

Asia: VN/8292/2021

Lausuntopyyntö: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Autokoulu Safiiri Oy haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan ajokorttilain muuttamisesta annetusta hallituksen esitysluonnoksesta seuraavaa:

Autokoulu Safiiri Oy kannattaa

* B-luokan ajokortin suorittamista 17-vuotiaana yöaikaan rajoitetulla ajo-oikeudella sillä edellytyksellä, että ikäpoikkeuslupamenettelystä ei luovuta. Poikkeusluvan tarkoitus on varmistaa, että ajo-oikeus myönnetään kuljettajalle, jolla on todellinen tarve autolla liikkumiseen.

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

* riskientunnistamiskoulutuksen (RTK) 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, toisin kuin simulaattoriopetuksesta, josta on toteutettu useita akateemisia tutkimuksia, joissa sen hyödyllisyys verrattuna formaaliin opetukseen on todettu.

Autokoulu Safiiri Oy vastustaa

*Liukkaalla ajamisen ajo-opetuksen suorittamista ajoharjoitteluradalla luonnoksessa ehdotetun mukaisesti. Nykyinen ajoharjoitteluratojen verkosto on rakennettu pääosin 1980- luvun loppupuolella. Ennen vuoden 2018 ajokorttilakiuudistusta rataverkosto koostui 36 ajoharjoitteluradasta. Tällä hetkellä ratoja on olemassa noin 25 kappaletta, joista noin kymmenen radan arvioidaan olevan sellaisessa kunnossa, että ne täyttävät riittävät laadulliset kriteerit mahdollisten ajoharjoitteiden suorittamiselle. Lisäksi rataharjoittelu mahdollistetaan erilaisten kemikaalien käytöllä, jotka pilaavat maaperää ja ovat omiaan aiheuttamaan ajoneuvoille eriasteisia vaurioita. Lisäksi ratayhtiöiden taloudellinen tilanne on heikko, joka todennäköisesti pakottaa ratayhtiöt nostamaan ajoharjoittelun asiakashintaa, eikä mahdollisuuksia toiminnan kehittämiseksi ole. Esimerkiksi UAR Finland Oy on tehnyt viimeisimmällä päättyneellä tilikaudellaan 146.000 euron tappiot ja Varsinais-Suomen ajoharjoittelurata Oy 137.000 euron tappiot (Lähde: Alma Talent Tietopalvelut). Luonnoksen esityksellä on todellinen riski, että lakisääteisen, alueellisen monopolin aseman turvin mahdollista väärinkäyttöä esiintyisi ylihinnittelulla, kilpailun rajoittamisena ja asiakkaita syrjivänä rajoitusten asettamisena. Radoille ei ole esitetty minkäänlaisia standardeja tai vaatimuksia. Vanhentunut teknologia ja infra kuormittaa ympäristöä kestävämmällä tavalla. Pelkästään simulaattoriopetuksen korvaaminen pakollisella ajoharjoittelurataopetuksella lisäisi kuljettajakoulutuksen oppilaskohtaisia päästöjä suoraan noin 20 prosenttia. Lisäksi toteutuessaan luonnos lisäisi ajokortin hankkimiskustannuksia valtakunnallisesti noin 4,5 miljoonaa euroa vuodessa. Autokoulu Safiiri haluaa muistuttaa, että ajoharjoitteluratojen käyttö on tälläkin hetkellä mahdollista, mikäli asiakas kyseistä palvelua haluaa käyttää.

* Luonnoksen mukainen esitys nostaisi ajokortin hankkimiskustannuksia arvioilta 40 %, mikäli ajoharjoitteluratayhtiöiden hintataso ei nouse nykyiseltä tasolta. Mikäli ajo-oikeuden hankintahinta nousee, ajokortti jää yhä useammalta suorittamatta, joka taas lisää eriarvoisuutta.

Autokoulu Safiiri suhtautuu neutraalisti

* Ehdotettuun siirtymäaikaan luonnoksessa. Mahdolliset muutokset lainsäädännössä tulee implementoida asiakasrajapintaan ja kuljettajakoulutushenkilökunnan kouluttaminen uusiin opetussisältöihin vie aikaa. Lisäksi mahdollinen ajoharjoitteluratojen käyttöpakko edellyttää vähintään vuoden siirtymäaikaa, jotta vanhalla rataverkostolla voidaan varmistaa riittävä laatutaso.

* Ehdotettuun karenssiin kuljettajatutkinnon teoriakokeen vilppiyrityksissä.

* Esitettyyn lain voimaantuloajankohtaan.

Vaihtoehtoisten pedagogisten opetustapojen ja mallien käytön mahdollistamista. Esimerkiksi ajorataharjoittelun pakollisuuden sijaan tulisi mahdollistaa uusien pedagogisten innovaatioiden käyttö, eikä lukita koulutusta 1980-luvulta peräisin olevaan vanhentuneeseen malliin, joka ei mahdollista uusien opetusteknologioiden kehittämistä ja sitä kautta mahdollista koulutusvientiä.

* Ratapakon etäisyysvaatimuksen muuttaminen aikaperusteiseksi ja 25 minuuttiin tai enintään 20 kilometriin. 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. Lisäksi yhden ajo-opetustunnin pituus on 50 minuuttia. Autokoulu Safiiri Oy:n asiakkaiden ajamien ajotuntien keskinopeus on 18 kilometriä tunnissa. Autokoulun oppilaalta ei voida olettaa samanlaisia tilannenopeuksia, mihin kokenut kuljettaja on tottunut. Esitetyn mukaisesti esimerkiksi lappeenrantalainen joutuisi siirtymään radalle, mutta naapurissa joutsenolainen voisi harjoitella simulaattorilla. Ehdotettu malli asettaisi ajokorttia hankkivat kansalaiset eriarvoiseen asemaan asuinpaikan perusteella.

* Viranomaishyväksynnän riskientunnistamiskoulutuksessa käytettävälle simulaattorille vastaavasti kuin ajoharjoitteluradalle sekä viranomaisen vahvistaman opetussuunnitelman ja pedagogisen laadun varmistamista. Riskienhallintakoulutuksen standardisointi laadullisilla kriteereillä parantaisivat merkittävästi koulutuksen vaikuttavuutta ja mahdollistaisivat sen kehittämisen myös tulevaisuudessa.

* Kuljettajakoulutuksessa käytettävän kouluajoneuvon katsastusvaatimuksen palauttamista. Katsastusvaatimuksen palauttaminen varmistaisi, että kouluajoneuvon vaatimukset täyttyvät ja käytettävät lisävarusteet ovat asianmukaiset ja toimivat. Vuosittain jää suorittamatta satoja kuljettajatutkinnon ajokokeita, koska esimerkiksi kouluajoneuvon apupolkimet ovat puutteellisesti kiinnitetyt tai muut varusteet ovat puutteelliset (Lähde: Ajovarma Oy, Ajovarma Oy:n lausunto). Tämä vaikuttaa negatiivisesti koko kuljettajatutkinnon hintakehitykseen, yleiseen liikenneturvallisuuteen, mikäli puutteellisella kouluajoneuvolla annetaan opetusta sekä kuljettajatutkintojen ajokokeiden jonoihin, jotka ovat varsinkin pääkaupunkiseudulla kohtuuttomia.

* Autokoulu Safiiri Oy ehdottaa ajoharjoitteluradan pakollisuuden poistamista ehdotuksesta, koska rataopetuksen liikenneturvallisuutta edistävää vaikutusta ei voida todistetusti osoittaa ja uudistuksen todennäköiset negatiiviset vaikutukset on selvästi tuotu esille.

Autokoulu Safiiri Oy haluaa tuoda esille simulaattorien hyötyjä ja lähdekirjallisuutta

* Simulaattorissa ohjataan hillittyyn ajotapaan ja saavutetaan vahinkoriskin alentuminen. Simulaattorissa voidaan kokea seuraukset riskinotosta vaaratilanteissa ja ajamisesta aggressiivisesti. Autolla liikenteessä tällaisia harjoitteita ei voida tehdä, niistä voidaan vain kertoa.

* Simulaattorissa voidaan harjoitella kaikenlaisia, myös harvinaisia liikennetilanteita, esim. eri tienkäyttäjryhmien yllättävää toimintaa. Kokeneetkin kuljettajat voivat saada näistä lisäoppia.

* Simulaattorien ohjelmat ovat standardoituja ja yhtäläisesti toimivia ajasta ja paikasta riippumatta. Simulaattorissa harjoitelleista tiedetään tarkkaan, millaista opetusta he ovat saaneet.

* Vahinkomenoja simulaattorikoulutuksella on saatu vähennetyksi monien tutkimusten mukaan. Vähennämä on vaihdellut rajoissa 22 – 35 %.

* Simulaattoriopetuksen lisääminen verrattuna formaaliin opetukseen ei vaikuta negatiivisesti oppimistuloksiin, kun niitä mitataan kuljettajatutkinnon ajokokeen suorittamisella.

* Simulaattoriharjoitusten paremmuus autolla ajoon verrattuna näkyy testattaessa vaaratilanteiden tunnistamista, ajolinjojen ja nopeuden kontrollia, jarrun käyttöä ja katseen suuntaamista ajotehtävän aikana. Nämä erot säilyvät useita viikkoja ajoharjoitusten jälkeenkin tehdyissä mittauksissa.

(Hirsch, P. 2015 Lahervo, K. 2020).

Lähdekirjallisuutta:

De Winter J.C.F & ym. 2009, Relationships between driving simulator performance and driving test results Delft University of Technology

Hirsch, P. 2015. Evidence of Driver Simulator Training Benefits. Report from Virage Simulation

Reindl , Günther & Wottke . 2016, Einsatz von Fahrsimulatoren in Fahrschulen . Institut für Automobilwirtschaft

Lahervo K. 2020, Simulaattorilla annettavan opetuksen määrän korrelointi kuljettajantutkinnon ajokoemenestykseen henkilöauton kuljettajaopetuksessa, Turun yliopisto

Mikkonen V. 2007, Simulaattori kuljettajaopetuksen pimeäajoharjoituksissa. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia 01/2007

Mikkonen & Lindberg 2017, Simulaattori, kouluauto ja liukasrata ajoharjoittelussa. Loppuraportti vertailevasta seurantatutkimuksesta. Valmixa Oy

Männik Siim
Autokoulu Safiiri Oy