkopuolisen asiantuntijan, esimerkiksi lääkärin lausunto. Tämä lisäisi ajokortin hankkijan taakkaa, ajokortin kustannuksia ja hyöty nuorten kohdalla olisi pieni. Ajoterveyden arviointi kannattaa keskittää ajokortin haltijoiden ylimpään ikäryhmään. Jo nyt ajokorttilausunnot kuormittavat terveydenhuoltoa ja odotusajat ovat pitkiä.

Sosiaali- ja terveysministeriö ei kannata nuoren kuljettajan etukäteen tehtävää ajoterveyden ja kypsyyden arviointia muistion sivulla 14 esitettyjen seikkojen perusteella. Usein nuorten kuljettajan aiheuttaman vaaratilanteen tai liikennevahingon taustalla ei ole terveydellistä syytä vaan ennemminkin kuljettajan asenne tai kokemattomuus. Pakollinen lääkärintarkastus voisi olla toimenpiteenä ylimitoitettu, sillä ajokorttiin liittyvän lääkärintarkastuksen yhteydessä ei ole mahdollista arvioida niitä syitä, jotka yleensä johtavat liikennerikkomuksiin. Sosiaali- ja terveysministeriö kannattaa ajoterveysvaatimusten täyttymisen varmistamista tilanteissa, joissa valitaan opiskelijoita ammatilliseen kuljettajakoulutukseen. Toimintatavalla voitaisiin ehkäistä koulutusalan vaihtoa sekä terveydentilan vuoksi tapahtuvia opintojen keskeytymisiä, kuten muistiossakin todetaan. Ministeriö kannattaa myös kuljettajan ajoterveyden varmistamista tilanteissa, joissa poliisi esimerkiksi omien valvontahavaintojensa perusteella katsoisi sen tarpeelliseksi. Tähän ehdotukseen liittyen sosiaali- ja terveysministeriö katsoo tärkeäksi, ettei ajopolilla, erikoissairaanhoidossa tai moniammatillisissa ajoterveyden arviointikeskuksissa tehtyä kielteistä arviota ajokyvystä voitaisi kumota yksittäisen lääkärin antamalla lausunnolla ajoterveydestä, vaan henkilö ohjattaisiin uuteen arvioon edellä mainittuihin. Terveydenhuoltohenkilöstön koulutus henkilöstön ilmoitusvelvollisuudesta ja -oikeudesta nähdään aiheellisenä ja hyödyllisenä.

Suomen Ajokonsultointi Oy:n toteaa lausunnossaan, että koulujärjestelmällä 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 ”kypsyyden”- ja terveysarviointi 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).

Uuden kuljettajan merkin käyttäminen

Uuden kuljettajan merkin käyttämistä koskeva vaihtoehto sai jakautunutta lausuntopalautetta. Lausunnoissa muistutettiin siitä, että nk. 80-lätkä poistettiin aikoinaan käytöstä, koska siitä aiheutui haittaa liikenteessä sitä käyttäneille kuljettajille. Lausunnoissa tosin myös todettiin, että uuden kuljettajan merkki voisi motivoida nuorta kuljettajaa ajamaan vastuullisemmin ja muut liikennekäyttäjät paremmin huomioiden.

Sisäministeriön poliisiosasto kannattaa uuden kuljettajan merkin käyttämistä. Tämä on tärkeää, jos päädytään rajoittamaan tai porrastamaan ajo-oikeuksia. Merkin käyttöönoton voi arvioida helpottavan poliisin valvontaa.

Sosiaali- ja terveysministeriö kannattaa uuden kuljettajan merkin käyttämistä, jotta yöaikaisen ajamisen kieltämistä koskevan rajoituksen valvonta olisi poliisille mahdollista. Merkkiä käytettäisiin määrätty aika ajokortin myöntämisestä. Sosiaali- ja terveysministeriö katsoo, että uuden kuljettajan merkin käyttö voisi koskea kaikkia täysi-ikäisiä uusia ajokortin omistajia ensimmäisen ajovuoden ajaksi iästä riippumatta. Alaikäisenä ajokortin saaneelta voitaisiin vastaavasti edellyttää merkin käyttämistä ensimmäisen kahden ajovuoden ajan, jolloin merkistä luopuminen tapahtuisi samoihin aikoihin kuin heti täysi-ikäistyttyään ajokortin saaneilla nuorilla. Merkin käyttö voisi osaltaan lisätä poliisin mahdollisuuksia puuttua etenkin nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta vaarantavaan käyttäytymiseen, mikä voisi vähentää nuorten kuljettajien syylistymistä ajokieltorikokseen, johon muistion mukaan 17- ja 18-vuotiaat nuoret syylistyvät 19-vuotiaita useammin.

Poliisihallitus katsoo lausunnossaan, että erityinen uuden kuljettajan merkki alaikäisillä kuljettajilla olisi tärkeä valvonnan vaikuttavuuden ja tehokkuuden kannalta. Poliisihallituksen mukaan uuden kuljettajan merkki voitaisiin käytännössä toteuttaa esimerkiksi merkintänä Traficomien ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmässä ja näin valvontaa voitaisiin kohdistaa tarkoituksenmukaisesti muun liikennevalvonnan ohessa.

Liikenneopetus ry kannattaa alaikäisen kuljettajan kuljettaman ajoneuvon merkitsemistä jollain tavoin. Merkki kertoo muille liikenteen käyttäjille kuljettajan olevan tuore nuori kuljettaja ja he osaavat mahdollisesti varautua kokemattomuuteen. Tämä saattaa myös ehkäistä kuljettajan riskikäyttäytymistä tiedostaessaan muiden havaitsevan kyseisen merkin. Merkkiä kannattavat myös **Rahtarit ry** ja **Suomen Psykologiliitto ry** sekä kaksi yksityishenkilöä.

Suomen Ajokonsultointi Oy muistuttaa lausunnossaan, että 80-lätkästä luovuttiin aikoinaan sen herättämän kiusaamisen ja häirinnän vuoksi. Todennäköisesti vastaava merkki provosoisi taas opettamaan kokemattomaa ajattelua, samalla logiikalla voitaisiin merkitä myös ikääntyneet, rattijuopumukseen syyllistyneet jne. kuljettajat, joita muiden tulisi varoa tilastoiden valossa. **Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry** ja **Suomen Autokoululiitto ry** eivät kannata uuden kuljettajan merkin käyttämistä muiden kuljettajien mahdollisen kiusanteon ja vihamielisen käytöksen vuoksi. Uuden kuljettajan merkin käyttöönottoa ei kannattanut myöskään **Autoliitto ry**, **Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry**, **Suomen Motoristit ry** ja **Etelä-Pohjanmaan Autokouluyhdistys ry**, joka totesi merkin haittojen olevan suuremmat kuin siitä saatavat hyödyt. **Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry** ei kannata merkin käyttämistä, koska arviomuistiossa ei voida esittää todistetusti myönteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Liikenneturva suhtautuu epäillen uuden kuljettajan merkistä saatavaan hyötyyn. Mikäli alaikäisen ajo-oikeus toteutettaisiin jatkossakin poikkeuslupamenettelynä, siihen voitaisiin kuitenkin yhdistää tarkoitukseen käytettävä ajoneuvo, jolloin tieto ajoneuvon käyttämisestä alaikäisen kuljettajan toimesta voitaisiin välittää liikennevalvontaan digitaalisin keinoin.

Ajokiellon keston muuttaminen

Useat lausunnonantajat kannattivat ajokiellon keston muuttamista, mutta vaihtoehto sai myös vastustusta. Osassa lausuntoja vaihtoehtoon suhtauduttiin neutraalisti.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ajokieltojen kestojen muuttamista. Ajokiellon keston muuttaminen pidemmäksi saattaisi luoda tilanteen, jossa nuori vakavammin harkitsee tekojensa seurauksia. Virasto kannattaa myös ajokieltojen keston arviointia kaikissa ikäryhmissä.

Ajovarma Oy kannattaa ajokiellon keston muuttamista. Tällä hyvin todennäköisesti olisi liikenneturvallisuuden kannalta positiivisia vaikutuksia, sekä teon seuraamusten vakavuuden ymmärtämisessä että ennaltaehkäisyssä.

Sisäministeriön poliisiosasto katsoo lausunnossaan, että ajokieltojärjestelmää tulisi arvioida erikseen laajempaan kokonaisuuteen. Sisäministeriön poliisiosasto ei tunnista tarvetta muuttaa sisäministeriön valmisteluvastuulla olevaa lainsäädäntöä nyt lausuttavana olevan arviomuistion perusteella.

Onnettomuustietoinstituutti OTI kannattaa tarkempia selvityksiä ajokieltojen pidentämisen vaikutuksista. Pidemmän ajokiellon uhka voisi ennaltaehkäistä liikenteessä otettua tietoista riskinottoa ja ylilyönnejä. Rattijuopumusonnettomuuksien ennaltaehkäisyyn kannalta olisi myös positiivista, jos rattijuopumuksesta aiheutuvan ajokiellon pidentäminen lisäisi alkolukkojen käyttöä.

Liikenneturva toteaa lausunnossaan, että ajokieltojen pituudet ovat Suomessa lyhyet verrattuna muihin Pohjoismaihin. Liikenneturvan mukaan menettelyä olisi syytä kehittää muissa Pohjoismaissa hyväksi todettuja käytäntöjä hyödyntäen. **Onnettomuustietoinstituutti** kannattaa lausunnossaan tarkempia selvityksiä ajokieltojen pidentämisen vaikutuksista. Pidemmän ajokiellon uhka voisi ennaltaehkäistä liikenteessä otettua tietoista riskinottoa ja ylilyönnejä. Onnettomuustietoinstituutti tuo lausunnossaan lisäksi esiin, että kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa aiheuttajana olleista 18-24-vuotiaista kuljettajista joka viidennellä oli taustallaan vähintään kolme liikenne-rikkomusta onnettomuutta edeltäneiden viiden vuoden ajalta.

Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry kannattaa ajokiellon keston muuttamista ja esittää, ettei ikäpoikkeuslupaa ei myönnettäisi, mikäli pohjalla on aiempi ajokieltorikos. Samaa ehdottavat **Liikenneopetus ry** ja **Suomen Autokoululiitto ry**. Muutoin ajokieltorikoksista olisi aina vuoden lykkäys ajokortin hankintaan, kuten oli aiemmin. Ikäpoikkeusluvalla myönnettyä ajokorttia ei palautettaisi lainkaan ennen kuin henkilö on täyttänyt 18 vuotta. Ajokiellon tulisi astua voimaan poliisin tekemällä päätöksellä. Ajokiellon pituuteen pitää vaikuttaa rikkomuksen vakavuusaste. Liikenne-rikkomuksista johtuvien sanktioiden koventaminen vaikuttaisi vain osaan riskikuljettajista.

Ehdotusta kannatti myös **yksityishenkilö**.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry esittää, että pidemmän ajokiellon uhka voisi ennaltaehkäistä liikenteessä otettua tietoista riskinottoa ja ylilyönnejä. Kuljettajaopetusta ja liikenne-rikkomusten seuraamusmenettelyä arvioitaessa ja kehittäessä päätavoitteina tulee olla liikenne-rikkomusten ennaltaehkäisy sekä niiden uusimisen vähentäminen. Ajokielto- ja ajokortin sisällön tulee kiinnittää erityistä huomiota ajokorttiluokan mukaan. Kaksipyöräisillä on erityispiirteensä, joiden liikenneturvallisuusvaikutus tulee huomioida.

Suomen Ajokonsultointi Oy:n mukaan ajokieltojen tulee olla yhteneväisiä iästä riippumatta ja perustua rikkomuksiin. Yleisesti ottaen vakavien liikenne-rikosten ajokieltoja voitaisiin pidentää liikenneturvallisuuden merkityksen korostamiseksi.

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö ei kannata ajokiellon keston muuttamista nykyistä pidemmäksi. Muistion mukaisesti ajokieltojen pituus pohjautuu tällä hetkellä voimassa olevan sääntelyn soveltamiskäytäntöön ja pidentäminen edellyttäisi sääntelyn konkretisoimista ajokieltoon johtavien olosuhteiden osalta.

Liikenneoikeusyhdistys ry ei pidä ajokiellon keston pidentämistä oikeana keinona valmentaa nuorta kuljettajaa ajamiseen liikenteessä, sillä hänen kehittymisensä kuljettajaksi nimenomaisesti edellyttäisi ajokokemuksen saamista.

Suomen Motoristit ry ei pidä ajokiellon keston pidentämistä tehokkaana keinona. Toistuvissa rattijuopumustapauksissa tulisi harkita kovempia toimia, mutta ei välttämättä ajokiellon keston pidentämistä. Rattijuopumusrangaistusten arviointi tulisi tehdä uudelleen. Rattijuopumusrikokset vaarantavat erityisesti suojaamattomien tienkäyttäjien turvallisuutta.

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen

Useissa lausunnoissa suhtauduttiin kielteisesti poikkeuslupamenettelystä luopumiseen. Sen sijaan useissa lausunnoissa pidettiin tarpeellisena tiukentaa ikäpoikkeuslupan myöntämisen edellytyksiä nykyisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa lausunnossaan ministeriön ehdotusta ikälupapoikkeusprosessista luopumisesta. Poikkeuslupan suuri suosio on osoittanut, että nuorilla on voimakas tarve itsenäiseen kulkemiseen. Ikäpoikkeuslupan myöntäminen perustuu nykyisen ajokorttilain mukaan tarveharkintaan ja ensisijaisesti nuoren omiin, säännöllisiin kulkemistarpeisiin. Useimmiten ikäpoikkeuslupan tarve liittyy työssäkäyntiin, opiskeluun tai tavoitteelliseen harrastamiseen. Ajokorttitarvetta voivat myös lisätä äkilliset muutokset perheen tilanteessa tai perheen toimeentuloon liittyvät seikat. Lupaharkinnassa ei arvioida liikenneturvallisuutta tai oteta kantaa henkilön kypsytyteen tai ajokykyyn. Kuten muidenkin ajokorttia suorittavien osalta, ikäpoikkeuslupan saaneen hakijan liikenneosaamista ja -taitoja arvioidaan luvan myöntämisen jälkeen suoritettavassa kuljettajantutkinnossa ja sitä edeltävässä kuljettajaopetuksessa. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto tuo lausunnossaan esiin sen, että ennakoitua huomattavasti suuremmasta poikkeuslupien hakemusmääristä johtuen, poikkeusmenettelystä luopumisella olisi huomattavia myönteisiä vaikutuksia viraston henkilöresursseihin. Mikäli henkilöauton ajo-oikeuden hankkiminen alle 18-vuotiaana haluttaisiin jatkossa mahdollistaa, voisi ajo-oikeuden saaminen perustua ainoastaan huoltajan suostumukseen.

Ajovarma Oy kannattaa menettelystä luopumista ja katsoo lausunnossaan samansuuntaisesti kuin Liikenne- ja viestintävirasto ja toteaa, että poikkeuslupien käsittely on kuormittanut viranomaisia merkittävästi ja tämä on aiheuttanut käsittelyaikojen venymisen pitkiksi.

Etelä-Pohjanmaan Autokouluyhdistys ry kannattaa ikäpoikkeusluvasta luopumista ja ajokortin vähimmäisiän laskemista 17 vuoteen. Ikäpoikkeuslupamenettelystä luopumista kannatti myös **Autoliitto ry**.

Sosiaali- ja terveysministeriö katsoo, että poikkeuslupamenettely toimii jo nykyisellään siten, että se mahdollistaa harvaan asutuilla seuduilla nuorten aiempaa laajemman mahdollisuuden liikkua autolla, mikä vähentää traktorien ja muiden tieliikenteeseen huonommin soveltuvien kulkuneuvojen käyttöä tiellä. Muistion sivulla 14 nostetaan esille nuorten aivojen kehityksen keskeneräisyys, minkä vuoksi nuorilla ei ole aikuisen kaltaisia edellytyksiä toimia liikenteessä. Jo nyt ikäpoikkeuslupien suosion kasvun myötä liikenteessä on aiempaa enemmän kuljettajia, joiden kypsyys ei ole murrosiän kehityksestä johtuen ajo-oikeuden alkaessa vielä ihanteellisella tasolla. Edellä mainittujen syiden perusteella sosiaali- ja terveysministeriö ei kannata poikkeuslupamenettelystä luopumista. Lupamenettelystä luopuminen kumoaisi myös ehdotuksen alaikäisten ajo-oikeuksien rajoittamisesta yöaikaan.

Epic Autokoulu Oy huomauttaa, että ikäpoikkeuslupamenettelyn tarveharkinta varmistaa, että poikkeuslupa myönnetään vain kuljettajille, jonka liikkumistarve omalla autolla on todellinen. Epic Autokoulu Oy:n mukaan ikäpoikkeuslupan myöntämisen perusteita tulee kuitenkin tarvittaessa tarkastella, mitä tulee esimerkiksi aikaisempaan rangaistushistoriaan muiden ajoneuvoluokkien osalta.

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry ei kannata poikkeuslupamenettelystä luopumista. Ikäpoikkeuslupamenettely varmistaa, että poikkeuslupa myönnetään vain kuljettajalle, jonka liikkumistarve omalla autolla on todellinen.

Suomen Ajokonsultointi Oy:n mukaan ajokortista 17-vuotiaana ei saa tulla uutta "normaalia" vaan ikäpoikkeuslupa pitää säilyttää ja kehittää ikäpoikkeuslupan myöntämisen perusteita erityisesti aiempi ajohistoria huomioiden. Poikkeuslupa tulisi menettää, mikäli luvan voimassaoloaikana syyllistyy vakaavaan tai toistuviin liikenne rikoksiin. Myöskään Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry ei kannata poikkeuslupamenettelyä luopumista. Sen sijaan ikäpoikkeuslupan myöntämisen edellytyksiä voitaisiin tiukentaa.

Suomen Ajokyvynarvioitsijat ry katsoo lausunnossaan, että ikäpoikkeuslupan ehtoja on tarkennettava, ei luovuttava menettelyä. Ehtojen tarkentamisella saavutettaisiin liikenneturvallinen ympäristö kaikille, myös nuorille, sekä hallinnollisen taakan ja kustannusten väheneminen, lupamäärien pienentäessä.

Suomen Motoristit ry katsoo, ettei Traficomien taustamateriaali näytä suuria eroja 17-19-vuotiaiden ajokäyttäytymisessä, kun huomioidaan tilastojen epävarmuudet ja jätetään niiden kärjistävät tulokset pois.

Suomen Autokoululiitto ry ei kannata poikkeuslupamenettelyä luopumista. Sen sijaan ikäpoikkeuslupan myöntämisen edellytyksiä tulisi tiukentaa. Poikkeuslupamenettelyä luopumista perustellaan sillä, että suurella osalla alle 18-vuotiaista on esimerkiksi opintoihin tai työhön liittyvä liikkumistarve. Poikkeuslupaa on voinut hakea jo ennen ajokorttilakiuudistusta, eikä silloin ilmennyt suurta tarvetta. Lailla on mahdollistettu poikkeuslupan hakeminen helpoksi, jolloin kynnys hakemuksen tekemiseen laskee. Asiantuntijat ovat esittäneet huolensa ottaen huomioon aivojen kehitys sekä nuoren kypsyys vastuun ottamiseen. Mikäli poikkeuslupamenettelyä luovutettaisiin, olisi ehdottomasti lisättävä koulutusta liittyen nuoren kuljettajan erityispiirteisiin ja riskeihin.

CAP-Group Oy ei kannata poikkeuslupamenettelyä luopumista. Ikäpoikkeuslupamenettely varmistaa, että poikkeuslupa myönnetään vain kuljettajalle, jonka liikkumistarve omalla autolla on todellinen.

Rahtarit ry:n mukaan vaihtoehto on vähiten kannatettava. Kuten tutkimuksissa on todettu nuorten aivot eivät ole vielä täysin kehittyneet 17 vuoden iässä, mikä merkitsee sitä, etteivät kaikki nuoret ole vielä kypsiä vastuulliseen liikkumiseen henkilöautolla. Ennemmin tulisi harkita onko nykyinen toimintamalli jopa liian liberaali, koska niin suuri osa ikäluokasta on voinut hankkia B-ajokortin alaikäisenä.

Liikenneturva toteaa lausunnossaan, että ajatus siitä, että valtaosa poikkeusluvalla ajokortin saaneista nuorista toimii liikenteessä asiallisesti ja vastuullisesti antaisi perusteen esimerkiksi ajokortti-ikä alenuttamiseen on osittain väärä. Nuorten ikäryhmässä huomattavan suuri osa toimii silloin tällöin vaarallisesti tai harkitsemattomasti. Liikenneturva ehdottaa lausunnossaan ensisijaisesti, että ajokortti-ikä säilytetään 18-vuodessa. Toissijaisesti Liikenneturva ehdottaa, että poikkeuslupan saamisen ehtoja tiukennetaan, jotta lupa olisi aidosti poikkeus. Kolmantena vaihtoehtona Liikenneturva ehdottaa, että poikkeuslupapäätökseen liitettäisiin ehto niistä kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa.

Liikenneturva toteaa lausunnossaan, että on esitetty poikkeuslupien suuren hakumäärän osoittavan, että suurella joukolla alaikäisiä nuoria on esimerkiksi opintoihin tai työhön liittyvä liikkumistarve. Hakumäärästä ei voi päätellä todellista tarvetta. Nykymuodossa poikkeuslupan saamisen ehtona on itse ilmoitettu ja arvioitu liikkumistarve. Liikkumistarpeen arvioinnin heikkoudesta kertoo mm. poikkeuslupien haun sukupuolivivonta, jossa nuoret pojat hakevat lähes 2/3 luvista ja tytöt reilun kolmanneksen – molempien liikkumistarpeet lienevät kuitenkin yhtäläiset.

Posti Group Oyj:n mukaan mahdollisuus poiketa B-kortin vähimmäisikävaatimuksesta ammatilliseen kuljettajakoulutukseen osallistumisen perusteella (ajokorttilain 5 §:n 6 momentti) on uusien kuorma- ja linja-autonkuljettajien alalle tulon kannalta tärkeä seikka ja tämä mahdollisuus tulisi säilyttää.

Koneyrittäjät ry korostaa 17-vuotiaiden liikkumistarpeita, kun he opiskelevat maarakennus- tai metsäkoneenkuljettajiksi. Toisen asteen ammatillisessa opetuksessa opetuksen painopistettä on siirretty työssä tapahtuvaksi työssäoppimiseksi. Konetyöaloilla ja etenkin metsäkonealalla työ tapahtuu etäällä sijaitsevilla metsätyökohteilla, joille ei ole mitään mahdollisuutta kulkea julkisen liikenteen turvin. Voimassa oleva ajokorttilain poikkeusmahdollisuus on merkittävästi mahdollistanut työharjoittelun näillä aloilla sekä osaltaan samalla parantanut työvoiman tulevaa ja välttämätöntä saatavuutta näille aloille. Poikkeuslupamahdollisuus on asettanut eri koulutusalat aiempaa tasa-arvoisempaan asemaan tulevaa koulutusalaansa ja ammattiaan harkitseville nuorille.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ihmettelee, miksi kuljettajan ammattiin opiskelevien kohdalla ajo-oikeutta on rajattu, mutta minkä muun tahansa opiskelun ja harrastuksen kohdalla rajauksia ei ole. Ehtojen noudattamisen valvominen on yhtä vaikeaa tai helppoa perusteesta riippumatta. SKAL ry esittääkin, että rajauksia joiltain osin pohditaan myös muiden 17-vuotiaiden ikäpoikkeuslupien kohdalla ja edellyttää, että kuljettajan ammattiin opiskelevia kohdellaan tasapuolisesti muiden kanssa ja asetetaan yhdenmukaiset rajoitteet. SKAL ry myös katsoo, että perusteluissa oleva valvonnan vaikeus koskee hyvin monia liikennettä koskevia säädöksiä ja rajoituksia, joten niitä voi kyllä käyttää myös nuorten kuljettajien kohdalla.

Opetushallitus pitää tärkeänä erilaisilla alueilla asuvien nuorten yhdenvertaisuuden huomioimista. Selvityksestä lienee hyvin tulkittavissa se, että pääosin nuoret toimivat vastuullisesti. Harkittavien keinojen kohdistaminen heihin ei siten lisäisi liikenneturvallisuutta, mutta häiritäisi heidän liikkumistaan. Muistiossa viitataan ns. riskikuljettajiin. Merkittävimmät muutokset saataneen kohdistamalla suunniteltavat toimet tähän ryhmään nuoria. Kysymys lupamenettelystä alle 17-vuotiaan ajo-oikeuden saamisesta on osoittautunut hallinnollisesti raskaaksi. Sen hyötyjä lienee syytä peilata haittoihin, sekä siihen, että joka tapauksessa uusia kuljettajia arvioidaan ajokorttiin liittyvissä kokeissa.

Onnettomuustietoinstituutti OTI:n mukaan nykyisen poikkeuslupamenettelyn turvallisuusvaikutuksista tarvitaan tutkittua tietoa.

Yksityishenkilön lausunnossa ehdotetaan, että B-luokan ajokortin saantiin 17-vuotiaana ikäpoikkeusluvalla liitettäisiin erityisiä ehtoja, kuten esimerkiksi alaikäisille määrätään USA:ssa, Kanadassa ja Australiassa. Ajaminen tulisi voida rajoittaa koskemaan ikäpoikkeuslupahakemuksen tarkoituksia, joita varren ajo-oikeus on saatu (esimerkiksi koulu- tai harrastusmatkat).

Toisessa yksityishenkilön lausunnossa ei pidetä poikkeuslupamenettelyä kannatettavana, vaan ajokortti tulisi saada vasta 18-vuotiaana.

2. Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

Arviomuistiosta puuttuvina ehdotuksina useissa lausunnoissa nostettiin esiin kuljettajatutkintotoiminnan vapauttaminen, opetusajoneuvon muutostarkastusvelvoitteen palauttaminen, opetuslupaopettajan teoriakoevelvoitteen palauttaminen ja opetusluvan palauttaminen perhekeskeiseksi. Lausunnoissa nostettiin esiin yhteisopetusmallin toimivuus. Lisäksi osassa lausuntoja nostettiin esiin ilmastotavoitteiden huomioiminen lakimuutoksen yhteydessä sekä liikennekasvatus ja valistus.

Hämeen ammatti-instituutti Oy toivoi lausunnossaan jatkoselvittelyä yhteisopetuksen (autokoulu + opetuslupa) kehittämisessä, kuljettajatutkinnon kehittämisessä (esim. ajokokeen aiheiden sisällyttäminen teoriakokeeseen, jotta ajokokeiden laatu paranisi) sekä liikenneopettajien ja kuljettajaopetuksen ammattilaisten merkitys kuljettajakoulutuksen vaikuttavuudessa.

Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry esitti lausunnossaan teoriaopetuksen jaksottamista ensimmäisestä ajokortista alkaen siten, että jokaisessa ajokorttiluokassa olisi neljä teorituntia ja jokaisessa luokassa olisi kaksi ajoneuvoluokkakohdasta teorituntia. Myös **Suomen Autokoululiitto ry** esitti teoriaopetuksen lisäämistä ennen ensimmäisen ajokortin saamista ja kertoi kehittäneensä kolmetasoisia opetussuunnitelmaa yksivaiheiseen kuljettajakoulutukseen. Tässä mallissa teoriaa lisättäisiin vain neljän tunnin verran lisää. Näistä neljästä vain kaksi tulisi aina ensimmäistä ajokorttia ajavalle. Kahden muun teorian sisältönä on ajoneuvoluokkakohdaiset erityispiirteet, ja ne tulisi suorittaa aina korotettaessa ajokorttiluokkaa. Ekologisuus ja vastuun kasvattaminen itsestä ja muista tienkäyttäjistä ovat mallissa tärkeässä roolissa. Lisäksi Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry esitti mopokorttikoulutukseen sisällytettävän pakollista käsittely- ja ajo-opetusta sekä moottoripyöräopetuksen rakennetta muutettavaksi. **Liikenneopetus ry** ja **Psychdrive Oy** esittivät mopokorttiin (AM120) tutkintopainotteisuuden rinnalle kolmen ajotunnin koulutusmallia. Lisäksi Liikenneopetus ry esitti, että RTK ajo-opetuksessa saisi jatkossa antaa korkeintaan puolet simulaattorilla. Nykylain epätarkka "vain osin" on johtanut simulaattorituntien määräksi jopa 3,5 tuntia neljästä. Traficomin selvitysten perusteella simulaattoriin ollaan pääosin tyytymättömiä, ja autolla ajettuihin RTK-tunteihin pääasiassa tyytyväisiä.

Suomen Ajokyvynarvioitsijat ry esitti lausunnossaan erityisen liikennelääkärijärjestelmän kehittämistä. Nykyisin kuljettajat, joilta vaaditaan lääkärintodistus ajo-oikeutta varten, voivat shoppailla lääkäriltä toiselle siihen asti, kunnes saavat mieleisensä lääkärintodistuksen. Ajo-oikeuteen erityisesti perehtynyt liikennelääkäri ymmärtäisi huomioida erilaisten sairauksien vaikutuksen ajokykyyn paremmin.

Suomen Psykologiliitto ry esittää vanhemmille/huoltajalle/opetusluvan ohjaajalle tarkoitettua ohjausta tai koulutusta. Parantaa todistetusti nuoren kuljettajan osaamista ja kitkee ajoluovallisen ohjaajan omia haitallisia ajotapoja. Liitto esittää myös oppilaitosten ja nuorisotyön osallistamista liikennekasvatustyöhön. Kaikki tahot, jotka ovat luonnollisesti nuorten kanssa tekemisissä, voivat osallistua liikennekasvatukseen. Koulutusta ja materiaaleja heille. Lisäksi liitto pitää tarpeellisena ajokieltokoulutusta laajemman ja tieteellisempään tietoon pohjautuvan liikennepsykologisen arviointi- ja interventiotoinnin kehittämistä, sekä riskikuljettajan ennalta tunnistamista. Ovatko ajokieltorikkomuksiin syyllistyneet terveydentilaltaan, psykologisilta ja sosiaalisilta ominaisuuksiltaan erilaisia kuin nuoret kuljettajat keskimäärin? Onko liikenneriikkomuksilla ylisukupolvisuutta, eli onko näiden nuorten vanhemmilla liikenneriikkomustaustaa?

Suomen Motoristit ry:n mukaan koulutuksen ja valistuksen vaikutusta nuorten kuljettajien asenteisiin tulisi arvioida tarkemmin.

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry:n kuljettajantutkintoa tulisi kehittää ja ehdottaa sen kehittämistä osaamisen tunnistamisen parantamiseksi. Nykyinen tutkinto on suunniteltu määrämuotoisen opetussuunnitelman vastinpariksi eikä vastaa sisällöiltään tarkastuspistettä, jossa uuden kuljettajan ajovalmiudet tulisi kattavasti mitattua. Uusien kuljettajien turvallisten ajovalmiuksien näkökulmasta tutkinnon sisällöt ovat ratkaisevia. Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry huomauttaa, että kuljettajantutkinnon vaikuttavuutta olisi voitu yhtä lailla arvioida kuin opetuksenkin vaikuttavuutta seurantalutkimuksen ensimmäisessä vaiheessa. Viimeistään 2021-2022 on tutkinnon vaikuttavuutta arvioitava, jotta liikenneturvallisuuden vaatimukset voitaisiin varmuudella todeta otetuksi huomioon. Järjestelmä on enemmän tutkintopainotteinen ja kuljettajantutkinto vastaa loppujen lopuksi uusien kuljettajien vastuullisista ajovalmiuksista.

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry ehdottaa teoriakokeen kehittämiseksi: kokeen aikapaineistamista, riskientunnistamista mittaavan osion kytkemistä ennen koetta annettavaan opetukseen, liikennevahinkotilastojen tietojen hyödyntämistä sisällöissä ja simulaatiota riskientunnistamista mittaavan osion alustaksi. Ajokokeen kehittämiseksi ehdotetaan: ajokokeen suorituspaikkakunnan liikenneympäristölle nykyistä tiukempia vähimmäisvaatimuksia, ajokokeessa käytettävien reittien ja liikenneympäristöjen tar-

kempaa määrittelyä, sallittujen virheiden määrän vähentämistä, lievien virheiden painoarvon tiukentamista, palautteellisuuden lisäämistä sekä ajokokeen vastaanottajien hyväksymisprosenttien julkaisemista avoimessa tietokannassa.

Liikenneturvan mukaan kuljettajantutkintoa tulisi edelleen kehittää GDE -mallin ylätasojen sisältöjä hyödyntäen. Ilman opetussuunnitelmaa, tutkinto ohjaa jonkin verran opetusta, mutta korostaa GDE -mallin kahden alimman tason osaamista.

CAP-Group Oy nostaa esiin kuljettajantutkintojen järjestämistä koskevan sääntelyn tarkastelun ja väljentämisen. Kyseinen sääntely on kansallisesti ylisäännelty verrattuna EU-sääntelyyn. Kilpailun rajoitusten poistaminen siten, että volyymialueilla olisi useampia palveluntuottajia kuten esimerkiksi katsastuspalveluissa mahdollistaisi palveluiden saatavuuden parantamisen ja laatutason nostamisen markkinälähtöisellä kilpailulla. Kuljettajantutkintopalveluiden saatavuus voitaisiin turvata harvaan asutuilla seutukunnilla yksioikeudella tietyille palveluntuottajalle kuten nykyisin.

3. Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin?

Suurin osa lausunnonantajista ei ottanut kantaa kysymykseen tai lausui suhtautuvansa asiaan neutraalisti. Lausunnoissa nostettiin kuitenkin esiin, yksilöiden tasapuolinen kohtelu, mikäli rajoituksia asetettaisiin.

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että rajoitusten kohdistaminen on riippuvainen valitun rajoituksen sisällöstä. Esimerkiksi aikaan sidottu rajoitus ajamiselle tulisi kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, koska täysi-ikäisen kuljettajan ajamisen rajoittaminen ei muun lainsäädännön valossa ole täysin ongelmaton.

Ajovarma Oy:n mukaan ajo-oikeuden ajallinen rajoittaminen tulisi kohdistaa alle 18-vuotiaisiin ja ajo-kiellon keston muuttaminen kaikkiin uusiin kuljettajiin.

Liikenneoikeusyhdistys ry katsoo, että rajoitukset ovat luonteeltaan sellaisia, että ne olisivat tarpeellisia lähinnä alle 18-vuotiaille kuljettajille, joiden henkinen kypsyys ei ole välttämättä vielä kehittynyt riittävän pitkälle.

Suomen Psykologiliitto ry katsoo, että mahdollinen kellonaikarajoitus voisi koskea alle 18-vuotiaita kuljettajia. Perusteluna tälle on tilastotieto onnettomuusriskien vähenemisestä ikävuosien 17-19 välillä. Edelleen ajokieltokoulutus voidaan ulottaa koskemaan kaikkia ikäryhmiä. Ei ole mitään perustelua sille, että vain nuoret riskikuljettajat hyötyvät ajokieltokoulutuksesta. Psykologiliitto suosittelee tutustumaan kansainvälisiin aineistoihin liikennepsykologisista interventioista.

Poliisihallituksen näkemyksen mukaan mahdolliset rajoitukset tulisi kohdistaa ainakin alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, eikä sitä pidettäisi missään nimessä huonona asiana, jos rajoitukset kohdistettaisiin kaikkiin uusiin (esimerkiksi alle 20-vuotiaisiin) nuoriin kuljettajiin. Perusteina Poliisihallituksen linjaukselle ovat tilastot, joiden mukaan 17-vuotiaat syyllistyvät suhteessa hieman useammin ajokieltorikoksiin (ja varsinkin törkeisiin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin) kuin 18-vuotiaat tai 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat.

Rahtarit ry:n mukaan rajoituksen kohdistaminen kaikkiin alle 20-vuotiaisiin uusiin kuljettajiin ensimmäisen vuoden ajaksi ajokortin saamisesta olisi harkinnan arvoinen asia. Näin saataisiin todennäköisesti liikenneturvallisuustilastot paranemaan. Suuri osa ikäluokan onnettomuuksista tapahtuu yöllä "viihdeajelun" aikana, eikä normaaliaikana hyötyajossa.

Yksityishenkilön lausunnon mukaan rajoitus pitäisi kohdistaa kaikkiin nuoriin (15-24-vuotiaisiin) kuljettajiin, koska riski joutua vakavaan liikenneonnettomuuteen on nuorilla kuljettajilla merkittävästi muuta väestöä korkeampi.

Koneyrittäjät ry:n mukaan ajokieltokoulutuksen, ajokieltojen pituuden ja muiden sääntöjä rikkoneisiin kohdistuneiden seuraamusten tulisi kohdistua samalla tavalla kaikkiin uusiin kuljettajiin ikäluokasta riippumatta.

Etelä-Pohjanmaan Autokouluyhdistys ry:n ja **Autoliitto ry:n** mukaan rajoitukset tulisi kohdistaa kaikkiin uusiin kuljettajiin.

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.

4. Muita huomioita

Sisäministeriön poliisiosaston arvion mukaan mahdollisia rajoituksia valvottaisiin liikennevalvonnan yhteydessä kuten muitakin liikenneriikkomuksia ja -rikoksia. Sisäministeriön poliisiosasto pitää tärkeänä, että poliisilla olisi mahdollisuus puuttua mahdollisiin rajoitusten rikkomuksiin.

Sisäministeriön poliisiosaston mukaan, jos tietyille kuljettajaryhmälle päädytään esittämään rajoituksia, niin rajoitusten rikkomuksista tulisi olla säädetty liikennevirhemaksu tai sakkorangaistus. Erityisesti ajo-oikeuden rajoittamisen ja porrastuksen rikkomuksista tulisi säätää seuraamus, josta voitaisiin määrätä ajokielto esimerkiksi yhtenä tekona toistuvia rikkomuksia arvioitaessa.

Poliisihallitus katsoo ensiarvoisen tärkeäksi rajoitusten noudattamatta jättämisen sanktioinnin liikennevirhemaksulla. Vaikuttavuuden näkökulmasta olisi tärkeää, että mahdolliset laiminlyönnit vaikuttaisivat myös henkilön ajo-oikeuteen ja ne lisättäisiin esimerkiksi ajokorttilain 65 §:n toistuvien rikkomusten listaan.

Hämeen ammatti-instituutti Oy toivoo, että nuorten liikenneturvallisuudesta tiedotetaan jatkossakin nykyaikaisissa, nuorten eniten käyttämissä viestintävälineissä laajemmin mukaan lukien sosiaalinen media.

Nokian Ajoharjoitteluratasäätiö muistuttaa, että kun siirryttiin radalla tapahtuvaan kuljettajaopetukseen, nuorten kuolemat puoliintuivat, samoin riskialtis kausi puoliintui kuudesta kolmeen vuoteen. (Turun yliopisto)

Suomen Lukiolaisten Liiton mukaan mahdollisia rajoitus- ja kehittämistoimia valittaessa on pidettävä huoli nuorten yhdenvertaisuudesta. On tärkeää, ettei uudistuksilla vaikeuteta esimerkiksi syrjäseuduilla asuvien nuorten mahdollisuuksia omaehtoiseen liikkumiseen verrattuna kaupungeissa ja taajamissa asuviin nuoriin. Suomen Lukiolaisten Liitto muistuttaa, että oma auto on nuorelle usein ainoa vaihtoehto päästä kouluun tai harrastuksiin itsenäisesti johtuen joukkoliikenteen puutteesta harvaan asutuilla alueilla.

Suomen Lukiolaisten Liitto ei kannata nuorten kuljettajien asettamista eriarvoiseen asemaan suhteessa muihin ajokortin vastahankkineisiin kuljettajiin. Mahdolliset uudistukset tulee siten ulottaa kaikkiin uusiin kuljettajiin. Suomen Lukiolaisten Liitto ei kannata sellaisia uudistuksia, jotka lisäävät ajokortin hankintakustannuksia. Lisäksi hankintaprosessia ei tule vaikeuttaa tai heikentää sen joustavuutta, koska tämä

voi hankaloittaa ajokortin hankkimisen yhdenvertaisuutta. Nämä palvelevat myös ajokortin vanhemmalla iällä hankkivia kuljettajia.

Suomen Ajokonsultointi Oy:n mukaan vaikuttamiskeinot ja -menetelmät vaativat osallistamista ja osaavan opettajan tuottaakseen tuloksia. Vaikuttaminen ei myöskään onnistu, jos ei ole vielä kokemuksia GDE-matriisin alatasoilta. Opetuksen vaihteellisuuden poistaminen oli virhe, moni muu maa on siirtynyt vaihteellisuuteen 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.

Liikenneoikeusyhdistys ry:n mukaan nykyinen alle 18-vuotiaita koskeva ajokortin poikkeuslupamenettely on yhdenvertaisuuden kannalta ongelmallinen. Esimerkiksi Saksassa ja Itävallassa on saatu hyviä kokemuksia alle 17-vuotiaan valvotusta ajamisesta (begleitetes Fahren), jota rajoitetaan muun muassa edellyttämällä, että ajoneuvossa on mukana vanhempi henkilö.

Myös liikenneturvallisuus on kansalaisten perusoikeus, jota valtion tulee toimillaan edistää. Ulkomaisten kokemusten perusteella nuorten liikenneturvallisuutta edistetään parhaiten tarjoamalla heille mahdollisuus hankkia aikuisen valvonnassa tai ohjauksessa mahdollisimman paljon ajokokemusta ennen yksin ajamisen aloittamista, jolloin kuljettajan onnettomuusriski on korkeimmillaan. Siksi kuljettajaopetusta tulisi kehittää niin, että kaikilla ajokortin hankkivilla nuorilla olisi mahdollisuus saada ajokortti jo 17-vuotiaana niin, että siihen liittyisi aikuisen valvontaa ja mahdollisesti muita rajoituksia. Voimassa olevassa laissa olevin perustein voitaisiin aikuisen valvonnasta luopua esimerkiksi koulu- ja työmatkojen osalta.

Rahtarit ry toteaa, ettei kuljettajaopetuksen uudistuksen yhteydessä vähentynyt lähiopetus voi olla vaikuttamatta oppilaiden saamaan asennekasvatukseen ja juuri asenteiden oikeille urille saaminen on tärkeää pitkällä aikavälillä ajatellen. Nuorten käyttämien autojen moottoritehot ovat kasvaneet voimakkaasti viimeisten vuosikymmenien aikana, suuritehoinen takavetoinen auto hallitsemattomissa käsissä on huono yhdistelmä. Vaikka nuorten alkoholinkäyttö onkin vähentynyt, niin muiden huumaavien aineiden käyttö on tutkimusten mukaan lisääntynyt, mikä lisää liikenneturvallisuusriskiä. Valtioneuvosto on asettanut kunnianhimoisen tavoitteen liikenteessä menehtyneiden määrän vähentämiseksi ja sen toteutuminen vaatii mielestämme voimallista asennekasvatusta, sillä kokonaisvaltainen muutos liikennekäyttäytymisessä on aloitettava viimeistään ajo-oikeuksien hankinnan yhteydessä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry katsoo, että ammattipätevyyden koemallia koskevia säädöksiä on tarkasteltava uudelleen. Mallia koskeva lakimuutos on ollut voimassa jo vuoden 2020 alusta, ja asetuskin jonkin aikaa, mutta toteutuksia ja kokeen järjestäjiä ei ole vielä ilmoittanut. SKAL ry pitää tärkeänä, että koemalli saadaan nopeasti hyödynnettäväksi myös käytännön tasolla, ja tätä tulee säädösten kautta edesauttaa. SKAL ry esittää myös hyväksymisasiakirjan myöntämismahdollisuuden palauttamista takaisin kaikille ammattipätevyyskouluttajille. Kun ammattipätevyyskoulutukset alkoivat, kaikilla koulutuskeskuksilla, joilla oli pitkäkestoisia koulutuksia, oli mahdollista myöntää hyväksymisasiakirja. Sitten mahdollisuus on rajautunut vain opetus- ja kulttuuriministeriön luvan perusteella toimiville koulutuskeskuksille.

Onnettomuustietoinstituutti OTI kannattaa toimenpiteiden monipuolista ja tieteelliseen tutkimukseen perustuvaa tarkastelua nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Esimerkkejä hyväksi osoittautuneista käytännöistä on etsittävä aktiivisesti myös maan rajojen ulkopuolelta. Tärkeää olisi löytää vaikutuskeinoja, jotka motivoivat nuoria kuljettajia turvalliseen liikkumiseen. Toisaalta on huomattava, että osa liikenteessä ilmenevistä riskitekijöistä on seurausta laajemmista yhteiskunnallisista ongelmista, kuten nuorten syrjäytyminen, mielenterveysongelmat ja päihderiippuvuus, joita ennaltaehkäisevän työn tarve pitää tunnistaa ja sille on ohjattava riittävät resurssit.

Liikenneturvallisuusvaikutusten kannalta on myös huomattava, että nuorten liikkumistavat ja kulkutapavalinnat vaihtelevat hyvin herkästi ja nopeatahtisesti paitsi muoti-ilmiöiden mukaan, mutta myös laajempien yhteiskunnallisten ratkaisujen vaikutuksesta. Esimerkkejä tästä ovat vuonna 2011 voimaan tulleen mopokortin uusien opetus- ja tutkintovaatimusten vaikutukset mopoilun määrään sekä hiljattain vireillä olleen hidasautolain vaikutukset mopoautojen määrään. Tämä muutosherkkyys tulee huomioida arvioitaessa ajokorttilain mahdollisten uudistusten vaikutuksia.

Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuustilanteen kokonaisuuden kannalta on huomioitava, että vuosina 2015-2019 tutkittujen kuolemaan johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien 14-17-vuotiaista aiheuttajakuljettajista kolmannes oli onnettomuushetkellä vailla onnettomuusajoneuvon kuljettamiseen tarvittua ajo-oikeutta.

Liikenneturva toteaa lausunnossaan, että nuoria kuljettajia on käsitelty liikenneturvallisuusstrategian valmistelussa syksyllä 2020 osana teemaa asenteet, osaaminen ja kyvykkyys sekä sosiaaliset tekijät. Selkeänä tavoitteena työryhmässä käydyissä keskusteluissa nousi esiin, että nuorten liikenneonnettomuudet laskisivat nykyisestä. Strategiassa on tarkoitus määrittää tehokkaita ja aidosti vaikuttavia keinoja myös nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Mikäli tavoitteeseen puolittaa liikennekuolemat tämän vuosikymmenen aikana myös nuorten osalta halutaan päästä, on käyttöön otettava tutkitusti vaikuttavia keinoja. Tällöin on avoimesti harkittava myös kuljettajakoulutuksen kustannusten nousua, nuorten liikkumismahdollisuuksien rajaamista ja hallinnollisen taakan lisääntymistä.

Arviomuistiossa todetaan että ”Jotta edellisellä lakimuutoksella aikaansaatu muutos ajokortin hintaan ei kumoutuisi, tulisi muutoksia ehdottaa ensisijaisesti opetuksen sisältöön opetuksen määrän kasvattamisen sijaan”. Hankkeessa on ollut kuitenkin alun perin tarkoitus arvioida muun muassa vaadittuja opetusmääriä. On selvää, että opetuksen mahdollista lisääntymistä ei voida toteuttaa täysin kustannuksitta. On syytä huomioida, että kustannuksien vähentäminen opetuksesta ei välttämättä tarkoita vähentyneitä kustannuksia kuluttajalle tai yhteiskunnalle. Pakollisten ajotuntien määrän vähentäminen voi aiheuttaa useampia yrityksiä läpäistä tutkinto. Useampi tutkinnon läpäisy-yritys taas lisää ajokortin suorittajan kustannuksia. Ajo-opetuksen tehtävä taas on lisätä kuljettajan valmiuksia ja varmistaa turvallisuus. Turvallinen liikenne itsessään vähentää yhteiskunnan kustannuksia.