



17.5.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE70/2022 vp)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada tulla kuulluksi 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. Tulos ei kuitenkaan ole yllättävä, sillä 17-vuotiaana ajokortin suorittavien määrä on kymmenkertaistunut lakimuutoksen jälkeen. Suhteellisesti katsoen koko ikäluokan liikenneturvallisuus on parantunut.

Nyt esitetyt muutokset ollaan toteuttamassa niin nopeasti edellisten muutosten jälkeen, ettei vaikutuksia ole voitu kattavasti arvioida eikä seurantatutkimuskaan ole vielä kokonaisuudessaan valmis.

B-luokan rajoitettu ajo-oikeus

Hallituksen esityksessä ehdotetaan 17-vuotiaiden ajo-oikeuden rajoittamista siten, että nuori ajokortillinen ei saisi kuljettaa B-ajokortin vaatimaa ajoneuvoa klo 00–05 välisenä aikana. Toinen alaikäistä kuljettajaa koskeva rajoitus olisi se, että tämän kyydissä saisi olla korkeintaan yksi matkustaja.

Yöt ja erityisesti kesäyöt sekä viikonloput ovat riskialtuinta aikaa erityisesti nuorten miesten keskuudessa liikenteessä. Tähän riskikäyttäytymiseen pitää kuitenkin pyrkiä vaikuttamaan muilla keinoin kuin rajoittamalla koko ikäluokan liikkumisen vapautta. Ensisijaisesti sääntöjä rikkoville tulisi määrätä tuntuvampia rangaistuksia.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen mukaan noin kolme prosenttia 17-vuotiaana ajokortin suorittaneista kuljettajista syöllistyi ajokieltorokokseen. 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. Rajoituksen vaikuttavuus onkin hyvin epävarma ja 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 todennäköisesti 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.

Myös matkustajamäärän rajoittaminen yhteen 17-vuotiaan kuljettajan kyydissä on pulmallinen eikä senkään vaikutuksista ole mitään tietopohjaista arviota. Hallituksen esityksessä todetaan vain arvauksena, että matkustajien määrää rajoittamalla "voitaisiin saavuttaa liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus". Esityksessä tuodaan esiin, että tilastojen mukaan 25 prosentissa onnettomuuksista 17-vuotiaalla oli kyydissä useampi kuin yksi matkustaja. Mitään tutkittua tietoa ei esitetä siitä, onko matkustajien määrällä ollut näissä onnettomuuksissa vaikutusta onnettomuuden syntyyn. Nuoret vastuulliset kuljettajat käyttävät myös hyvin paljon kimpapakyytejä muun muassa kuljettaessa harrastuksiin, mikä on jo päästöjenkin kannalta suositeltavaa. Esitetty rajoitus vähentäisi kimpppakyytien hyödyntämisen mahdollisuutta.

Alaikäisen kuljettajan tunnus

Hallituksen esityksessä 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 esimerkiksi 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 – "lätäkään" aikoinaan tehnyt.

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

Alaikäisen kuljettajan tunnuksen ottaminen käyttöön ei ole kannatettava asia.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen

Hallituksen esityksessä 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

Esityksessä ehdotetaan, että riskientunnistamiskoulutukseen (RTK) lisättäisiin teoria- ja ajo-opetuksen koulutusvaatimuksia. Lisäykset teoriaopetukseen koskisivat erityisesti kuljettajan oman käyttäytymisen ja sen vaikutusten peilaamista liikenneturvallisuuteen. Lisäksi esityksessä 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 esityksessäkin 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 tulevana 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 virtuaalitodellisuuden kehitysloikat 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.

Hallituksen esityksessä on arvioitu, että noin tunnin ajomatka kaupungin tai kunnan keskustasta ajoharjoitteluradalle ei oikeuta valitsemaan ajosimulaattorin käyttöä ajoharjoitteluradan sijaan. Tarkempi sääntö edellyttää kaupungin tai kunnan keskustasta yli 80 kilometrin maantietäisyyttä radalle, jotta simulaattori olisi valinnainen vaihtoehto. Arvioitu 80 km etäisyys ja tunnin ajoaika ei käytännössä ole mahdollinen kaupunkien keskustoissa olevista lähtöpisteistä. Tämän rajauksen seurauksena syntyy kuntakartta niistä kunnista ja kaupungeista, joiden alueella ajokorttia

suorittavat olisi vapautettu ajorataharjoittelusta. Autoliiton käsityksen mukaan vakavia suistumisonnettomuuksia tapahtuu tyypillisesti juuri näillä alueilla. Näin ollen koulutuksen piiriin joutuisivat ne, joille siitä on vähiten hyötyä, kun taas ne, joille siitä mahdollisesti olisi hyötyä, vapautettaisiin siitä.

Hallituksen esityksessä ei ole arvioitu tieteellisesti tai tietoon perustuen sitä, miten nyt määrättävä ajorataharjoittelu lisäisi turvallisuutta. Arvio on, että oletettavasti näin kävisi, jos ajorataharjoittelun määrää lisätään. Tämä hallituksen esityksen perustelu osoittaa, että päätöksenteko asiassa on perustunut puhtaasti asian valmistelijoiden tai siitä poliittisessa vastuussa olevien subjektiivisiin kokemuksiin ja arviointeihin. Tätä käsitystä vahvistaa se, että päätöksenteossa on täysin ohitettu Liikenne- ja viestintäviraston tilastot siitä, että juuri talvikauden ja talvikelin kuolemien ja loukkaantumisten määrä ja osuus on laskenut. Eniten se on laskenut 18–20-vuotiailla. Talvikauden onnettomuuksien sijaan nuorten onnettomuuksia korostuu aiempaa enemmän kesäkausi. Nyt esitetyt keinot eivät ole ratkaisu ongelmaan.

Ajoradat eivät ole laadullisesti yhdenvertaisia, niiden saatavuus ja hinta vaihtelevat merkittävästi alueellisesti ja opetustavasta riippuen. Päätöstä ajoratojen käyttöön otosta 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. Jos yhteiskunta olisi julkisilla varoilla vastuussa koulutuksen rahoituksesta, nyt esitetyillä perusteilla ei olisi mahdollista päättää sen toteuttamisesta. Sen seikan, että kustannukset jäävät tässä tapauksessa kansalaisten maksettavaksi, ei pitäisi lieventää arviointikriteerejä.

Riskientunnistamiskoulutuksen vaatimusten lisääminen nostaisi Autoliiton arvion mukaan koulutuksen hintaa noin 200 eurolla, kun koulutuksen saa tällä hetkellä 200–360 eurolla. Hinta siis jopa kaksinkertaistuisi eikä tulevia todellisia ratakustannuksia tiedä kukaan.

Autoliitto 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 liikennetapauksia 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-iässä eli 17-vuotiaana. Lupamenettelyn luopuminen vähentäisi myös Traficomien hallinnollisia kuluja, sillä ikäpoikkeuslupien käsittelyyn käytetään tällä hetkellä 13–14 henkilötyövuotta. Hakemusten määrä kasvaa edelleen, joten odotettavissa on myös hallinnollisten kustannusten kasvua.

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 tulokille 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.

Tämän hallituksen esityksen perusteluissa on erityisen paljon esityksiä, jotka perustuvat oletuksiin ja subjektiivisiin arvioihin ilman, että luotettavaa vaikutusten arviointia, tutkimusta tai hyöty-kustannussuhdelaskelmaa olisi edes yritetty tehdä. Esimerkiksi hallituksen esityksessä todetaan, että ajoharjoitteluratojen kunnosta ja saatavuudesta ei ole tietoa. Miksi tätä melko helposti selvitettävää kaikkein keskeisintä kysymystä ei ole edes yritetty selvittää ennen hallituksen esityksen antamista?

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry