

Asia: VN/8292/2021

Lausuntopyyntö: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry LIITUn lausunto LVM:n luonnoksesta hallituksen esitykseksi ajokorttilain muuttamisesta

1) LIITU kannattaa nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuden edistämiseksi

- B-luokan ajokortin suorittamista 17-vuotiaana yöaikaan rajoitetulla ajo-oikeudella, mutta ei kannata poikkeuslupamenettelystä luopumista. Ikäpoikkeuslupamenettely varmistaa, että poikkeuslupa myönnetään vain kuljettajalle, jonka liikkumistarve omalla autolla on todellinen.

- ajokieltokoulutuksen laajentamista AM/120-, AM121- ja T-luokkaan

- riskientunnistamiskoulutuksen vaatimusten täydentämistä kahdella tunnilla lisäämällä teoriaopetusta nuorille liikenneturvallisuuden kannalta riskialttiimpiin aiheisiin, mutta ei kannata ajo-opetuksen lisäämistä ajoharjoitteluradalla, koska ajoharjoittelurataopetuksen vaikuttavuudesta ei ole olemassa tutkimustietoa.

2) LIITU vastustaa

- esitettyä liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen suorittamista ajoharjoitteluradalla.

3) LIITU ehdottaa

- lisättäväksi viranomaishyväksynnän riskientunnistamiskoulutuksessa käytettävälle simulaattorille vastaavasti kuin ajoharjoitteluradalle sekä viranomaisen vahvistaman opetussuunnitelman riskientunnistamiskoulutuksen vaikuttavuutta tehostamaan.

4) Riskientunnistamiskoulutuksen kehittäminen

Nuorten kuljettajien riskit painottuvat kesäaikaan, jolloin keliolosuhteet ovat hyvät. Huomautamme, että ajoharjoittelurataopetuksen vaikuttavuudesta ei ole olemassa tutkimustietoa. Liukkaan kelin ajoharjoittelun aiheet ovat pitävyyden ja liukkauden tunnistaminen, pysäyttäminen ja jarrutustavat, jarrutus ja väistö, kaarteissa ajaminen ja keinot vaaratilanteiden välttämiseksi. Kyseiset aiheet harjoittavat GDE-matriisin (Goals for Driver Education) alatasoja, kun taas nuorten kuljettajien riskikäyttäytymisen ehkäisemiseksi tulee keskittyä GDE-matriisin ylätasoihin liikenneturvallisuuden tukemiseksi.

Ehdotamme riskientunnistamiskoulutuksen kehittämiseksi vaatimusten täydentämistä kahdella tunnilla lisäämällä teoriaopetusta nuorille liikenneturvallisuuden kannalta riskialttiimpiin aiheisiin. Lisäksi esitämme viranomaishyväksyntää riskientunnistamiskoulutuksessa käytettävälle simulaattorille vastaavasti kuin ajoharjoitteluradalle sekä viranomaisen vahvistaman opetussuunnitelman riskientunnistamiskoulutuksen vaikuttavuutta tehostamaan.

5) Ratapakon 80 kilometrin etäisyysvaatimus

Luonnoksessa ehdotetaan, että riskientunnistamiskoulutuksen liukkaalla ajamisen opetus olisi suoritettava ajoharjoitteluradalla silloin kun rata sijaitsee enintään 80 kilometrin päässä sen kaupungin tai kunnan keskustasta, jossa ajokorttia suorittava pääsääntöisesti saa riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetusta. Perusteluna 80 kilometrin etäisyydelle esitetään, että ”Autolla kuljettaessa 80 kilometrin ajomatkaan menisi arviolta yksi tunti.” Kyseisen matkan kulkeminen keskituntinopeudella 80 km/h ei ole edes teoreettisesti mahdollista. Ajokorttiopetuksessa olevan oppilaan kanssa ei kuljeta autolla 80 kilometrin matkaa tunnissa keskustasta ajoharjoitteluradalle missään päin Suomea. Ensinnäkin reitit ajoharjoitteluradoille kulkevat tieverkostolla, jossa ei ole turvallista noviisikuljettajan kanssa noudattaa suurinta sallittua nopeusrajoitusta. Toiseksi kohtuullinen matka on arvioitava 50 minuutin mukaan, mikä on ajotunnin kesto. Ajoon lähtövalmisteluihin kuluu jo oma yksilöllinen aika aloittelevalta kuljettajalta ja rataharjoittelun aloittaminen edellyttää ratakohtaisia toimintoja ennen varsinaisen harjoittelun aloittamista. Kolmanneksi maantieajotunnilla oppilas saavuttaa turvallisesti keskinopeudeksi noin 40 km/h.

Edellä olevan mukaan kohtuulliseksi katsottu ajomatka olisi määriteltävä aikaperusteisesti. Enintään 30 minuutin ajomatkaa yhteen suuntaan voidaan pitää kohtuullisena.

Aika- tai matkaperusteesta riippumatta esitetyn vaatimuksen valvonta on käytännössä mahdotonta eikä ole oikeasuhtaista kuluttaa viranomaisen resursseja sellaisen toiminnan valvontaan, jolla ei ole todistetusti osoitettu olevan nuorten liikenneturvallisuutta edistävää vaikutusta. Etäisyysvaatimuksen 80 kilometrin sääntöä on käytännössä mahdotonta valvoa järkevästi. Lisäksi ajokortin hankkimiskustannukset kuluttajalle eriarvoistuvat.

Pyydämme huomioimaan, että etäisyysvaatimuksen 80 kilometrin sääntöä on näkemyksemme mukaan käytännössä mahdotonta valvoa. Samaan päätelmään on tullut myös Liikenne- ja viestintävirasto, joka toteaa lausunnossaan 12.11.2021, että ”Jos luonnoksessa esitetty ajoharjoitteluratojen pakollisuus tulisi voimaan, virasto huomauttaa, että virasto ei pysty käytännössä varmistumaan siitä, että opetus on annettu laissa esitetyn kilometrivaatimuksen mukaisesti”. Sellaisen vaatimuksen tuominen lainsäädäntöön, jonka valvonnan vastaava viranomais itsekin toteaa olevan mahdotonta, ei näkemyksemme mukaan täytä hyvän lainsäädännön kriteereitä.

Muistutamme, että liukkaalla ajaminen on nykyisinkin mahdollista ajoharjoitteluradalla asiakkaan niin halutessa.

6) Ajokortin hankkimiskustannukset nousevat

Esitetty pakollinen rataopetus heikentäisi palvelujen saatavuutta, kasvattaisi ajokortin hankkimiskustannuksia epätasaisesti sekä hankaloittaisi erityisesti opiskelijoiden ja työssäkäyvien arkea radalla käynnin vaaditun ajan suhteen.

Riskientunnistamiskoulutuksen kustannusten voidaan varoivaisen arvioin mukaan ennakoida nousevan vähintään 40 %, jos muutokset toteutuvat esitetysti.

7) Lain voimaantuloajankohta ja siirtymäaika

LIITU suhtautuu esitettyyn voimaantuloaikaan neutraalisti.

Jos kuljettajaopetusta täydennetään riskientunnistamiskoulutuksen teoria- ja ajo-opetuksen osalta, on autokouluille ja oppimateriaalien valmistajille varattava riittävästi aikaa suunnitella ja toteuttaa muutoksista johtuvat toimet. Toimenpiteitä ovat oppituntien ja -materiaalien laadukkaan sisällöntuotannon toteuttaminen, opetussuunnitelmien päivittäminen ja noin 1000 liikenneopettajan valtakunnallinen kouluttaminen sekä vaadittavat viranomaishyväksynät. Muutostöimenpiteiden suunnittelu- ja toteutusaika voi käytännössä alkaa vasta, kun presidentti on vahvistanut eduskunnan hyväksymän lain.

Edellä olevan mukaan ehdotamme yhden vuoden siirtymäaikaa riskientunnistamiskoulutuksen muutosten voimaantulolle lain vahvistamisajankohdasta lukien.

8) Kuljettajantutkinnon tosiasiallinen kehittäminen

LIITU ehdottaa kuljettajantutkinnon kehittämistä osaamisen tunnistamisen parantamiseksi. Nykyinen tutkinto on suunniteltu määrämuotoisen opetussuunnitelman vastinpariksi eikä vastaa sisällöltään tarkastuspistettä, jossa uuden kuljettajan ajovalmiudet tulisi kattavasti mitattua. Uusien

kuljettajien turvallisten ajovalmiuksien näkökulmasta tutkinnon sisällöt ovat ratkaisevia. LIITU huomauttaa, että kuljettajantutkinnon vaikuttavuutta olisi voitu yhtä lailla arvioida kuin opetuksenkin vaikuttavuutta seurantatutkimuksen 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.

LIITU ehdottaa kuljettajantutkinnon ajokokeen kehittämiseksi

- simulaatiota tasaamaan tutkintopaikkakuntien vaativuustasoa
- ajokokeen lähtöpisteen määrittelyä tasaamaan tutkintopaikkakuntien vaativuustasoa
- ajokokeessa käytettävien reittien ja liikenneympäristöjen tarkempaa määrittelyä
- sallittujen virheiden määrän vähentämistä
- lievien virheiden painoarvon tiukentamista
- palautteellisuuden lisäämistä
- ajokokeen vastaanottajien hyväksymisprosenttien julkaisemista avoimessa tietokannassa.

9) Muuta huomioitavaa

Esitystä laajempia muutoksia ei ole perusteltua liikenneturvallisuuden edistämiseksi tehdä ajokorttiopetuksen toteuttamiseksi, koska lopulliset 2018 muutoksen vaikutusten arvioinnit ovat kesken ja tuleva EU:n ajokorttidirektiivi edellyttää lain uudelleentarkastelua.

Opetuksen toteuttaminen tulee olla mahdollisimman yksilöllistä, eikä auton ja simulaattorin suhdetta ajo-opetuksen antamiseksi ole perusteltua muuttaa.

Liikenneturvallisuuden edistämiseksi on keskityttävä ensisijaisesti 17-vuotiaiden ajo-oikeuden oikeasuhtaisiin rajoituksiin.

Hyvän lainsäädännön on oltava ennakoitavaa, jota ajokorttilainsäätely ei ole ollut viimeisten kymmenen vuoden aikana. Järjestelmää tulee kehittää vähin erin kokeilujen ja tutkimuksen avulla.

Sampsa Lindberg

toiminnanjohtaja

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry

Lindberg Sampsa
Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry