

Asia: VN/8292/2021

Lausuntopyyntö: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

17.11.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta (VN/8292/2021)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Ajokorttilakia on uudistettu viimeisen vajaan kymmenen vuoden aikana useaan otteeseen. Viimeisin, kesällä 2018 voimaan astunut lakiuudistus vähensi byrokratiaa ja antoi enemmän painoarvoa osaamiselle kuin sille, missä ja miten asiat on opittu. Esimerkiksi teoriaopetukseen tuli huomattavasti aiempaa enemmän joustoa. Samalla uudistus mahdollisti ajo-opetuksen aloittamisen 16-vuotiaana ja ikäpoikkeusluvan kriteerejä kevennettiin niin, että yhä useampi nuori pystyi hankkimaan ajokortin 17-vuotiaana. Muutoksen jälkeen opetuslupaopetuksesta on tullut laadukkain opetusmenetelmä mitattaessa osaamista teoria- tai ajokokeella.

Ajokorttilain puolueettoman seurantatutkimuksen ensimmäisen vaiheen tulokset osoittavat, että 17–19-vuotiaiden kuljettajien kohdalla on havaittu myönteistä turvallisuuskehitystä. Onnettomuusmäärät ovat vähentyneet ja loukkaantumisten kokonaismäärä on laskenut. Huolenaiheeksi on nostettu 17-vuotiaiden loukkaantumisten kokonaismäärän lisääntyminen. Tulokset

ei kuitenkaan ole yllättävä, sillä 17-vuotiaana ajokortin suorittavien määrä on kymmenkertaistunut lakimuutoksen jälkeen. Suhteellisesti katsoen koko ikäluokan liikenneturvallisuus on parantunut.

Nyt esitetyt muutokset toteutettaisiin niin nopeasti edellisten muutosten jälkeen, ettei edellytyksiä kattavalle ja luotettavalle seurantatutkimukselle ja lopputulokselle ole olemassa.

B-luokan rajoitettu ajo-oikeus

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan 17-vuotiaiden ajo-oikeuden rajoittamista siten, että nuori ajokortillinen ei saisi kuljettaa B-ajokortin vaatimaa ajoneuvoa lauantaisin ja sunnuntaisin klo 00–05 välisenä aikana.

Kesäyöt ja viikonloput ovat riskialtuinta aikaa erityisesti nuorten miesten keskuudessa liikenteessä. Tähän riskikäyttäytymiseen pitää kuitenkin pyrkiä vaikuttamaan muilla keinoin kuin rajoittamalla koko ikäluokan liikkumisen vapautta.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen mukaan noin kolme prosenttia 17-vuotiaana ajokortin suorittaneista kuljettajista syylistyi ajokieltorikokseen. Se on vain hieman enemmän kuin 18- ja 19-vuotiaista ajokortillisista. Onkin kohtuutonta, että hyvin pienen joukon takia rangaistaisiin koko ikäluokkaa ja rajoitettaisiin kaikkien liikkumista. Lisäksi tässä joukossa on huomioitava se, että nyt 17-vuotiaana ajokortin suorittaneilla on ollut erityinen tarve itsenäiselle liikkumiselle ja seurantatutkimuksenkin mukaan se on näkynyt muun muassa 18- ja 19-vuotiaita ajokortillisia suurempana ajosuoritteena.

Yksi rajoitetun ajo-oikeuden ongelmista on poliisin resurssien vähäisyys ja siten valvonnan puute. Kuuliaiset, muutenkin liikennesääntöjen mukaan asiallisesti käyttäytyvät kuljettajat noudattavat rajoituksia, mutta piittaamattomien kuljettajien on helppo jättää noudattamatta rajoitusta vähäisen kiinnijäämisriskin takia. Tällaisten kuljettajien riskikäyttäytyminen painottuu muutenkin vähäliikenteisemmille ja siten myös vähemmän valvotuille teille. Hallituksen esitysluonnoksessakin todetaan, että rajoituksen vaikuttavuus on epävarma, ja että sen tehoa juuri riskihakuisesti käyttäytyviin nuoriin on vaikea arvioida.

Rangaistukseksi rajoituksen rikkomisesta esitetään teon nimeämistä kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta ja siitä seuraisi sakkoa ja enintään kuusi kuukautta vankeutta. Kuljettaja määrättäisiin myös ajokieltoon.

Rajoitetun ajo-oikeuden ottaminen käyttöön vähentäisi varmasti onnettomuuksia ajokieltoaikaan, koska valtaosa nuorista noudattaisi rajoitusta. Siitä kuinka paljon turvallisuus kokonaisuudessaan lisääntyisi liikenteen siirtyessä osittain muina kellonaikoina tapahtuvaksi ja kun rajoituksen noudattamatta jättämisen johdosta onnettomuuksia tapahtuisi yhä jatkossakin ko. kellonaikoihin, ei ole käytettävissä tutkittua tietoa eikä arviota. Ennen asiasta päättämistä pitäisi arvioida ja tutkia sitä, kuinka paljon valvontaresurssia voidaan lisätä ja kuinka valvonta voidaan ylipäättänsä toteuttaa, kun oletuksena on, etteivät aikarajoitusta noudattamatta jättävät myöskään käytä alaikäisen kuljettajan tunnusta.

Alaikäisen kuljettajan tunnus

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan, että 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeutta edellyttävien ajoneuvojen kuljettajien olisi käytettävä ajoneuvoon kiinnitettävää alaikäisen kuljettajan tunnusta, josta muut tienkäyttäjät voisivat heidät erottaa liikenteessä. Yhtenä perusteluna tunnuksen käytölle esitetään, että näin voitaisiin valvoa B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden noudattamista. Tässäkin tapauksessa muutenkin sääntöjä hyvin noudattava enemmistö käyttäisi tunnusta. On kuitenkin oletettavaa, että viikonloppuna yöaikaan autoa kuljettava, tahallaan sääntöjä rikkova 17-vuotias ei pitäisi alaikäisen kuljettajan tunnusta kiinnitettynä ja näin lisäisi omaa kiinnijäämisriskiään. Merkki ei estä ylinopeuksia, rattijuoppoutta eikä muitakaan hölmöilyjä liikenteessä, kuten ei 80 km/h – ”lätkekään” aikoinaan tehnyt.

Jo 80 km/h -tunnuksen käyttäminen aikoinaan aiheutti tietyssä ryhmässä tienkäyttäjiä halua ”kouluttaa” uutta, kokematon kuljettajaa. Vaarana on, että nuorten kuljettajien kiusaaminen lisääntyisi alaikäisen kuljettajan tunnuksen myötä ja se omalta osaltaan heikentäisi liikenneturvallisuutta.

Alaikäisen kuljettajan tunnuksen ottaminen käyttöön ei ole kannatettava asia.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan ajokieltokoulutuksen laajentamista koskemaan A- ja B-luokan lisäksi AM- ja T-ajokorttiluokkia. Ajokieltokoulutuksesta on hyviä kokemuksia ja tulosten mukaan 92 % ajokieltoon määrättyistä ja ajokieltokoulutukseen osallistuneista uusista kuljettajista ei syylistynyt uudestaan ajokieltorikokseen tarkasteluajankohtana. Ennen ajokieltokoulutuksen pakollisuutta luku oli 87 %.

Autoliitto kannattaa ajokieltokoulutuksen laajentamista uusiin ajokorttiluokkiin ja nuorempiin kuljettajiin. Näin riskikäyttäytyjiin päästään vaikuttamaan hyväksi havaituin keinoin jo nuorempana.

Kuljettajaopetuksen kehittäminen: riskientunnistamiskoulutus ja siihen sisältyvä liukkaalla ajamisen opetus

Esitysluonnoksessa ehdotetaan, että riskientunnistamiskoulutukseen (RTK) lisättäisiin teoria- ja ajo-opetuksen koulutusvaatimuksia. Lisäykset teoriaopetukseen koskisivat erityisesti kuljettajan oman käyttäytymisen ja sen vaikutusten peilaamista liikenneturvallisuuteen. Lisäksi esitysluonnoksessa ehdotetaan, että liukkaan kelin harjoittelu pitäisi antaa ensisijaisesti ajoharjoitteluradalla.

Vastuullinen ja sääntöjä kunnioittava enemmistö ajokorttia suorittavista lähinnä nuorista kuljettajista ymmärtää jo nykyisellä opetuksen tasolla oman käyttäytymisen merkityksen liikenneturvallisuuteen. Näin ollen mitään keinotekoisia, opetusta ja kustannuksia lisääviä muutoksia riskientunnistamiskoulutukseen ei ole tarpeen tehdä. Kuten esitysluonnoksessakin todetaan, vielä on liian aikaista edes arvioida koulutusvaatimusten laajempia muutoksia.

Asennekasvatus opetusta lisäämällä tulee nuorille B-luokan ajokorttia suorittaville aivan liian myöhäisessä vaiheessa. Liikenne ei eroa muusta elämästä ja jo omaksutut huonot tavat ja asenteet, jotka näkyvät myös liikenteessä, eivät opetusta lisäämällä häviä mihinkään. Jos näin olisi, niin asia olisi korjattu jo ajat sitten. Törppö elämässä on myös törppö liikenteessä. Onneksi uudet sukupolvet ovat suhteellisesti vastuullisempia ja turvallisuushakuisempia kuin edelliset, mikä näkyy myös hyvänä kehityksenä nuorten suhteellisessa liikenneturvallisuudessa.

Ajoharjoitteluratojen pakollisesta käytöstä liukkaan kelin koulutuksessa osana kuljettajaopetusta luovuttiin ajokorttilakiuudistuksessa vuonna 2018. Opetus on voitu antaa tämän jälkeen myös simulaattoriopetuksena. Nyt on esitetty, että ajorataopetuksesta tulisi jälleen pakollista.

Suomessa toimivien pääosin 1980-luvulla rakennettujen ajoharjoitteluratojen olosuhteet vaihtelevat merkittävästi toisistaan. Ajoharjoitteluratojen keskeisin ongelma on ollut se, että niissä vallitsevat olosuhteet eivät sovellu nykyaikaisilla turvajärjestelmillä varustetulla autoilla tapahtuvaan kouluttamiseen. Ajoradat ovat liian pieniä ja niiden turva-alueet ovat olemattomia, jolloin koulutustilanteet eivät toteudu esimerkiksi käytettävissä olevien nopeuksien osalta todellisuutta vastaavalla tavalla. Tämän lisäksi ratojen alustamateriaalit vaihtelevat ja voivat olla peltiä, kiveä, asfalttia tai muuta päällystemassaa ja niillä käytetään keinotekoisia liukasteita. Osalla radoista saa ajaa vain radan omilla autoilla ja monissa nastarenkaat ovat kiellettyjä. Ratoja omistavien yhtiöiden tai yhdistysten talous on ollut kovilla viime vuosina ja tästä syystä radoille on kertynyt paljon

investointivelkaa, mikä johtanee merkittäviin ratamaksujen korotuksiin tulevina vuosina. Lopullisia vaikutuksia ajokortin suorittamisen kokonaiskustannuksiin voidaan vain arvailla.

Useat ajoradat ovat autokoulualan yritysten tai yhdistysten omistuksessa ja ohjauksessa. Tämä on näkynyt esimerkiksi siinä, että edellisen ajokorttilain aikaan opetuslupaopetuksessa oli vaikeuksia saada rata-aikoja varattua, koska autokouluille annettiin etuoikeuksia varausten tekemiseen. Tämän lisäksi radoilla on vaadittu opetuslupaopetuksessa olevilta lisämaksuja mm. turvallisuuteen vedoten. Alueellisessa monopoliasemassa olevia ajoratoja on käytetty häikäilemättömästi elinkeinopoliittisiin tarkoituksiin autokoulualan kilpailuaseman turvaamiseksi ja samalla on vaikutettu myös alan yritysten väliseen kilpailutilanteeseen. Nämä asiat pitäisi selvittää kattavalla tutkimuksella ennen asiasta päättämistä.

Rataopetuksen sijaan opetusta on viime vuosina annettu yhä enemmän simulaattoreissa. Simulaattoriopetus on tehokasta ja mahdollistaa monipuolisen harjoittelun tasalaatuisissa olosuhteissa. Simulaattorilla koulutetaan lentämään matkustajakoneita ja niillä oppii myös ajamaan autoa. Se on nykyaikaa. Simulaattorien kehitys on ollut nopeaa ja virtuaalistodellisuuden kehitysoikat parantavat jatkossa merkittävästi koulutusta. Simulaattori ei ole sää- tai olosuhderiippuvainen, vaan aina samalaisena toteutettavissa oleva harjoittelumuoto. Monet autokoulualan yritykset ovat investoineet simulaattoreihin rataopetuksesta luopumisen jälkeen ja nyt esitettävät muutokset ja aiempien päätösten peruminen romuttavat tehtyjen investointien perusteita.

Ajoradat eivät ole laadullisesti yhdenvertaisia, niiden saatavuus ja hinta vaihtelevat merkittävästi alueellisesti ja opetustavasta riippuen. Päätöstä ajoratojen käyttöönotosta ei pitäisi tehdä ilman tutkimusta siitä, mikä vaikutus niillä on ajo-opetuksen hintaan ja siitä, mikä hyöty pakollisesta ajorataopetuksesta saavutetaan. Valtio ei voi ilman tutkittuja perusteita ja hyöty-kustannusarviointia sysätä lisää kustannuksia ajokorttia suorittaville varsinkin, kun voidaan olettaa, että se tapahtuisi alueellisesti ja opetustavasta riippuen epätasa-arvoisella tavalla. Hallituksen esityksessä ei ole esitetty mitään hyväksyttävällä tavalla tutkittuja perusteluja sille, miksi kuljettajakoulutuksessa tulisi palata ajorataopetukseen. Merkittäviä kustannusvaikutuksia sisältä päätös ei voi olla puhtaasti poliittinen ratkaisu, vaan se edellyttää päätöksenteon pohjaksi todellista tietoa asiasta.

Riskientunnistamiskoulutuksen vaatimusten lisäämisen arvioidaan nostavan koulutuksen hintaa noin 200 eurolla, kun koulutuksen saa tällä hetkellä 200–360 euroa. Hinta siis jopa kaksinkertaistuisi eikä tulevia todellisia ratakustannuksia tiedä kukaan. Lisäksi hallituksen esityksessä todetaan, että liukkaalla ajamisen ajo-opetusta koskevan muutoksen osalta ei voida luotettavasti osoittaa, että sillä saavutettaisiin hyötyä liikenneturvallisuuden kannalta.

Autoliito ei kannata riskientunnistamiskoulutuksen vaatimusten lisäämistä. Koulutuksen lisääminen tulisi kohdistaa siihen pieneen joukkoon, joka liikenteessä aiheuttaa ongelmia.

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen

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

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

Ei ole mielekästä ylläpitää tarveharkintaa asiassa, jossa lähes poikkeuksetta myönnetään lupa ajokortin suorittamiseen.

Poikkeuslupamenettelystä luopuminen on kannatettava asia.

Seuraamus vilpillisestä toiminnasta kuljettajatutkinnon teoriakokeessa

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

Lopuksi

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

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

Kunnioittavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

Tolvanen Jukka
Autoliitto ry