Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

8.12.2017

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

LIIKENNETURVAN LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ AJOKORTTILAIN MUUTTAMISEKSI (HE 146/2017)

1 Tärkeä ja laaja kokonaisuus

Kyseessä on suuri muutos kuljettajakoulutusjärjestelmäämme. Viime vuosikymmenten aikana järjestelmäämme on kehitetty monivaiheisen koulutuksen pohjalta. Vuonna 2013 pakollisen koulutuksen määrää hieman lisättiin, sekä otettiin käyttöön myös mopon ja mopoauton ajo-oikeuteen liittyen. Nykyinen ajokorttilaki on siis melko tuore, ja sen myötä toteutetuista muutoksista on vain muutaman vuoden kokemus.

Ajo-oikeuden hankinta tai laajentaminen koskettaa vuosittain suurta määrää kansalaisia. Noin 20 000 suomalaista suorittaa vuosittain mopon tai kevyen nelipyörän ajo-oikeuden, noin 17 000 moottoripyörän ajo-oikeuden, yli 50 000 henkilöauton ajo-oikeuden ja noin 10 000 kuorma-auton ajo-oikeuden. Näitä ajo-oikeuksia varten on suoritettu opetussuunnitelmiin perustuvaa koulutusta joko ammatti- tai maallikko-opetuksena.

Esityksessä ehdotetaan ”ajokorttisääntelyä selkeytettäväksi ja kevennettäväksi liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen”. Esityksellä toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitalisaatiosta ja normien purkamisesta.

Esityksessä ehdotetaan
- yhtenäisistä opetussuunnitelmista luopumista
- koulutuksen vaiheistuksesta luopumista ja
- pakollisen koulutuksen määrän vähentämistä, suuntana tutkintopainotteisuus.
- B-kortin ajotutkinnon kehittämistä ja pidentämistä 15 minuutilla osaamisen tunnistamisen parantamiseksi.

Tarkemmista vaatimuksista säänneltäisiin valtioneuvoston asetuksella tai Trafin määräyksillä.

Käsiteltävänä olevan esityksen yhtenä keskeisenä taustatekijänä on pyrkimys ajokortin hinnan alenemiseksi.

2 Ajokorttiluokkiin ehdotetut muutokset

2.1 Kaikkien ajokorttiluokkien yhteinen koulutus 1 ryhmässä

Esityksen mukaan kaikissa ryhmän 1 ajokorteissa olisi yhteinen neljän tunnin teoriaopetusjakso, joka suoritettaisiin ensimmäisen ajokorttiluokan suorittamisen yhteydessä. Kyseessä olisi tieliikenteen perusteiden tuntemista koskeva koulutus.

Kyseessä on selvä vähennys aikaisempaan AM-, A- ja B-ajokorttiluokkien pakolliseen teoriaopetukseen verrattuna. Sitä, miten paljon koulutusta jatkossa tultaisiin vapaaehtoisesti ja yksilöllisten tarpeiden mukaan hankkimaan, ei voi etukäteen tietää.

Liikenneturva pitää hyvänä sitä, että kaikkiin ryhmän 1 ajokorttiluokkiin on jäämässä pakollista teoriaopetusta ja pitää tärkeänä sitä, että myös laajempia opetuspalveluja on kattavasti kaikkien saatavilla. Tämän koulutusosan kehittämisessä on tärkeää, että sitä ei sekoiteta kaikille suunnattuun kouluissa annettavaan liikennekasvatukseen. Ehdotuksessa kyseessä on nimenomaan ajokorttiin tähtäävä koulutus.

2.2 T-ajokorttiluokan kuljettajaopetus ja tutkinto

Erillisistä T- ja LT-ajokorteista luovuttaisiin, ja ne pelkällä teoriakokeella suoritettavalla T-luokan ajokortilla saisi ajaa rakenteelliselta nopeudeltaan enintään 60 km/h kulkevia traktoreita, moottorityökoneita ja moottorikelkkoja sekä hinattavia ajoneuvoja, mutta ei kuitenkaan T3b-luokan traktoreita, eli niin sanottuja traktorimönkijöitä.

Liikenneturva pitää hyvänä muutoksena sitä, että traktorimönkijät on esityksessä nostettu ajotutkintoa vaativaksi luokaksi. Toisaalta esityksessä ei vaikuta mitenkään loogiselta, että ajoneuvon tai yhdistelmän massan noustessa korttiluokkavaatimus pienenee. Traktorit eivät ole vain maataloudessa pelloilla tai metsissä käytettäviä ajoneuvoja, vaan kyseessä on niiden käyttäminen liikenteessä. Liikenneturva kiinnittää huomiota eri ajokorttiluokkien yhdenvertaiseen kohteluun ja johdonmukaisuuteen.

Tutkintopainotteisen mallin mukaan ja turvallisuus huomioon ottaen olisi perusteltua, että 60 km/h nopeudella liikkuvan traktorin kuljettajan tulisi suorittaa tutkintoon liittyen myös ajokoe liikenteessä. Liikenneturva ehdottaa, että ajokorttivaatimuksia harmonisoidaan T- ja AM-ajokorttiluokissa. Molemmissa luokissa tulisi edellyttää kuljettajantutkintoa, joka sisältää sekä teoriakokeen että ajokokeen. Näin ollen millään ajoneuvoluokalla ei tulisi päästä liikenteeseen ilman ajotutkintoa.

2.3 AM-ajokorttiluokkien kuljettajaopetus ja tutkinto

AM-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen ajo-oikeuksien suorittamiseen esitetään mopojen osalta ajokoetta. Ajo-oikeudet suoritettaisiin erikseen, mutta tarvittava koulutus jäisi ajokortin suorittajan päätettäväksi. Vain ensimmäistä ajo-oikeutta suorittavalla olisi pakollisena liikennejärjestelmän perusteita koskeva koulutus.

Liikenneturva haluaa muistuttaa siitä, että koulutusvaatimusten liittämisellä AM-ajokorttiluokkaan saatiin selviä turvallisuusvaikutuksia. Ajokokeen lisääminen mopoilijoille on kannatettava muutos, ja kompensoinee koulutusvaatimusten vapauttamista. Tässä yhteydessä tulisi kuitenkin huolehtia siitä, että mopoilijan ajokoe sisältäisi ennen liikenteeseen siirtymistä käsittelyosion, jolla tarkistettaisiin, että mopoilijalla on esimerkiksi taitoa toteuttaa tehokas jarruttaminen mopolla.

2.4 A-ajokorttiluokkien kuljettajaopetus ja tutkinto

Moottoripyörän ajokortti voitaisiin edelleen suorittaa myös moottoripyörän harjoitusluvalla, mutta alle 18-vuotiaiden harjoitteluun esitetään sisällytettäväksi harjoittelun ohjaus. Harjoitteluun olisi

lupaa haettaessa nimettävä ohjaaja, jonka tulisi seurata harjoittelun edistymistä ja ajotaidon kehittymistä. Velvoitetta harjoittelussa mukana olemiseen ei kuitenkaan olisi.

Liikenneturva ymmärtää pyrkimyksen siihen, että itsenäisesti harjoittelevalle moottoripyöräilijälle pyrittäisiin luomaan jonkinlainen tukimekanismi. On kuitenkin riski, että käytäntö jää ilman todellista sisältöä ja muodostuu pelkäksi nimeksi paperissa. Tarkemmat vaatimukset ajoharjoittelusta ja sen ohjaamisesta annettaisiin valtioneuvoston asetuksella, jonka sisällöstä ei ole vielä tietoa. Liikenneturva ehdottaa harkittavaksi, että siinä ohjaajan rooli määriteltäisiin konkreettiseksi ja siihen liitettäisiin ohjaus- ja valmennusluonteisia tehtäviä.

Ehdotuksen mukaan tässä ryhmässä edellytettäisiin vähintään viiden tunnin ajo-opetusta. Liikenneturvan käsityksen mukaan opetus on tärkeä, ja sinä aikana voidaan arvioida lisäkoulutuksen tarve.

2.5 B- ajokorttiluokkien kuljettajaopetus ja tutkinto

B-ajokorttiluokan vähimmäisiän säilyttäminen ja opetuksen aloittamisen vähimmäisiän varhentaminen. Esityksen mukaan henkilöauton ajo-oikeuden vähimmäisikä ollaan jättämässä 18 vuoteen.

Liikenneturvan mielestä ratkaisu on oikea ja erittäin tärkeä liikenneturvallisuuden kannalta. Ajokortti-iän laskeminen lisäisi nuorten liikenneonnettomuuksia eikä siihen ei ole aihetta lähteä. Ajokortin vähimmäisiästä myönnettävien poikkeuslupien myöntäminen pitäisi rajata hyvin tiukasti eikä poikkeuksista saa tulla yleinen käytäntö.

Esityksessä ehdotetaan, että B-luokan kuljettajaopetuksen aloittamisen vähimmäisikä aikaistettaisiin 16 ikävuoteen.

Liikenneturvan näkemyksen mukaan opetuslupaopetuksen kannalta ratkaisu on kannatettava. Se mahdollistaa pitkän oppimisajan ja uuden kuljettajan kasvun uuteen rooliin aikuisen ohjauksessa. Ajamisella on mahdollisuus rutinoitua, taitojen kehittyä ja asenteiden muokkautua, jos opetusta on riittävästi pitkällä aikavälillä.

Autokoulussa tapahtuvan kuljettajakoulutuksen kannalta 16 vuoden aloittamisikä ei tuo olennaista parannusta. Jo vuoden mittainen harjoitteluaika on monessa tapauksessa liian pitkä, jotta opetusta voitaisiin ostaa järkevä määrä realistisilla kustannuksilla. Tuntien välien harventaminen taas heikentää oppimistuloksia. Toimiva perusvaiheen suorittamisen kesto autokoulussa on tällä hetkellä noin 3 kk, jos kustannukset halutaan pitää kurissa.

3 Viranomaisten vahvistamista opetussuunnitelmista luopuminen

Korkeatasoinen koulutus perustuu yleensä opetussuunnitelmiin, joissa määritellään tavoitteet, sisällöt ja kuvataan menetelmiä. Suomen maineikkaassa koulujärjestelmässä on käytössä valtakunnalliset opetussuunnitelmat kaikissa asteissa varhaiskasvatuksesta lukioihin. Ammatillisessa koulutuksessa taas tutkintojen perusteissa kuvataan osaamista, jota tutkinnon suorittajalta edellytetään. Opetussuunnitelmat ovat koulutusjärjestelmän ohjaamisen sekä laadun ja tasalaatuisuuden ylläpidon välineitä.

Liikenneturvan arvion mukaan opetussuunnitelmista luopuminen saattaa kaventaa kuljettajaopetuksen sisältöä, ja ainakin se vähentää järjestelmän ohjaamisen mahdollisuuksia.

Opetussuunnitelmista luopuminen johtaa siihen, että opetusta ohjaa voimakkaasti pelkästään kuljettajantutkinto. Sen lisäksi annettavaan opetukseen mahdollisesti voi vaikuttaa opetusta antavan henkilökohtaisesti tärkeinä pitämät asiat. Trafilla olisi valtuudet antaa määräyksiä sekä tutkinnosta että pakollisesta koulutuksesta. Liikenneturva pitää tarpeellisena, että Trafin määräyksillä huolehditaan riittävistä sisällöistä sekä tutkinnon että pakollisen opetuksen osalta.

Liikenneturvan käsityksen mukaan tulevaisuudessa tarvitaan vapaamuotoisesti hankittavaan osaamiseen kirjalliset vastuullisen kuljettajan osaamisen kuvaukset, joiden pohjalta opetettavalle tehtäisiin sekä ammatti- että maallikko-opetuksessa henkilökohtaiset oppimissuunnitelmat. Tällöin opetus olisi korkeatasoisempaa ja samalla yksilölliset tarpeet tulisivat huomioiduiksi. Pakolliseen opetukseen tarvittaisiin edelleen kirjalliset opetussuunnitelmat. Vastuullisen kuljettajan osaamisen kuvausten tulisi ohjata myös kuljettajantutkintoa. Näin olisi mahdollista saada järjestelmän eri osa-alueet toimimaan yhteen.

4 Uusien kuljettajien rikkomusseurannan säilyttäminen sekä ajokieltoon määrätylle riskikäyttäytymistä ehkäisevä koulutus ehtona ajo-oikeuden palauttamiselle.

Uusille kuljettajille ehdotetaan säilytettäväksi muita kuljettajia tiukempi rikkomusseuranta. Sitä ehdotetaan tehostettavaksi edellyttämällä ajokieltoon määrätyltä riskikäyttäytymistä ehkäisevä koulutus ehtona ajo-oikeuden palauttamiselle.

Uusien kuljettajien tiukempi rikkomusseuranta tukee turvallisuustavoitteita ja Liikenneturva kannattaa sen säilyttämistä. Esityksessä oleva koulutuksen liittäminen ajokieltoon on Suomessa uudenlainen avaus. Tämänkin koulutuksen olisi tärkeää perustua joko valtakunnallisesti yhtenäiseen tai viranomaisen erillisesti hyväksymään opetussuunnitelmaan.

Liikenneturva esittää myös harkittavaksi sitä, että koulutuksen toteutuksessa hyväksyttäisiin vain lähiopetus. Tämän tapaisella koulutuksella on erityisluonne. Jokainen osallistuja on rikkonut liikennejärjestelmän normeja siinä määrin, että ajaminen on kokonaan kielletty. Koulutuksen vaikuttavuuteen pitää panostaa. Sen pitäisi olla Liikenneturvan näkemyksen mukaan lähiopetusta ja menetelmiltään osallistavaa, reflektiivistä ja ryhmää hyödyntävää. Liikenneturva toivoo, että tässä koulutusmallissa etäosallistumisen mahdollisuus rajataan pois ja panostetaan mallin sisältöjen ja menetelmien kehittämiseen.

Liikenneturvalla on kokemusta rattijuopumuksesta yhdyskuntapalveluun tuomituille tarkoitetun liikenneturvajakson kehittämisestä ja toteuttamisesta yhdessä Rikosseuraamuslaitoksen kanssa. Kokemukset ovat osoittaneet, että pienessä ryhmässä toteutettu vuorovaikutteinen koulutus antaa parhaat tulokset. Liikenneturvan kokemus ja osaaminen ovat käytettävissä myös uusien mallien kehittämisessä.

Tällä hetkellä on meneillään muitakin rikkomuksiin liittyviä muutoksia, mm. tieliikennelain kokonaisuudistukseen liittyvänä on ehdotettu liikennevirhemaksua, sekä ajokieltojen määräämisen on ehdotettu siirtyvän kokonaisuudessaan poliisille. Nämä rikkomusten seuraamisasiat tulisi valmistella kootusti.

5 Opetuslupaopettajan teoriakokeesta luopuminen

Liikenneturvan mukaan opetuslupaopettajan teoriakokeella varmistetaan opettajan osaavan perusteet niistä sisällöistä, joita hänen on tarkoitus opettaa tulevalle kuljettajalle. Sillä pyritään myös varmistamaan opetuslupaopettajan tuntevan kuljettajaopetuksen tavoitteita ja ohjaamaan häntä toimimaan tavoitteiden suuntaisesti.

Liikenneturva ehdottaa opetuslupaopettajan kokeen kehittämistä siitä luopumisen sijaan. Lisäksi joustavuutta saataisiin lisää, jos kokeen voimassaoloaikaa voitaisiin pidentää nykyisestä kolmesta vuodesta viiteen vuoteen.

Ajokorttilain muutosehdotuksen kokonaisuus vie opetuksen painopistettä kohti tutkintopainotteista suuntaa. Myös opetuslupaopettajan koetta voitaisiin kehittää samansuuntaisesti ja tukea opetuslupaopetuksen laadun paranemista sen avulla. Kokeen kehityssuuntana pitäisi olla käsitys turvalliseksi kuljettajaksi kasvamisesta ja sen tukemiseen liittyvistä vaatimuksista.

6 Monivaiheisuuden tilalle ennen tutkintoa annettava koulutus

Henkilöautokortin suorittamisessa nykyiset kuljettajantutkinnon jälkeen suoritettavat vaiheet ehdotetaan korvattaviksi ennen tutkintoa suoritettavalla koulutuksella, jonka keskeisenä sisältönä olisi vahvistaa valmiuksia liikenteen vaaratilanteiden ja niihin johtavien tekijöiden tunnistamisessa ja välttämisessä. Ajoneuvotekniikan kehityksestä ja kuljettajaa avustavien järjestelmien yleistymisestä johtuen koulutukseen voitaisiin sisällyttää myös esimerkiksi niiden toimintaa koskevia sisältöjä.

Liikenneturva pitää tärkeänä siitä, että kuljettajakoulutuksen osana on säilymässä riskien tunnistamiseen ja välttämiseen liittyvää koulutusta – se on tärkein osa kuljettajaopetuksen säädeltyä sisältöä. Kannatettavaa on myös perehtyminen uuteen ajoneuvotekniikkaan osana kuljettajakoulutusta.

Riskien tunnistamiseen ja välttämiseen liittyvällä koulutuksella ei tule olemaan selvää yhteyttä kuljettajantutkinnon läpäisemiseen, sillä kyseessä on vaikeasti tutkinnolla mitattava asia. Tämä johtuu sekä tutkinnon rajoituksista, että koulutuksen luonteesta. Turvallisuuden kannalta hyvässä koulutuksessa olisi tarkoituksenmukaisinta reflektoida koulutettavan omia henkilökohtaisia riskejä ja kokemuksia.

Mitä tulee liikenneturvallisuuskoulutuksen antamiseen ilman autokoululupaa, toteamme, että Liikenneturvalla on pitkäaikainen kokemus ennakoivan ajon kouluttajakoulutuksen järjestämisestä. Liikenneturvan ennakoivan ajon kouluttajilla on valmiudet liikenneturvallisuusaiheista ja liikenteen riskeistä kouluttamiseen. Liikenneturva näkee mahdollisuuden kehittää omaa koulutustaan tulevien tarpeiden mukaan. Asia edellyttänee jonkin verran jatkotyötä ja viranomaisten sääntelyä mm. toiminnan luvan ja koulutuksen vaatimusten määrittelyssä.

7 Simulaattoriopetuksen käyttäminen ajo-opetuksen korvaajana.

Liikenneturva suhtautuu simulaattoreiden ja muun uuden opetusteknologian käyttämiseen myönteisesti. Samalla muistutamme kuitenkin siitä, että jokaisella opetusmuodolla on omat mahdollisuutensa ja rajoituksensa. Simulaation mahdollisuudet liittyvät vaarallisten ja harvinaisten tilanteiden tasalaatuisiin harjoittelumahdollisuuksiin ja toistojen määrän kasvattamiseen kustannustehokkaasti.

Liikenneturva pitää tärkeänä, että ajoharjoitteluradalla annettavaa opetusta ei ole kokonaan mahdollista korvata simulaattorilla harjoittelulla. Rataympäristö tarkoittaa jo sinällään todellisten tilanteiden simulointia. Oppiminen rataympäristössä perustuu kokemuksellisuuteen todellisista tilanteista ja ilmiöiden havainnollistamiseen käytännössä. Tästä esimerkkinä ovat näytöt, joilla havainnollistetaan nopeuden vaikutuksia jarrutusmatkoihin, jäännösnopeuteen sekä ajoneuvon hallittavuuteen. Tätä kokemuksellisuutta ei ole mahdollista toteuttaa todentuntuisesti simulaattorilla eikä tilanteita ole turvallista toteuttaa liikenteessä.

8 Kuljettajantutkinnon kehittäminen

Kuljettajatutkintoa kehitettäisiin niin, että tutkintoon lisättäisiin ajamisen turvallisuuteen ja vaaratilanteiden tunnistamiseen liittyviä osioita, kokeiden arviointikohteita ja niiden painotuksia tarkistettaisiin ja vaiheistuksesta luopumisen johdosta tutkinnon palautteellisuutta lisättäisiin. Teoriakokeen vaativuutta lisättäisiin ja ajokokeen liikenteessä ajamiseen käytettävää aikaa lisättäisiin.

Kuljettajantutkinnon kehittäminen on Liikenneturvan mukaan hyvin tarpeellista ja kannatettavaa. Esitysluonnoksessa ehdotetut asiat, vaaratilanteiden tunnistamisen kehittäminen, palautteellisuuden lisääminen ja liikenneajon ajan lisääminen, ovat kannatettavia.

Uuden tutkinnon kehittämisestä on tässä vaiheessa saatavilla vain vähän tietoa. Selvää on kuitenkin se, että tutkinto ei voi jäädä nykyiselleen, koska se on kehitetty nykyisen koulutusjärjestelmän osaksi. Tutkintoa pitää kehittää uuteen malliin sopivaksi. Uuden tutkinnon tulisi olla sisällöltään

nykyistä laajempi, koska ehdotettu koulutus on suppeampi. Nykyisin ajokokeessa keskitytään tiettyyn teemaan, uudessa tutkinnossa pitäisi pystyä arvioimaan kokelaan taitoja monipuolisesti erilaisissa liikenneympäristöissä. Tavoitteet mitata teoriakokeella tai 15 minuuttia pidemmällä ajokokeella vaaratilanteiden tunnistamista tai kuljettajan henkilökohtaisen riskin ottamista ovat kuitenkin käytännössä erittäin haastavia.

Palautteellisuuden lisäämisen osalta Liikenneturva ehdottaa, että opettaja aina integroitaisiin mukaan ajokokeen arviointiin ja palautekeskusteluun. Tämä olisi erityisen tärkeää, jos tulevaisuudessa hylätyssä ajokokeessa ei enää määrättäisi pakollista lisäopetusta. Palautekeskusteluun osallistuminen parantaisi tiedonkulkua tutkinnon vastaanottajan, opettajan ja kokelaan välillä. Opettaja odottaa nykyään useimmiten auton ulkopuolella, kun tutkinnon vastaanottaja ja kokelas käyvät palautekeskustelun. Palautekeskusteluun osallistuminen olisi mahdollista ilman lisäkustannuksia ja vaivannäköä.

Liikenneturva toivoo, että tutkinnon kehittämiseen käytetään riittävästi voimavaroja ja se voitaisiin tehdä yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Liikenneturva on käytettävissä tähän yhteistyöhön.

9 Lääkärinlausuntomenettelyn keventäminen

Ensimmäistä ryhmään 1 kuuluvaa ajokorttia haettaessa lääkärinlausunto voitaisiin korvata hakijan antamalla vakuutuksella terveysvaatimusten täyttymisestä. Nuorison terveystodistuksen käytöstä ajokorttia haettaessa luovuttaisiin. Ryhmän 1 ajokortteja uudistettaessa lääkärinlausuntomenettelyä ehdotetaan muutettavaksi siten, että lausunto vaadittaisiin käytännössä ensimmäisen kerran noin 75-vuotiaana.

Liikenneturva muistuttaa, että lääkärinlausuntomenettelyllä on seulontatehtävä. Suurin osa lääkärintarkastuksessa käyvistä täyttää ajokortin terveysvaatimukset, ja asian kuuluukin olla niin. Toisaalta mukana on joukko henkilöitä, joilla on esimerkiksi vakavia päihde- tai mielenterveysongelmia tai muita turvallisen ajamisen kannalta merkityksellisiä sairauksia. Järjestelmän tulisi tunnistaa ja seuloa ne, joilla ei ole edellytyksiä ajaa turvallisesti. *Esityksen mukainen omaan vakuutukseen perustuva menettely pitää suunnitella ja toteuttaa siten, että sillä pystytään seulomaan ongelmatapaukset tarkempaa ajoterveyden arviointia varten.*

Hoitohenkilökunnalle esitetty oikeus ilmoittaa poliisille, jos ajokorttiluvan hakija tai ajo-oikeuden haltija ei enää täytä terveysvaatimuksia jatkuvan päihteiden väärinkäytön takia on periaatteessa kannatettava mahdollisuus. Ongelmana ehdotuksessa tullee kuitenkin olemaan sen käytännön toteutuminen – eihän esimerkiksi lääkärien ilmoitusvelvollisuuskaan ole käytännössä juurikaan toteutunut nimenomaan päihde- ja mielenterveysongelmien kohdalla. Ehdotus herättää paljon kysymyksiä.

Pakollisten ikätarkastusten osalta Liikenneturva pitää ehdotusta perusteltuna ja kannattaa sitä edellyttäen kuitenkin, että ajoterveyden valvontaa muutoin edelleen kehitetään.

10 Lopuksi

Kyseessä on suuri muutos, jossa siirrytään koulutuspainotteisuudesta tutkintopainotteisuuteen. Turvallisuusvaikutusten osalta käytännössä ei ole varmuutta siitä, että uusittavalla tutkinnolla voitaisiin kompensoida opetuksen vähentämistä.

Liikenneturva pitää erittäin hyvänä asiana, että esityksen perusteluissa ehdotetaan lakimuutokseen liitettäväksi seurantatutkimus ehdotettujen muutosten toteutumisen ja niiden vaikutusten selvittämiseksi. Turvallisuuden varmistamiseksi pitää olla myös valmiudet reagoida mahdollisesi ilmeneviin muutostarpeisiin, jotta liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen ei jäisi vain esityksen korulauseeksi.

Kaikista muutoksen toteutukseen ratkaisevasti vaikuttavista vaatimuksista ei vielä ole tietoa, sillä suurelta osin niistä tullaan säätämään valtioneuvoston asetuksella tai Trafin määräyksillä. Lakiehdotuksen tarkempaa arviointia varten olisi tarpeen saada tietoa myös kyseisen valtioneuvoston asetuksen sisällöstä.

LIIKENNETURVA

ANNA-LIISA TARVAINEN
Anna-Liisa Tarvainen
Toimitusjohtaja

JUHA VALTONEN
Juha Valtonen
Tutkimuspäällikkö