Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausuntopyyntö 19.12.2017

HE 146/2017 vp ajokorttilain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriön vastine eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan saamista lausunnoista

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä vastineen ajokorttilain muuttamista koskevasta hallituksen esityksestä 146/2017 vp valiokunnalle annettujen lausuntojen johdosta.

Vastineessaan liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että valiokunnalle annetuissa lausunnoissa on kannatettu uudistuksen tavoitteita ajokorttilain selkeyttämisestä ja sääntelyn keventämisestä. Muutamia ehdotuksia ja muutosten toteutustapaa on osin ehdotettu arvioitavaksi uudelleen. Uudelleen arvioinnin kohteina on tuotu esiin liikenneturvallisuutta koskevien vaikutusarvioiden sekä tutkinnon sisältöä ja rakennetta koskevien yksityiskohtaisten muutosehdotusten vähäisyys. Yksittäisinä asioina lausunnoissa nousevat selvimmin esiin kuljettajakoulutus, kuljettajantutkinto ja traktoreiden ajokortit.

I KULJETTAJAKOULUTUS

Suomen Autokoululiiton, Liikenneturvan, Liikenteen turvallisuuskouluttajat Liitu ry:n, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n lausunnoissa arvostellaan kuljettajakoulutukseen ehdotettuja muutoksia siitä, että ne eivät perustu tutkittuun tietoon ja kokeiluihin. Liikenneturvan ja Autokoululiiton lausunnoissa arvostellaan riskientunnistamiskoulutuksen paikkaa, koska ennen tutkintoa ajokorttia suorittavalta puuttuu opetuksen sisäistämisen edellyttämä omakohtainen ajokokemus ja Liikennevakuutuskeskuksen mukaan käsitys liukasrataharjoitusten oleellisista asioista. Liikennevakuutuskeskuksen, Liikenteen turvallisuuskouluttajien ja Liikenneturvan lausunnoissa painotetaan riskien tunnistamista opetuksena ja sen kehittämistä, koska tutkinnossa ei voida luotettavasti ja tasalaatuisesti mitata vastuullisuutta ja kypsyyttä, henkilön tyypillistä toimintaa, turvallisuusmotiiveja ja muita kuljettajauran turvallisuuden ennustamisen kannalta olennaisia asioita.

Sisäministeriö ja AKT esittävät vaiheistuksen pysyttämistä ja Autokoululiitto riskientunnistamiskoulutuksen jakamista kahteen kolmen kuukauden jaksoon ennen ja jälkeen tutkinnon.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että vaihtoehtoisuuden lisäämiseksi ajokortin suorittamisessa ehdotetaan kuljettajaopetusta koskevista kansallisista lisävaatimuksista luovuttavaksi silloin, kun sillä ei vaaranneta liikenneturvallisuutta. Yksityiskohtaisesti ja sitovasti määrämuotoon säänneltyinä opetukseen liittyvät vaatimukset jäykistävät ajokortin

suorittamista ja yksilöllisten opetustarpeiden huomioon ottamista. Käytännössä on arvosteltu opetuksen vaiheistuksesta aiheutuvia lisävaatimuksia ja turhiksi koettuja lisäkustannuksia ja vaiheistuksen hallinnointiin todetaan Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) valiokunnalle antamassa lausunnossakin liittyvän runsaasti epäselvyyksiä, hallinnollista taakkaa ja kustannuksia kaikkien osapuolten kannalta.

Vaiheistetun opetuksen käyttöönotto lyhensi uusien kuljettajien korkeamman onnettomuusriskin aikaa ja jatkovaiheiden opetuksen sisältö on tästä syystä huomioitu esityksessä. Nykyistä syventävää vaihetta vastaava opetus on ehdotettu pysytettäväksi, mutta esityksen tavoitteiden mukaisesti ennen tutkintoa. Ajokorttia suorittavan edellytyksiä opetuksen omaksumiseen ennen tutkintoa tuettaisiin pidentämällä opetukseen käytettävissä olevaa aikaa opetuksen aloitusajankohtaa aikaistamalla. Lausunnoissa todetaan myös autokouluopetuksen ja opetuslupaopetuksen yhdistämisen ongelmista, mutta esitetyllä muutoksella annettaisiin mahdollisuus ammattimaisen opetuksen ja pitempiaikaisen yksityisen ajoharjoittelun yhdistämiseen eri tavoin jaksottaen tai vuorotellen.

Uudistukseen liittyvissä lausunnoissa on usein tuotu esiin, että oppilaalla on ennen koulutusta oltava mahdollisuus itsenäiseen ajamiseen ja sen kautta saatujen kokemusten hyödyntämiseen koulutuksessa. Esityksen mukaan tarvittavat edellytykset saavutettaisiin pitemmällä ajoharjoittelulla, koska se antaisi mahdollisuuden ajokokemuksen hankkimiseen vaihtelevissa liikennetilanteissa ja -ympäristöissä. Jatkovaiheiden suorittamiseen käytettävissä olevan ajan lyhentämistä kahdesta vuodesta vuoteen esitettiin ajokorttilain säätämisen yhteydessä, mutta sitä pidettiin liian rajoittavana nuorten elämäntilanteet huomioon ottaen. Autokoululiiton ehdotus kolmen kuukauden jaksosta tutkinnon jälkeen merkitsisi vaiheistuksen pysyttämistä ja siihen liittyisivät samat vaiheistuksen ongelmat, mutta ajallisesti vieläkin rajoittavampina. Uusien kuljettajien valmiuksien ja liikenneturvallisuuden sekä vaiheistukseen liittyvien ongelmakohtien vuoksi esityksessä pidetään parempana oppien saamista ennen tutkintoa, jolloin kaikilla kuljettajilla olisi alusta alkaen tasavertaiset edellytykset kuljettajana toimimiseen, myös vaikeissa ajo-olosuhteissa. Trafin määräyksillä tarkennettavien koulutuksen sisältöjen ja vaatimusten avulla ohjattaisiin riskikoulutuksen antamisajankohtaa lähemmäs tutkintoa, jolloin paras hyöty koulutuksesta olisi saatavissa. Koulutuksen ohella aihealuetta käsiteltäisiin myös tutkinnossa.

Tutkittua tietoa ja kokeiluissa saatuja kokemuksia hyödynnettäisiin etenkin ehdotuksissa, jotka koskevat nykyistä syventävää vaihetta vastaavaa riskientunnistamiskoulutusta ja sen sisältöjä, vähimmäisajo-opetusta eräissä luokissa ja pitemmän ajokokemuksen hankkimista opiskeluaikana ennen ajokortin saamista. Ehdotettujen muutosten tavoitteena on antaa paremmat edellytykset itsenäiseen ajamiseen alusta alkaen.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

Opetussuunnitelmat

Liikenneturvan lausunnossa korostetaan opetussuunnitelmien merkitystä koulutusjärjestelmän ohjaamisessa, laadun ja tasalaatuisuuden ylläpitämisessä ja opetuksen laajuuden osoittamisessa. Lakisääteisissä koulutuksissa opetussuunnitelman pitäisi olla kirjallinen ja uuden kuljettajan ajokieltoon liittyvässä koulutuksessa valtakunnallisesti yhtenäinen tai viranomaisen hyväksymä ja opetuksen koulutuksen erityisluonteen vuoksi osallistavaa, reflektiivistä ja ryhmää hyödyntävää lähiopetusta. Trafin edellytetään antavan määräykset tutkinnon ja pakollisen koulutuksen riittävistä sisällöistä ja lisäksi tarvittaisiin Liikenneturvan mukaan myös kirjalliset vastuullisen kuljettajan osaamisen kuvaukset opetuksen laadun takaamiseksi, yksilöllisten tarpeiden huomioon ottamiseksi henkilökohtaisia oppimis-

suunnitelmia tehtäessä ja myös tutkinnon ohjaamiseksi. Sisäministeriö korostaa opetussuunnitelmia erityisesti opetuslupaopetuksessa opetuksen kohdentamiseksi oleellisiin seikkoihin ja AKT ajokorttiopetuksen suunnitelmallisuuden pysyttämiseksi, koska muuten hinta korvaisi laadun ja ajokorttia suorittava ei osaisi tunnistaa yksilöllisiä koulutustarpeitaan. Autoliitto vastustaa lisävaatimusten ja –rajoitusten asettamista, koska tarkemman sääntelyn katsotaan vievän edellytykset uudistuksen tavoitteiden saavuttamiselta.

Esityksessä ei ehdoteta opetussuunnitelmista luopumista vaan vain niiden viranomaisvahvistuksesta luopumista. Opetussuunnitelma on suunnitelmallisen opetuksen perusta ja muutoksella mahdollistettaisiin joustavammat ja erilaisten opetus- ja oppimismenetelmien ja yksilöllisten tarpeiden mukaan laaditut suunnitelmat. Autokoulussa vastuu opetussuunnitelmista olisi opetustoiminnasta vastaavalla johtajalla ja opetuslupaopetuksessa voitaisiin käyttää myös esimerkiksi asiantuntijatahojen laatimia suunnitelmia. Sama joustavuuden tavoite koskisi myös uusien kuljettajien ajokieltoon liittyvää koulutusta. Opetuksen menetelmät ja tavat muuttuvat ja siksi uudistuksen tavoitteiden mukaisesti olisi myös tässä koulutuksessa sallittava uusien opetusmenetelmien ja toteutustapojen kehittäminen koulutusta ja sen toteutusta tiukasti rajaamatta.

Jatkossa ei enää säänneltäisi luokkakohtaista teoriaopetusta ja sen määriä, eräissä luokissa edellytettäisiin säädetty vähimmäismäärä ajo-opetusta. Sääntelyn keventäminen otettaisiin huomioon ehdotetuissa turvallisuuspainotteisissa koulutuksissa ja tutkinnon kehittämisessä. Lakisääteisen koulutuksen ohella myös muuta ajokorttia varten annettavaa opetusta ja opetussuunnitelmien tekemistä ohjattaisiin säännöksin sekä Trafin koulutusta ja tutkintoa koskevilla tarkentavilla määräyksillä ja muulla ohjeistuksella. Esimerkiksi Trafin ajokoemääräyksissä määriteltäisiin ajokorttia suorittavan osaamisvaatimukset, joiden olisi täytyttävä kaikilla osaamisen arviointialueilla vähintään tyydyttävästi.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

Turvallisuuspainotteiset koulutukset

Suomen Motoristit ry:n (SMOTO) lausunnossa pidetään ensimmäisen kortin koulutusta ylimitoitettuna ja vaaditaan erityisesti mopokortin koulutusvaatimuksia kevennettäviksi ja koulutuksen laatutaso varmistettavaksi sisällön laatua valvomalla koulutuksen antajia rajaamatta. Liikenneturva pitää ensimmäisen kortin koulutusta selvänä vähennyksenä aiempaan AM-, A- ja B-luokkien pakolliseen teoriaopetukseen, ja edellyttää, että muitakin opetuspalveluja on kattavasti kaikkien saatavilla. Koulutuksessa ei saa olla kysymys kouluissa annettavasta liikennekasvatuksesta vaan nimenomaan ajokorttiin tähtäävästä koulutuksesta.

Vaihtoehtoisuuden lisäämiseksi ehdotetun opetuksen määrien ja sisältöjen vapauttamisen vastapainona ehdotetaan turvallisuuspainotteisia koulutuksia, jotta liikenneturvallisuuden vaatimukset tulisivat huomioiduiksi kuljettajaksi kouluttautumisessa. Ehdotetut koulutukset koskisivat kaikkia ajokorttia suorittavia ensimmäisen ajokortin yhteydessä sekä B-luokassa ajokorttia suorittavia riskientunnistamiskoulutuksen muodossa ja niitä ajokortin jo suorittaneita, jotka eivät läpäisisi uuden kuljettajan tiukempaa seuranta-aikaa ilman ajokieltoon johtavaa määrää liikennerikoksia. Koulutuksen ohella liikenneturvallisuusvaikutukset huomioitaisiin myös tutkintoa koskevissa ehdotuksissa.

Kaikkia ajokortin suorittajia koskevan ensimmäisen ajokortin koulutuksen tarkoituksena ei olisi korvata luokkakohtaista teoriaopetusta vaan antaa ensimmäistä kertaa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajana liikenteeseen mukaan tulevalle perustietämys asioista, jotka tällaista ajoneuvoa kuljettavan on otettava huomioon liikenteen sujuvuuden ja kaikkien

liikenteen osapuolien turvallisuuden ylläpitämiseksi tilanteessa, jossa opetusta ei enää vaadittaisi toteutettavaksi viranomaisen vahvistaman opetussuunnitelman mukaan. Luokkakohtainen teoriaopetus olisi hankittava erikseen. Koulutus kattaisi kaikki ensimmäistä korttia suorittavat ja kysymyksessä voisi olla myös muun kuin mopokortin suorittaminen. Raskaan kaluston ajokorttia ei voida suorittaa ensimmäisenä ajokorttina. Koulutus olisi ajokortin suorittamiseen liittyvää ja sen antaminen olisi määrämuotoista.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

Liikenneturva toteaa kouluttamistaan ennakoivan ajon kouluttajista, joilla on edellytykset liikenneturvallisuusaiheista ja liikenteen riskeistä kouluttamiseen, ja valmiudestaan kehittää koulutusta tulevien tarpeiden mukaan. Jatkotyön katsotaan kuitenkin edellyttävän viranomaisten sääntely- ja muuta toimintaa luvan ja koulutuksen vaatimusten määrittelyssä.

Turvallisuuspainotteisten koulutusten tavoitteen saavuttaminen varmistettaisiin esityksen mukaan ammattilaisen opetuksessa ja koulutuksia säänneltäisiin säännöksin ja viranomaismääräyksin. Mahdollisuus koulutuksen antamiseen kouluopetuksessa edellyttäisi ammattilaisen opetusta koulutukselle säädetyin sisällöin ja tavoittein. Turvallisuuspainotteisten lakisääteisten koulutusten saatavuuden ja hintatason kohtuullisuuden varmistamiseksi autokoulujen ohella oikeus koulutuksen järjestämiseen voitaisiin antaa siihen edellytykset omaavalle liikenneturvallisuusalan toimijalle. Trafi olisi toimivaltainen viranomainen antamaan tarkemmat määräykset koulutuksista ja niiden sisällöistä ja hyväksymään muita koulutuksissa toimivia tahoja. Trafi määrittelisi muiden liikenneturvallisuustahojen hyväksymiseen liittyvät prosessit ja vaatimukset.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei lausunto edellytä muutoksia esitykseen.

Riskien tunnistamiskoulutuksen toteuttamistapa

Liikenteen turvallisuuskouluttajien mukaan riskientunnistamiskoulutus olisi kokonaisuudessaan voitava antaa simulaattorilla, koska ajo-opetuksessa säilyy ajotuntuma ja rajoitukset vain rajoittavat yksilöllistä tapaa koulutuksen toteuttamiseen, aiheuttavat tarpeetonta kansallista lisäsääntelyä ja hidastavat laitteiden ja ohjelmistojen jatkokehitystä. Viranomaishyväksynnän pysyttäminen nähdään edellytyksenä laitteiden ja ohjelmistojen laadukkaalle kehittymiselle. Liikenneturva kannattaa simulaattoreiden ja muun uuden opetusteknologian käyttöä, koska sillä mahdollistetaan esimerkiksi vaarallisten ja harvinaisten tilanteiden tasalaatuinen harjoittelu ja toistojen määrän kasvattaminen kustannustehokkaasti, mutta muistuttaa myös simulaattoreiden rajoitusten huomioon ottamisesta. Liikenneturva ei kannata ajoharjoitteluratopetuksen korvaamista kokonaan simulaattoriharjoittelulla, koska radalla oppiminen perustuu kokemuksellisuuteen todellisista tilanteista ja ilmiöiden havainnollistamiseen käytännössä, joista esimerkkinä ovat näytöt nopeuden vaikutuksista jarrutusmatkoihin, jäännösnopeuteen ja ajoneuvon hallittavuuteen, eikä tätä kokemuksellisuutta voida toteuttaa todentuntuisesti simulaattorilla eikä turvallisesti liikenteessä. Paimion liikenneturvallisuuskeskuksen lausunnon mukaan riskientunnistamiskoulutuksessa olisi vähintään kaksi tuntia annettava hyväksytyllä radalla nykyisen syventävän vaiheen tapaan. Ajoharjoitteluratopetuksen sääntelystä luopuminen merkitsisi ratoja hallinnoiville yhteisöille vakavia taloudellisia vaikeuksia ja harjoittelun siirtymistä muille alueille ilman viranomaisvalvontaa. Autoliiton lausunnossa todetaan ajorataharjoitteluun liittyvien ongelmien aiheutuvan nykyisestä ajoneuvotekniikasta ja ratojen rakenteista, jolloin ajoneuvojen nykyisen turvatekniikan johdosta ei päästä todellisia tieolosuhteita vastaaviin olosuhteisiin.

Vaihtoehtoisuuden lisääminen kuljettajaopetuksessa koskisi myös opetuksen toteutusta, mitä ei määriteltäisi enää yhtä sitovasti kuin nykyisin. Riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksessa samoin kuin muussa lakisääteisessä ajo-opetuksessa voitaisiin esitykseen kirjatun mukaisesti osa opetuksesta antaa simulaattorilla. Nykyisin simulaattorilla annettavan ajo-opetuksen osuus autolla annettavassa ajo-opetuksessa on viidesosa ja syventävän vaiheen ajo-opetus simulaattorilla on ollut mahdollista vain kokeiluluvalla toteutettavassa kokeilussa. Simulaattoriopetuksen osuudesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Pimeällä ajamisen opetus kaikkineen on perinteisesti voitu antaa simulaattorilla ja lähtökohtana olisi, että tämä voisi jatkua. Käytännön ajotuntuman saamiseksi muun ajo-opetuksen osuutta edelleen säänneltäisiin. Harkittavana on simulaattoriopetuksen määrän nostaminen neljännekseen lakisääteisen ajo-opetuksen vähimmäismääristä. Riskien tunnistamiskoulutuksessa, johon sisältyisi sekä pimeällä että liukkaalla ajamisen ajo-opetusta, sovellettava tuntimäärä voisi pimeällä ajamisen osuudesta johtuen olla suurempi. Käytännössä neljästä ajo-opetustunnista kaksi voisi olla simulaattorilla toteutettua, jos ne sisältäisivät pimeällä ja liukkaalla ajamisen opetusta. Syynä simulaattorin osittaiseen käyttöön lakisääteisessä ajo-opetuksessa olisi se, ettei nykyisillä laitteilla kyetä kaikilta osin saavuttamaan käytännön ajotuntumaa ja varsinkaan riskientunnistamiskoulutuksen tarkoitusta vastaavaa tuntumaa. Osittaista opetukseen hyväksymistä ei voida pitää laitteiden ja niiden ohjelmistojen kehittämisen esteenä, vaan pikemminkin perusteena niiden edelleen kehittämiselle.

Nykyään hyväksytään laitteiden ohjelmisto opetussuunnitelman mukaiseen opetukseen ja opetussuunnitelmassa vahvistetaan simulaattorilla annettava opetus. Tekniikan nopea kehitys aiheuttaisi jatkossa haasteita hyväksyntöjen ajantasaisuudelle ja hidastaisi tällaisten opetusvälineiden käyttöönottoa ja leviämistä. Ohjelmistojen hyväksymisistä luovuttaessa seurauksena voi olla, ettei vaadittavaa osaamistasoa saavuteta kaikilla simulaattoreilla, mutta simulaattoreiden ja uusien teknisten opetusratkaisujen pakollisen viranomaishyväksynnän katsotaan hidastavan niiden yleistymistä ja käytön leviämistä.
Riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvän ajo-opetuksen toteutuspaikkoja ei ole tarkoitus määritellä tarkemmin, mistä syystä lakiesitykseen ei ole sisällytetty enää ajoharjoitteluratoja koskevaa sääntelyä. Asetustasolle olisi tarkoitus sisällyttää maininta siitä, että vaikeissa olosuhteissa ajamisen ajo-opetus voitaisiin toteuttaa myös ajoharjoitteluradalla tai muulla yleiseltä liikenteeltä suljetulla alueella.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

Opetuslupien myöntäminen

Autokoululiiton mukaan opetuslupa olisi myönnettävä vain sukulaisuusperustein ja sen lisäksi lupa voitaisiin antaa vain yhtä perheen ulkopuolista oppilasta kohden harmaan talouden ehkäisemiseksi. AKT rajaisi lupien myöntämisen vain lähisukulaiselle tai holhoussuhteessa oleville opetuslupaopetukseen pesiytymässä olevan harmaan talouden vyöhykkeen estämiseksi, jossa opetusta annetaan ilman lupaa kaupallisesti yhteiskunnallisten velvoitteiden ja verotuksen ulkopuolella. AKT edellyttää nykyistä tiukempaa valvontaa, myös digitalisuutta hyväksi käyttäen, jos lupia myönnetään muillekin.
Esityksessä ehdotetaan pysytettäväksi mahdollisuus myös muiden kuin laissa lueteltujen lähimpien etenevässä ja takenevassa sukulaisuussuhteessa tai holhoussuhteessa olevien opettamiseen. Esimerkiksi uusperheiden ja avio- ja avopuolisoiden kysymyksessä ollen oikeus muidenkin opettamiseen olisi edelleen perusteltu. Autokoululiiton lausunnossa hyväksytään yhden perheen ulkopuolisen opettaminen määrittelemättä tarkemmin sitä, mitä perheellä tarkoitetaan ja millä tarkasteluajanjaksolla yhden ulkopuolisen opettaminen hyväksyttäisiin. Meillä aiemmin sovellettu perheen käsite samassa taloudessa asumisesta rajaa myös muualla asuvat perheenjäsenet soveltamisen piiristä, mitä pyrittiin

selkeyttämään voimassa olevassa säännöksessä luettelemalla ne henkilöt, jotka voivat tulla kysymykseen opetuslupaopetuksessa. Nykyinen säännös kolmen ulkopuolisen opettamisesta kolmen vuoden aikana vastaa yhden ulkopuolisen opettamista vuodessa. Pitemmän tarkasteluajanjakson soveltaminen mahdollistaa esimerkiksi yhtenä vuotena kahden ajokortti-ikään tulevan opettamisen ilman että toisen opettaminen olisi siirrettävä eri vuodelle. Lausunnoissa viitataan harmaaseen talouteen ja ilman lupaa harjoitettavaan opetustoimintaan, mistä ei kuitenkaan ole saatu konkreettista näyttöä. Opetusluvan ehtojen kiristämisellä ei arvioida voitavan vaikuttaa luvattomaan toimintaan, mutta opetuslupaedellytysten keventämisen voitaisiin paremminkin katsoa edistävän lupien hakemista.

Esityksessä ehdotetaan lakiin nimenomaisesti kirjattavaksi autokoululupaa edellyttävä toiminta ja opetus, johon opetuslupa oikeuttaa. Autokoulun pitäminen tai kaupallinen kuljettajaopetus edellyttäisi autokoululupaa eikä opetuslupa olisi käytettävissä kaupalliseen kuljettajaopetukseen. Opetuslupaopetuksen valvonta sijoittuisi lupien myöntämiseen ja lakisääteisen opetuksen kohdalla tutkintovaiheessa esitettävään opetustodistukseen. Kaikki ajo-opetus olisi luvanvaraista, mitä valvottaisiin normaalin liikennevalvonnan yhteydessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL:n lausunnossa katsotaan ajoharjoittelun ohjaajan roolin jäävän epäselväksi, koska ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun ohjaamisen vaatimuksia ei ole erotettu. Liikenneturvan lausunnossa esitetään harjoituslupaharjoittelussa harjoittelun ohjaajalle asetettavaksi tarkemmat ajoharjoittelua ja sen ohjaamista koskevat vaatimukset valtioneuvoston asetuksessa ohjaajan roolin määrittelemiseksi ja ohjaus- ja valmennusluonteisten tehtävien antamiseksi.

Liikenneturvallisuuteen ja järjestelmän selkeyteen liittyvistä syistä yksityinen ajo-opetus ja ajoharjoittelun ohjaus ehdotetaan toteutettavaksi opetusluvalla. Opetuslupaa koskevilla vaatimuksilla voitaisiin säädellä toiminnan laatua opettajana tai ohjaajana toimivan edellytysten kautta. Kummankin luvanhaltijan kohdalla olisi kysymys ajokorttia suorittavan ohjaamisesta liikennesääntöjä noudattavaksi, turvalliseksi ja vastuulliseksi kuljettajaksi. Opettajana toimivalla olisi vastuu opetuksesta ja hänelle osoitettaisiin opetustodistuksen antamistehtävä siitä lakisääteisestä ajo-opetuksesta, joka olisi opetusluvalla annettavissa. Kummassakin tapauksessa opetusluvan haltijan olisi oltava aina mukana ajossa. Alle 18-vuotiaana A1-luokan moottoripyörän ajokorttia moottoripyörän harjoitusluvalla suorittavalle ehdotetun harjoittelun ohjaajan tehtävä ei edellyttäisi vastaavaa mukanaoloa ajossa eikä ajon aikana tapahtuvaa reaaliaikaista ohjausta kuten opetusluvalla toimittaessa, mutta ohjaajan tehtävänä olisi huolehtia harjoittelun monipuolisuudesta ja sen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista edellä todettujen kuljettajatavoitteiden saavuttamiseksi. Tästä todettaisiin valtioneuvoston asetuksessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

Opetuslupaopettajan koe

Liikenteen turvallisuuskouluttajat, Liikenneturva, sisäministeriö ja Poliisihallitus eivät kannata opetuslupaopettajan kokeesta luopumista. Opetuslupaopettajalla on oltava opetettavien sisältöjen ja opetuksen tavoitteiden tuntemus opetuksen suunnitelmallisuuden ja vaikuttavuuden takia. Tutkinnon ei katsota varmistavan riittävää osaamistasoa eikä opettajalla katsota pääsääntöisesti olevan riittävää ammattitaitoa arvioida ajokorttia suorittavan opetustarvetta, mikä voi johtaa minimitasoon ajo-opetuksessa. Liikenneturva esittää kokeen kehittämistä ja koesuorituksen voimassaoloajan pidentämistä viiteen vuoteen joustavuuden lisäämiseksi.

Ajoharjoittelun lisääminen ajokortin suorittamisen aikana on yksi esityksen keskeisistä tavoitteista. Liikenneturvallisuussyistä ajoharjoittelu on esitetty toteutettavaksi opetusluvalla ja tässä yhteydessä on luvan myöntämisedellytykset arvioitu uudelleen halukkuuden lisäämiseksi ajoharjoitteluun. Lupaedellytykset arvioitaisiin hakijan liikennekäyttäytymisen ja ajokortin voimassaolon perusteella, mutta pakollisesta opettajan kokeesta luovuttaisiin. Opetuslupaopettajalla olisi mahdollisuus hankkia opetuksessa tarvittava tietämys erilaisesta opetuslupaopettajalle suunnatusta materiaalista. Ajo-opetuksessa käytettävät opetussuunnitelmat olisi rakennettava koulutusta ja tutkintoja ohjaavien säännösten, määräysten ja muun viranomaisohjeistuksen perusteella tai käytettävä asiantuntijatahojen laatimia opetussuunnitelmia. Opettajalla olisi ensisijainen vastuu oppilaan opetuksesta, mutta myös opetusluvalla tapahtuvassa ajoharjoittelun ohjaamisessa olisi asennoiduttava ajokorttia suorittavan ohjaamiseen liikennesääntöjä noudattavaan, turvalliseen ja vastuulliseen ajamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

B-luokan opetuksen aloitusikä

Liikenneturvan lausunnossa kannatetaan opetuksen aloitusiän alentamista opetuslupaopetuksessa, mutta sen ei katsota tuovan muutosta autokouluopetukseen, jossa toimiva perusvaiheen kesto on noin kolme kuukautta kustannusten kurissa pitämiseksi. Vuoden harjoitteluaikaa pidetään yleensä liian pitkänä opetuksen ostamiseksi järkevässä määrin realistisilla kustannuksilla ja tuntien välin harventamisen katsotaan heikentävän oppimistuloksia. Liikenteen turvallisuuskouluttajien mukaan opetuksen aloittamisiän alentamisen vaikutuksista ei ole tietoa, koska edellisen kerran ikää alennettaessa 17,5 vuodesta 17 vuoteen opetuslupaopetuksen aloittaminen ei merkittävästi aikaistunut.

Mahdollisuus pitempiaikaiseen ajoharjoitteluun opetuksen aloitusikää alentamalla antaisi edellytykset ajoharjoittelun lisäämiseen myös ammatti- ja opetuslupaopetusta eri tavoin yhdistämällä ajokortti-iän pysyessä kuitenkin ennallaan. Pitemmällä harjoitteluajalla olisi mahdollisuus monipuolisen ajokokemuksen hankkimiseen erilaisissa liikenneympäristöissä ja –tilanteissa, mikä antaisi hyvät edellytykset riskientunnistamiskoulutuksen omaksumiseen. Pitemmän opiskeluajan käyttöön ei voitaisi kuitenkaan velvoittaa samoin kuin ei myöskään ajokortin saannin jälkeisen ajokokemuksen hankkimiseen nykyisessä vaiheistetussa koulutuksessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

Jarrupoljin

Liikennevakuutuskeskuksen mukaan esityksestä puuttuu mekanismi valvoa jarrupolkimen asianmukaista asennusta ja sen todentamista luotettavasti. Autoliitto katsoo jarrupoljinvaatimuksen vesittävän ajoharjoittelun lisäämistavoitteen.

Esityksessä ehdotetaan jarrupoljinvaatimus pysytettäväksi, mutta muutoskatsastuksesta luovuttavaksi. Virheellisen asennuksen seurauksena nähdään se, että poljin voi sitä käytettäessä pettää. Ajokokeessa kokeen vastaanottaja tarkistaa säännönmukaisesti polkimen toiminnan ennen kokeeseen lähtöä ja myös opetusajossa polkimen toiminta olisi vastaavasti ennen ajoon lähtöä todettavissa. Ajoneuvon kuljettaja, jollaiseksi opettaja katsotaan, on ajoneuvolain mukaan vastuussa ajoneuvon liikennekelpoisuudesta, mihin sisältyy myös opetusajoneuvossa vaaditun polkimen toiminta. Erillisestä muutoskatsastuksesta luopumista ei pidetä turvallisuusriskinä.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

Moottoripyörän kuljetusoikeus B-luokan kortilla

Teknisen Kaupan Liitto ry ja Suomen Motoristit ry (SMOTO) esittävät A1-luokan moottoripyörän ajo-oikeuden sisällyttämistä B-luokan ajokorttiin. SMOTO:n mukaan muutos edistäisi helppoa siirtymistä autoista vähäpäästöisiin kaksipyöräisiin erityisesti kaupunkiliikenteessä ja sen edellytyksenä voisi olla käsittelykokeen suorittaminen.

Ajokorttidirektiivi mahdollistaa sen, että kevytmoottoripyörän kuljetusoikeus voidaan kansallisesti antaa B-luokan ajokortilla jäsenvaltion alueella. Ajoneuvojen ja niiden kuljettamista koskevien eroavuuksien takia menettelyä ei kannateta liikenneturvallisuusperustein. Suomessa aiemmin toteutettu muutos, jolla moottoripyörän kuljetusoikeus erotettiin aina erikseen suoritettavaksi, lisäsi selvästi moottoripyöräilyn turvallisuutta. Kevytmoottoripyörän ajo-oikeuden sisällyttämistä auton ajokorttiin ei kannateta myöskään uusia kansallisia lisävaatimuksia käyttöönottamalla.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

Muutosten vaikutus raskaan kaluston ajokortin suorittamiseen

Ammattipätevyyskouluttajien lausunnossa arvioidaan alemmissa luokissa tapahtuvan kevenemisen heijastuvan raskaan kaluston kuljettajien koulutukseen perusasioiden paikkaamisena raskaan liikenteen asioiden opettamisen kustannuksella. Kuljettajaopetusvaatimusten keventämisen johdosta arvioidaan liikennesääntöjen tuntemuksen laskevan, joustamattomuuden lisääntyvän liikenteessä ja ennalta-arvaamattomien kuljettajien muodostavan riskin ammattiliikenteelle, jossa kalusto ja yksiköt kasvavat koko ajan.

Kuljettajantutkinnossa varmistettaisiin ajokorttia suorittavan riittävä osaamisen taso ja tutkinto olisi sama kaikille ajokorttia suorittaville. Raskaan kaluston kohdalla ei kuljettajaopetukseen esitetä muutoksia, mistä syystä osaaminen perustuisi jatkossakin koulutukseen ja tutkintoon. Kevyemmän kaluston korttien kohdalla tutkintoa kehitettäisiin mittaamaan nykyistä laajemmin kokelaiden osaamista. Erot ajokortin haltijoiden osaamisessa raskaan kaluston koulutukseen tultaessa voisivat perustua myös esimerkiksi erilaiseen ajokokemukseen ajokortin suorittamisen jälkeen.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei lausunto edellytä muutoksia esitykseen.

II KULJETTAJANTUTKINTO

Liikenneturvan mukaan kokelaan taitoja olisi arvioitava monipuolisesti erilaisissa liikenneympäristöissä ja opettaja olisi integroitava ajokokeen arviointiin ja palautekeskusteluun tiedonkulun parantamiseksi tutkinnon vastaanottajan, opettajan ja kokelaan välillä varsinkin, jos lisäopetusta ei enää määrätä kokeen hylkäämisen yhteydessä. Riskitilanteiden tunnistamisen ja kuljettajan henkilökohtaisen riskin ottamisen mittaaminen teoriakokeella ja 15 minuuttia pitemmällä ajokokeella katsotaan haastavaksi. Tutkinnon kehittämiseen on oltava riittävät voimavarat ja sen on tapahduttava yhteistyössä sidosryhmien kanssa. AKT edellyttää erityisesti teoriakokeen vaatimustason korottamista ja riskien tunnistamista mittaavien elementtien sisällyttämistä tutkintoon, suuntaamalla vaativuus sääntöjen noudattamisen ohella vastuulliseen, riskit tunnistavaan kuljettajakäyttäytymiseen. Uudistusta vastaavan kehittämistyön edellytetään olevan valmiina ja laajasti hyväksyttävissä

ennen muutosten voimaantuloa. Liikenteen turvallisuuskouluttajien lausunnossa ei kannateta esityksen perusteluissa mainittua ajankäytön joustavoittamista B-luokassa yksilöllisten tarpeiden ja aiemman osaamisen huomioimiseksi ajokokeen ajankäytössä ja ajamisessa sekä palautteen käsittelyssä, koska kokelaat asetettaisiin eriarvoiseen asemaan ja heikennettäisiin tutkinnon vaikuttavuutta varmistaa riittävät ajovalmiudet. Menettelyn ei katsota myöskään vastaavan tavoitetta lisätä tutkinnon vaativuutta koulutusmuutoksia vastaavasti, koska ajokokeen kesto ei välttämättä muuttuisi esityksen perusteluihin kirjatun mukaisesti kaikkien kokeen suorittajien kohdalla. SMOTO:n mukaan kaikkien ajokorttiluokkien tutkinnoissa olisi huomioitava muut ajoneuvot ja erityisesti L-luokan ajoneuvot.

Lakiesitykseen sisältyvät pääasialliset kuljettajantutkinnon tavoitteita, arviointikohteita ja rakennetta koskevat säännökset. Myös valtioneuvoston asetukseen on tarkoitus sisällyttää tutkintojen toteutusta koskevia säännöksiä. Trafi vastaisi määräyksillään ja ohjeistuksellaan tutkintojen tarkemmasta sisällöstä ja toteutuksesta. Myös tutkintoa koskevilla määräyksillä ohjeistettaisiin ajokorttikoulutusta. Tutkinnon kohdalla meneteltäisiin samaan tapaan kuin ammatillisessa tutkintokoulutuksessa ja tutkintojen perusteissa, joissa kuvataan se osaaminen, joka tutkinnossa vaaditaan.

Myös tutkintoon sisällytettäisiin vastuullista ja turvallista kuljettamista mittaavia aiheita ja palautteellisuutta lisättäisiin. B-luokassa ajokokeen kestoa pidennettäisiin. Trafin määräyksissä korostettaisiin ajokokeen suuntautumista vaihteleviin liikenneympäristöihin ja –tilanteisiin, kuten esimerkiksi B-luokassa ajamista korkeiden nopeuksien alueilla. Ajokoeajan pidentäminen mahdollistaisi B-luokassa ajokokeen monipuolisuuden ja vaihtelevuuden lisäämisen. Ajokokeiden vähimmäiskesto määriteltäisiin valtioneuvoston asetuksessa ja liikenteessä ajamisen osuus Trafin tarkemmissa määräyksissä. Tarkoituksena olisi, että näiden aikojen ulkopuolella ajokokeen vastaanottaja voisi jaksottaa alku- ja loppukeskustelulle ja palautteelle varatun ajan käytön, mutta ajokokeen ja liikenteessä ajamisen vähimmäispituus olisi kaikille sama. Jousto koskisi muihin kokonaiskestoon sisältyviä osioita, joissa ajankäyttö voisi olla väljempi ottaen kuitenkin huomioon hallituksen esityksen perustelut siitä, että osa ajokokeen keston pidennyksestä olisi B-luokassa käytettävä palautteeseen.

Teoriakokeen sisältöä säänneltäisiin Trafin määräyksin. Kokeeseen on jatkossakin tarkoitus sisällyttää sekä kuva- että monivalintakysymyksiä ja uutena laajemmat kuvaa ja selitetekstiä yhdistävät kysymykset sekä riskitilanteissa toimimista arvioivia tehtäviä. Teoriakokeiden kysymysten olisi tarkoitus painottua enemmän kunkin ajokorttiluokan erityispiirteisiin. Kysymyspankin aineistoa kasvatettaisiin, sanallisten kysymysten aihepiirit noudattaisivat direktiiviä, kaikkiin luokkiin sisällytettäisiin kuvakysymyksiä ja riskitilanteissa toimimista arvioivia kysymyksiä ja uutta olisi kuva- ja monivalintakysymysten yhdistäminen. Trafi on yhteistyössä sidosryhmien kanssa kartoittanut tutkinnon kehittämistarpeita ja sidosryhmät huomioidaan valmistelussa myös ajokorttilain muutosten selvittyä.

Opettajan osallistuminen palautekeskusteluun on jo nykyisin mahdollista ja sitä voitaisiin pyrkiä edistämään ilman tarkempaa sääntelyä. Kokelaan kannalta on tärkeää, että hän ymmärtää osaamisensa tason ja mahdolliset puutteet ja kehittämiskohteet omassa ajotaidossaan ja tätä tukee opettajan mukanaolo palautetta annettaessa. Palautteellisuutta kehitettäisiin uudistuksen yhteydessä ja erityisesti B-luokassa palautteen kehittäminen olisi osa vaiheistuksesta luopumiseen liittyvää muutosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

Liikenteen turvallisuuskouluttajien mukaan mopon ajokokeessa olisi oltava myös käsittelykoe ja Liikenneturvan mukaan käsittelyosio sen tarkistamiseksi, että mopoilijalla on taitoa toteuttaa tehokas jarruttaminen. Teknisen Kaupan liiton mukaan AM-luokassa olisi riitettävä vain yksi teoriakoe ja käsittelykoe ajoneuvosta riippumatta, mikä edistäisi mopokortin suorittamista vuodenajasta riippumatta. SMOTO katsoo mopon käsittelykokeen riittäväksi, ajokoevaatimus on ylimitoitettu ja ylimääräisiä kustannuksia aiheuttava.

AM-luokassa esitetään liikenneturvallisuusperustein edelleen vaadittavaksi käytännön koe ja ajoneuvojen erilaisten ajo-ominaisuuksien johdosta ajo-oikeus kumpaankin ajoneuvoluokkaan suoritettavaksi edelleen erikseen. Luokkakohtaisista koulutusvaatimuksista luopumisen johdosta ehdotetaan käsittelykoe mopolla vaihdettavaksi mopolla suoritettavaksi ajokokeeksi liikenteessä. Trafin tarkoitus on sisällyttää mopon ajokoetta koskeviin määräyksiin pakollista ajoneuvon käsittelyä koskeva osuus ajokokeen alkuun, jotta kokelaan riittävät perustaidot voitaisiin varmistaa ennen liikenneajoon lähtöä.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

III TRAKTORIT

Liikenneturvan lausunnossa pidetään perusteltuna ajokoetta kaikille enintään 60 km/h kulkeville traktoreille, koska kaikkia käytetään myös liikenteessä, ja epäloogisena sitä, että vaatimukset pienenevät ajoneuvon tai yhdistelmän massan noustessa. SKAL:n lausunnossa vastustetaan LT-luokasta luopumista ja kritisoidaan raskaiden ja nopeiden T-luokkaan jäävien traktoreiden kuljetusoikeutta ilman lisävaatimuksia. LT-luokan ongelmat olisi ratkaistava antamalla kuljetusoikeus B-luokan kortilla ja kehittämällä tutkintovaatimuksia käsittelykokeesta luopumisen sijaan. SKAL:n mukaan raskaita traktoreita käytetään liikenteen tavarakuljetuksissa (2600 liikennelupaa), aurauksessa ja muissa tienhoitotöissä. Lausunnossa edellytetään eri vaihtoehtojen arvioimista jatkovalmistelussa sidosryhmien kanssa ja erityisesti tavarakuljetusten osalta riittäviä vaikutusarvioita. Liikenneturvan ja SKAL:n mukaan traktoreiden ajokorttiluokkia olisi kohdeltava yhdenvertaisesti ja johdonmukaisesti.

Teknisen kaupan liitto, Yleinen teollisuusliitto ja Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK kannattavat T- ja LT-luokan yhdistämistä, kun taas SKAL:n lausunnossa vastustetaan LT-luokasta luopumista. Yleinen teollisuusliitto ei näe estettä kaikkien enintään 60 km/h rakenteelliselta nopeudeltaan olevien traktoreiden kuljettamiselle T-luokan kortilla, koska alaikäisten työskentelyä rajoitetaan työsuojelulainsäädännöllä ja toiminta tapahtuu valvottuna. Teknisen kaupan liiton lausunnossa ei kannateta eräiden T3 ajoneuvoluokan ajokorttivaatimuksen yhdistämistä AM-luokan kevyiden nelipyörien vaatimusten kanssa, koska se nostaisi kustannuksia, olisi ajokorttidirektiivin vastainen ja koska pääsääntöisesti maa- ja metsätalousyrittäjien elinkeinotoiminnassa ja yksityisessä hyötykäytössä esim. kiinteistöjen hoidossa ja viranomaisten käytössä olevat ajoneuvot olisi pysytettävä erillään. MTK katsoo eräiden T3 ajoneuvoluokan traktoreiden erilaiseen kohteluun voivan liittyä vaikeasti tunnistettavia mutta mahdollisia epäkohtia ja etenkin maa- ja metsätalouden ammattikäytössä olevien mönkijöiden käytölle perusteettomia rajoituksia, kun taas ajoneuvojen nopeus huomioon ottaen esimerkiksi vapaa-ajan käytössä voi niiden kuljettamiseen liittyä vaaratekijöitä liikenneturvallisuuden kannalta. Nykyisin verotus ohjaa rekisteröimään suuret mönkijät traktoreiksi ja tulevien liikenteen veromuutosten arvioidaan voivan poistaa tämän kannusteen, jolloin luokkaan jäisi vain vähän ajoneuvoja. MTK esittää tiukempaa ajokorttivaatimusta vielä pohdittavaksi ja etsittäväksi muita keinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi, koska luokkaan kuuluvat mönkijät hankitaan pääosin raskaaseen maa- ja metsätalouden työkäyttöön, jolloin niiden käyttöä ei tulisi perusteettomasti rajoittaa.

Esityksessä ehdotetaan liikenneturvallisuusperustein rakenteelliselta nopeudeltaan 40–60 km/h kulkeville T3 ajoneuvoluokan traktoreille asetettavaksi ajokoevaatimus ja siirto samaan luokkaan kevyiden nelipyörien kanssa. Näiden ajoneuvojen on katsottu lähinnä vastaavan nk. traktorimönkijöitä, joiden kevyempiä kuljetusvaatimuksia verrattuna kevyiden nelipyörien kuljetusvaatimuksiin on pidetty liikenneturvallisuutta vaarantavana, koska ajoneuvoja käytetään samanlaisissa tieolosuhteissa. Molemmat ajoneuvotyypit ovat myös nuorten käytössä ja molemmissa vähimmäisikävaatimus on sama. T-luokkaan jääville raskaammille ja rakenteelliselta nopeudeltaan enintään 60 kilometriä tunnissa kulkeville traktoreille ei esityksessä ehdoteta teoriakoetta tiukempia vaatimuksia, mitä kritisoidaan valiokunnalle annetuissa lausunnoissa. T-luokkaan jäävien traktoreiden alempia vaatimuksia perustellaan esityksessä sillä, että traktoreita käytetään pääasiassa muualla kuin liikenteessä. Valiokunnalle annetuissa lausunnoissa todetaan kyseisten traktoreiden käytöstä liikenneluvalla tapahtuvissa kuljetuksissa ja muissa tieliikenteen tehtävissä. SKAL:n lausunnon mukaan tavaraliikennelupia traktoreille on noin 2600. Vaikka nykyisten poikkeussäännösten perusteella tietyt kuljetukset kuten maatalousajot ja lumenajo eivät vaadi lupaa, valtakunnanlaajuisesti ei katsota olevan kysymys merkittävistä määristä tieliikenteessä. Kysymyksessä ovat myös traktorit, joita ei pääsääntöisesti käytetä vapaa-ajan kulkemiseen toisin kuin mönkijätyyppisiä traktoreita. MTK:n lausunnossa todetaan traktorimönkijöitä käytettävän myös maa- ja metsätaloudessa, mutta tunnistetaan niiden käyttöön tieliikenteessä voivan liittyvä riskitekijöitä liikenneturvallisuuden kannalta. Liikennepalvelulain 1.7 voimaantuleva muutos (II osa 1 luku 1 § 4 mom.) mahdollistaa jatkossa tavaran kuljettamisen Suomen sisäisissä kuljetuksissa ilman tavaraliikennelupaa traktorilla, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Traktoreita käytetään usein turve- ja maa-aineskuljetuksissa. Vaikka traktoriliikennelupa on ollut muuta tavaraliikennelupaa vähemmällä koulutuksella ja pienemmällä vakavaraisuusvaatimuksella saatavissa, oletettavaa on, että lupavaatimuksen poistuminen voi jossain määrin lisätä tieliikenteen kuljetuksia, kun muutkin kuin ammatikseen kuljettavat traktorin omistajat voivat tulle markkinoille. Määrien ei kuitenkaan arvioida nousevan merkittäviksi.

Myös traktoreiden ajokorttisäännösten kohdalla muutoksen tavoitteena oli ajokorttiluokittelun selkeyttäminen. Rakenteelliselta nopeudeltaan enintään 60 km/h kulkevien traktoreiden kohdalla ei esityksessä kuitenkaan päästy yhteen ajokorttiluokkaan, koska traktorimönkijöiksi katsottaville traktoreille asetettiin tiukemmat ajokorttivaatimukset esitysluonnoksesta saatujen lausuntojen johdosta. Valiokunnalle annetuissa lausunnoissa esitetään kaikille rakenteelliselta nopeudeltaan 60 km/h kulkeville traktoreille ajokoevaatimusta. Tämän nopeusluokan traktoreiden ei katsota rakenteeltaan ja käyttöominaisuuksiltaan poikkeavan perinteisistä maa- ja metsätaloustraktoreista, mistä syystä niiden kohdalla ei pidetä tarpeellisena tiukempia tutkinto- ja ajokorttivaatimuksia. Myöskään suuremman rakenteellisen nopeuden ei katsota sitä edellyttävän. Traktoreita käytetään pääasiassa työhön, ei niinkään vapaa-ajan kulkemiseen.

Ongelmana traktoreiden ajokorttiluokittelussa on se, ettei EU:sta tulevissa traktorisäännöksissä erotella mönkijätyyppisiä traktoreita muista traktoreista, toisin kuin L-ajoneuvoluokan ajoneuvojen kohdalla. Mönkijätyyppisten ajoneuvojen yleistyminen tieliikenteessä on koettu riskialttiiksi ilman riittäviä valmiuksia. Ajoneuvo nähdään usein vaihtoehtona kevyelle nelipyörälle, jota koskevat tiukemmat kuljetusvaatimukset. EU ei sääntele lainkaan traktoreiden ajokorttivaatimuksia, mistä syystä kansallisesti asetettavia vaatimuksia ei voida pitää EU:n lainsäädännön vastaisina. Traktoreiden ajokorttiuudistuksessa olennainen ero traktoreiden kohdalla tehtiin siinä rakenteellisessa nopeudessa (yli 60 km/h), jolloin traktoreiden tekniset vaatimukset ovat kovemmat. Näille traktoreille asetettiin vaatimus auton ajokortista.

Esityksen mukaan B-luokan ajokortti oikeuttaisi kuljettamaan T-luokan ja AM-luokkaan kuuluvia traktoreita.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

Yleisen teollisuusliiton ja Koneyrittäjien lausunnoissa ehdotetaan rakenteelliselta nopeudelta yli 60 km/h kulkevien ja kuorma-auton ajokorttia edellyttävien traktori-perävaunuyhdistelmien ajokorttivaatimusten muuttamista niin, että C-luokan ajokorttia edellyttävällä traktorilla perävaunua vedettäessä kuljettajalta vaadittaisiin kahden vuoden kokemus traktorin kuljettamisesta niin, ettei CE-luokan ajokortti ilman kokemusta oikeuttaisi kuljettamaan tällaista yhdistelmää. Perusteluna esitetään täysin erilaisten ajoneuvojen kuljettaminen ja traktori- ja kuorma-autoyhdistelmien erilaiset ajo-ominaisuudet.

Esitykseen ei sisälly ehdotuksia nopeiden, auton ajokorttia edellyttävien traktoreiden ajokorttivaatimusten muuttamisesta. Lausuntojen mukaan myös näiden traktoreiden kohdalla olisi sovellettava periaatetta, jonka mukaan traktorin ajokortti oikeuttaa perävaunun kuljettamiseen ilman lisävaatimuksia. Traktoreiden ajokorttiuudistuksen yhteydessä vaatimuksia määriteltäessä tällaisten traktoreiden kuljettaminen rinnastettiin kuorma-auton kuljettamiseen, mistä syystä niille ei määritelty erillisiä kansallisia vaatimuksia. Yleisen teollisuusliiton ja Koneyrittäjien lausuntojen mukaan kuljettajalta olisi aina vaadittava kuljetuskokemusta traktorilla. Käytännön kokemuksen vaatiminen on yleensä koettu ongelmalliseksi ja sitä se olisi myös tässä tapauksessa. Käytännössä minkä tahansa todistuksen esittämisen voitaisiin katsoa johtavan kuljetusoikeuden saamiseen, koska työkokemuksen laatu ja määrä olisivat vaikeasti määriteltävissä ja varsinkin valvottavissa. Vaatimusten avaamista kokemusvaatimuksen käyttöönottamiseksi ei kannateta tässä yhteydessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

IV MUUT AJOKORTTIKYSYMYKSET
B-luokan ajokortti-iästä poikkeaminen

Liikenneturvan lausunnossa edellytetään poikkeuslupien myöntämisen rajaamista hyvin tiukasti, ettei poikkeuksista tule yleinen käytäntö, kun taas Yleinen teollisuusliitto kannattaa opetuslupakäytännön joustavoittamista erityisesti työharjoitteluun liittyen. AKT vastustaa B-luokan ajokortin saamista alle 18-vuotiaana.

Esitykseen sisältyy kaksi erillistä B-luokan vähimmäisikärajasta poikkeamista koskevaa ehdotusta. Toinen koskee mahdollisuutta ajokortin suorittamiseen poikkeusluvalla ja toinen ammattikuljettajiksi opiskelevia, joilla olisi tällä perusteella oikeus ajokortin suorittamiseen 17-vuotiaana. Kummassakin tapauksessa ajo-oikeuden sisältämiä ajoja rajattaisiin ennen 18 vuoden ikää.

Poikkeuslupakäytäntöä ehdotetaan kevennettäväksi ajokorttitarpeen arvioimiseksi myös nuoren kannalta silloin kun kulkemistarpeen katsotaan sitä puoltavan. Nykyisin erityisen painavat syyt ovat edellyttäneet tilanteen arviointia koko perheen kannalta. Poikkeusluvan tarve arvioitaisiin kokonaisharkinnan perusteella ja poikkeuslupakäytäntöä rajaamalla estettäisiin menettelyn muuttuminen yleiseksi käytännöksi ajokortin saamiseksi ennen säädettyä vähimmäisikää.

Toinen ajokortin vähimmäisikää koskeva ehdotus koskee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien mahdollisuutta suorittaa B-luokan ajokortti 17-vuotiaana. Ehdotuksen tavoitteena olisi mahdollistaa koulutuksen käynnistäminen nykyistä aiemmin kevyemmällä kalustolla ennen koulutuksen aloittamista raskaiden ajoneuvojen kuljettamiseksi. Muutoksella helpotettaisiin koulutuksen tarkoituksenmukaista järjestämistä ja työpaikalla järjestettävää koulutusta.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen. Opetus- ja kulttuuriministeriön ja Opetushallituksen yhteisessä lausunnossa esitetään, että ammatillisessa koulutuksessa olevien ikärajaa koskeva säännös sovitettaisiin uuteen ammatillisen koulutuksen lainsäädäntöön korvaamalla 5 §:n 6 momentissa käsite ”työssäoppiminen” käsitteellä ”työpaikalla järjestettävä koulutus” ja lisäksi huomioitavaksi myös oikeus koulutuksen järjestäjän hallinnassa olevilla ajoneuvoilla suoritettaviin ajoihin.

Kyseinen 5 §:n 6 momentin säännös sisällytettiin esitykseen esitysluonnoksesta saatujen lausuntojen mukaisesti. Liikenne- ja viestintäministeriö voi hyväksyä säännöksen sanamuodon tarkistamisen ehdotetulla tavalla, että se vastaisi ammatillisen koulutuksen lainsäädännössä säädettyä.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää opetus- ja kulttuuriministeriön ja Opetushallituksen ehdotusta säännöksen muuttamiseksi perusteltuna.

C- ja CE-luokka

Puolustusministeriön lausunnossa esitetään C- ja CE-luokan ajokortin vähimmäisiäksi 5 §:n 1 momentin 7 kohdassa 20 vuotta, jos kuljettajaopetus on saatu Puolustusvoimien opetuksessa ja henkilölle myönnetty vastaava Puolustusvoimien ajokortti. Käytännössä tarpeen katsotaan koskevan tilanteita, joissa reserviläinen kutsutaan harjoitukseen ennen 21 vuoden ikää.

EU:n lainsäädäntö sääntelee raskaan kaluston kuljettajien vähimmäisiät sekä ajokorttidirektiivin että raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyyttä koskevan direktiivin kautta. Kuorma-auton kuljettajan vähimmäisikä voidaan laskea 21 vuodesta 18 vuoteen, jos henkilö on saavuttanut raskaan kaluston kuljettajan ammattipätevyyden 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksella. Muita edellytyksiä tai ikärajoja kuorma-auton kuljettajien vähimmäisikävaatimuksista poikkeamiseksi ei ole.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei lausunto edellytä muutoksia esitykseen.

Ajoterveys

Sisäministeriön, Poliisihallituksen, Liikennevakuutuskeskuksen ja Ammattipätevyyskouluttajien lausunnoissa suhtaudutaan kriittisesti vakuutuksen käyttöönottoon ensimmäistä ajokorttia haettaessa ja hakijan kykyyn arvioida terveydentilan vaatimustenmukaisuutta. Liikenneturvan mukaan menettely on suunniteltava ja toteutettava niin, että pystytään seulomaan ongelmatapaukset tarkempaa ajoterveyden arviointia varten ja Lääkäriliiton mukaan lääkärintarkastus on vaadittava, jos terveysongelmasta syntyy epäilys. Poliisihallituksen mukaan jälkikäteinen valvonta ei toimi ja vakuutuksen käyttöön sisältyy ilmeinen väärinkäytön riski. Poliisihallitus arvioi puutteellisin terveysvaatimuksin ajavien kuljettajien määrän lisääntyvän liikenteessä eikä katso hoitajille päihteiden väärinkäytön osalta ehdotetun ilmoitusoikeuden riittävän paikkaamaan sitä, että riskialttiit kuljettajat voivat saada kortin oman ilmoituksen perusteella. Sisäministeriön ja Poliisihallituksen mukaan lääkärin

tekemä ajoterveysarviointi olisi pysytettävä, koska myös nuorilla on päihde- ja mielenterveysongelmia. Liikennevakuutuskeskuksen lausunnossa nostetaan esiin kysymys siitä, kuka määrittää lääkärintodistuksen tarpeen, mistä terveydenhoitaja tietää nuoren aikeista hankkia ajokortti ja olisiko joku muu, kuten sosiaaliviranomainen tai koulukuraattori, oikeampi ilmoittamaan asiasta koska sairaanhoitaja ei pääse tarkistamaan henkilön taustatietoja. Esityksen puutteena pidetään maininnan puuttumista sanktiosta tai vastuulauselmasta, joka koskee väärän vakuutuksen antamista.

Liikenneturva arvioi ehdotetun ilmoitusoikeuden toteutumisen käytännössä ongelmalliseksi lääkärien ilmoitusvelvollisuudesta saatujen kokemusten perusteella. SMOTO:n lausunnon mukaan lääkäreiden ilmoitusvelvollisuus olisi saatava toimimaan lakia kehittämällä. Lääkäriliitto suhtautuu neutraalisti ehdotettuun ilmoitusoikeuteen, mutta katsoo, että lisääntyvät ilmoitusoikeudet ja –velvollisuudet voivat murentaa terveydenhuollon ammattihenkilön ja potilaan välistä luottamusta ja pahimmillaan johtaa siihen, ettei hoitoon uskalleta hakeutua. Soveltaviin yksikköihin olisi saatava selkeät toimintaohjeet siitä, miten keskinäinen työnjako ilmoitukseen oikeutettujen ja velvoitettujen kesken toimii. Lääkäriliitto kannattaa ilmoitusvelvollisuuden sanamuodon tarkentamista ilmoitusvelvollisuuden sisältöä muuttamatta sosiaali- ja terveysvaliokunnan ehdottamalla tavalla (21 §:n 1 momentti).

Esityksessä ehdotetaan EU:n lainsäädäntöä tiukempien kansallisten lisävaatimusten purkamista ryhmän 1 ajokortteja haettaessa. Lääkärintarkastusta kevyempi menettely on käytössä useissa jäsenvaltioissa. Ehdotetussa mallissa korostettaisiin hakijan omaa vastuuta, jossa ajoterveyden tarkempi arviointi kohdennettaisiin henkilöihin, joilla olisi ongelmia. Taustalla olisi tavoite ajoterveyden huomioon ottamisesta aina potilastapaamisen yhteydessä, jolloin henkilöllä olisi käsitys omasta ajoterveydestään.

Vakuutuksen antamista ohjattaisiin hakemuslomakkeella olevilla tiedoilla. Lomakkeella listattaisiin sairaudet ja oireet, joiden esiintyessä tai joita epäiltäessä olisi hakemukseen liitettävä lääkärinlausunto. Lomakkeella todettaisiin myös siitä, että väärien tietojen ilmoittaminen johtaisi ajokorttiluvan peruuttamiseen hallintolain 50 §:n asiavirheenkorjaamista koskevan säännöksen mukaisesti. Asiavirhe voisi tulla ilmi esimerkiksi lääkärin ilmoitusvelvollisuuden kautta, poliisin valvonnassa tai ajokorttiviranomaisen erikseen vaatiman lääkärinlausunnon perusteella. Myös rikoslaissa on tunnusmerkistöjä, jotka voisivat tulla sovellettaviksi. Näitä ovat rikoslain rekisterimerkintärikos, joka koskee virheellisen merkinnän aiheuttamista viranomaisen pitämään rekisteriin, tai virheellisen todistuksen antaminen viranomaiselle. Menettelyn ei arvioida lisäävän puutteelliset terveysedellytykset omaavien kuljettajien osuutta liikenteessä.

Lääkäreille kohdennettaisiin ohjeistusta merkittävimpien terveydentilamuutosten ajoterveysarvioinnista ja pyrittäisiin siihen, että nuorten hakijoiden kohdalla keskeisten erikoisalojen kuten nuorisopsykiatrian, lasten neurologian ja kehitysvammalääketieteen lääkärit arvioisivat ennakoivasti potilastyössään ajoterveysvaatimusten täyttymistä.

Esitykseen sisältyy ehdotus sairaan- ja terveydenhoitajien ilmoitusoikeudesta, jos ajokorttiluvan hakija tai ajo-oikeuden haltija ei jatkuvan päihteiden väärinkäytön takia täytä terveysvaatimuksia. Ilmoitusoikeus voisi tulla kysymykseen esimerkiksi sairaanhoitajan luona päivystyskäynnin yhteydessä asioitaessa. Nuorisopsykiatriassa ja päihdehuollossa hoitokontaktit ovat usein hoitajan vastuulla ja siksi ehdotus parantaisi nykyistä tilannetta. Sekä lääkärien ilmoitusvelvollisuus että hoitajille ehdotettu ilmoitusoikeus olisivat toisistaan riippumattomia. Tarkempi työnjako olisi määriteltävä terveydenhuollon piirissä. Käytännössä ei arvioida olevan kysymys suuresta määrästä ilmoituksia, mutta näin voitaisiin

saada mahdollisuus tavoittaa ajoterveyden kannalta huomiota tarvitsevat henkilöt aiempaa paremmin. Trafin ajoterveyttä koskevalla ohjeistuksella ohjattaisiin ilmoitusten tekemistä siihen oikeutettuna tai velvoitettuna. Ilmoitusoikeuden käsittelyä muiden viranomaisten toimesta ei pidetä realistisena, koska syrjäytymisriskin alaisten henkilöiden ei useinkaan nähdä olevan samalla tavalla koulun tai sosiaalitoimen ulottuvissa. Lausunnoissa on myös puututtu lääkärien ilmoitusvelvollisuuden toteutumisen varmistamiseen lainsäädäntöä kehittämällä. Esimerkiksi ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönnin sanktioimisen ei katsota parantavan ilmoitusten toteutumista.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

Lääkäriliitto kannattaa ryhmän 1 kuljettajien ikätarkastusten alarajan nostamista ja Liikenneturva edellyttäen, että ajoterveyden valvontaa kehitetään edelleen. Lääkäriliiton lausunnossa ei katsota liikenneturvallisuuden vaarantuvan tarkastusten aloittamista lykättäessä. Liiton mukaan lääkärintarkastusten laatua olisi kehitettävä lisäämällä lääkärien ajoterveyskoulutusta ja keskittämällä tarkastukset erityisesti tähän toimintaan koulutetuille lääkäreille. Ikääntyvien ja monisairaiden kohdalla tarvitaan ajoterveyden arviointia liikenneonnettomuusriskin vähentämiseksi, mutta koska lääkärintarkastus ei kerro kaikkea ajokyvystä, ajokokeen käyttöä olisi Lääkäriliiton mukaan tarkoituksenmukaista lisätä ikääntyvien ajokyvyn arvioinnissa.

Tarkastusten ikärajan nostoa tukee kansanterveyttä koskeva tutkimustieto, jonka mukaan ikääntyvä väestö on keskimäärin terveempää. Myös liikenneonnettomuusriskin on todettu nousevan vasta 75 ikävuodesta lähtien.

Keskeisintä ja vaikuttavinta liikenneturvallisuuden edistämistä myös ikääntyvien ajoterveyden kannalta olisi se, että ajoterveys otettaisiin huomioon kaikissa hoitokontakteissa. Sillä arvioidaan olevan jopa ikäkausitarkastuksia suurempi vaikuttavuus. Lääkärintarkastusmenettelyn ongelmakohtana on pidetty tarkastuksen tekemistä ilman tietoa tutkittavan taustoista mikä vaikuttaa osaltaan siihen, ettei ongelmatapauksia pystytä tehokkaasti löytämään. Myös lääkärintarkastuksessa voidaan antaa virheellisiä tai puutteellisia tietoja eikä edes lääkärintarkastuksessa voida yleensä ennakoida ajoterveystilanteen tulevaa kehittymistä, varsinkaan nuorten kohdalla. Tällä hetkellä ajokorttiviranomainen voi käyttää potilastiedon arkistoa ajokortin myöntämisen edellytyksenä olevan lomakkeen tietojen näkemiseksi silloin, kun henkilö hakee ajokorttia. Lääkärintarkastuksiin ja ajoterveyden arviointiin voidaan vaikuttaa Trafin ohjeistuksella sekä terveydenhuollon eri alueiden ja toimijoiden keskeisellä yhteistyöllä. Ajokoetta voidaan käyttää lääkärintarkastuksen tukena ajoterveyden vaikutusta liikenneympäristössä selviytymiseen arvioitaessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, etteivät lausunnot edellytä muutoksia esitykseen.

Ulkomaisten ajokorttien kelpoisuus

Interrent Oy:n lausunnon mukaan lyhyet viipymät olisi otettava huomioon. Koska keskimääräinen vuokrausaika on kolme vuorokautta, ei mahdollisuuksia virallisten käännösten hankkimiseen ole. Varaukset hoidetaan yleensä kolmannen osapuolen kautta ja henkilön ajokortin alkuperä voidaan todeta vasta kohdattaessa asiakas. Esittää myös englanninkielisen yleiskäännöksen hyväksymistä yhdessä alkuperäisen dokumentin kanssa. Toteaa myös kansainvälisillä vuokraamotoimijoilla olevasta palvelusta, jossa netissä asiakkaille tarjottava käännösohjelma selventää ajo-oikeuden.

Erikseen toteutetussa ajokorttilain 61 §:n muutoksessa on otettu huomioon turistiperusteinen ajokortin käyttötarve ja tässä tarkoituksessa ajo-oikeuden osoittamisessa käytettävissä olevat selvitykset.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei lausunto edellytä muutoksia esitykseen sen lisäksi mitä ajokorttilain muutoksessa 67/2018 säädetään.

Ajokorttilain 33 §

Interrent Oy:n lausunnossa on katsottu yhteiskäyttöautojen käytön lisääntymisen osana jakamistaloutta edellyttävän ajo-oikeuden tarkistamista koskevan pykälän kumoamista,koska ajoneuvo voidaan ottaa käyttöön esim. mobiiliaplikaation avulla ja omistaja ja auton käyttäjä eivät tapaa luovutushetkellä.

Lausunnossa tarkoitettu kuljettajan vastuu ajoneuvon edellyttämästä ajo-oikeudesta on sinänsä kannatettava ja käytännössä se toteutuu jo ilman sääntelyä esimerkiksi yhteiskäyttöautojen käyttöehdoissa. Pykälässä tarkoitetun ajoneuvon luovuttajan vastuun taustalla on erilaisia tavoitteita, kuten esimerkiksi mahdollisuus puuttua viritetyn mopon luovuttamiseen alaikäiselle. Toistaiseksi ei ajoneuvojen yhteiskäyttötilanteessa ole asiassa koettu ongelmia. Ajoneuvon vuokralle antavan käytössä on erilaisia tapoja ajo-oikeuden tarkistamiseen ja niistä ajantasaisin on tietojen tarkistaminen ajokorttirekisteristä. Koska yhteiskäyttöautojen osuus on lisääntymässä, on perusteltua selvittää säännöksen muutostarvetta ja niiden vaikutukset.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä säännöksen muuttamista tai kumoamista tässä yhteydessä perusteltuna.

Opetusajoneuvon tunnus

Puolustusministeriön lausunnossa korostetaan sitä, että Puolustusvoimien käyttämien sotilasajoneuvojen ovat tunnistettavissa Puolustusvoimien ajoneuvoksi ilman autokoulun nimen merkitsemistä.
Ajokorttilaissa säädetyt opetusajon tunnusvaatimukset koskevat vain ajokorttilain mukaista koulutusta. Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksesta säädetään puolustusministeriön säännöksin. Siinäkin tapauksessa, että puolustusvoimien kuljettajaopetusta ostetaan alihankintana autokoulusta, kysymyksessä on puolustusvoimien säännösten mukaisesta kuljettajakoulutuksesta eivätkä ajokorttilain säännökset koske sitä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei katso lausunnon edellyttävän muutosta esitykseen.

Raskaan kaluston opetusvaatimukset

SKAL:n lausunnossa ehdotetaan C1-luokan opetusmääriä tarkistettaviksi suhteessa C-luokkaan asetusmuutoksen yhteydessä ja muutoksen vaikutuksen huomioimista C-luokassa, jotta opetuksen kokonaismäärä säilyisi samana kuin B-luokasta suoraan C-luokkaan korotettaessa.

Esitykseen ei sisälly raskaan kaluston ajokorttikoulutusta koskevia ehdotuksia, vaan ne on tarkoitus käsitellä erikseen, mistä syystä liikenne- ja viestintäministeriö ei katso lausunnon edellyttävän muutoksia esitykseen.

Pykälät 49 ja 50

Liikenteen turvallisuuskouluttajien lausunnossa puututaan eräiden pykälien sanamuotoon. 49 §:n termien kohdalla katsotaan olevan ristiriitaa ja lausunnossa edellytetään hyväksytylle ajo-opetukselle luotavaksi yhteiset arviointiperusteet, jos säännöksessä edellytetään ajo-opetuksen suorittamista ”hyväksytysti”.

Lakisääteinen koulutus on annettava sitä koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti. Ajo-opetuksen antamista ja sitä koskevien säännösten noudattamista on tarkoitus valvoa opetustodistuksessa annettavilla tiedoilla. Tarkoituksena on, että opetustodistuksessa olisi ilmoitettava simulaattorilla annetun ajo-opetuksen osuus ja ajo-opetuksen osuus riskientunnustamiskoulutuksessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei lausunto edellytä muutoksia esitykseen.

Mahdollisuus ryhmän 1 kuljettajaopetuksen kokeilulupiin olisi lausunnon mukaan säilytettävä 50 §:ssä koulutusten kehittämiseksi harkittujen kokeilujen ja tutkimusten kautta.

Esityksessä ei ehdoteta kokeilujen jatkamista alemmissa luokissa, joissa lakisääteisen opetuksen määriä ja toteutusta koskevaa sääntelyä ehdotetaan merkittävästi vähennettäväksi. Asetettuja ajo-opetuksen vähimmäismääriä valmisteltaessa on otettu huomioon nykyiset kokeilut. Opetuksen toteutusta koskevalla sääntelyllä vapautettaisiin myös pääosin erilaiset opetus- ja oppimistavat.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei lausunto edellytä muutoksia esitykseen.

Seurantatutkimus

Liikenneturva pitää hyvänä ehdotusta seurantatutkimuksen toteuttamisesta muutosten toteutumisen ja niiden vaikutusten selvittämiseksi. Turvallisuuden varmistamiseksi on oltava valmiudet mahdollisesti ilmeneviin muutostarpeisiin reagoimiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa seurantatutkimuksen toteuttamisesta, että Trafi seuraa uusien kuljettajien kokemuksia liikenteessä B-luokan ajokortin suorittaneille suunnattavalla kyselytutkimuksella. Esityksessä tarkoitettu seurantatutkimus voitaisiin toteuttaa esimerkiksi tällaisen kyselytutkimuksen yhteydessä kysymyksiä muokkaamalla siten, että ne soveltuisivat myös uudistuvaksi ehdotetun opetuksen ja tutkinnon seurantaan. Uudistuksen vaikutuksia uusien kuljettajien liikenneturvallisuuteen selvittävä tutkimus voitaisiin toteuttaa myös saman tyyppisesti kuin vuoden 2013 B-luokan ajokorttiuudistuksesta tehty tutkimus. Luotettava arvio voitaisiin tehdä aikaisintaan vuoden 2012 paikkeilla, jolloin ensimmäiset uudistuksen jälkeen ajokortin saaneet olisivat olleet liikenteessä kolme vuotta.

Muutoslain voimaantulo

Liikenteen turvallisuuskouluttajien lausunnossa epäillään muutoksen voimaantulon toteutumista esitetyssä aikataulussa.

Ajokorttilain muutokset ehdotetaan tulemaan voimaan samanaikaisesti liikenteen palveluista annetun lain voimaantulon kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että lakimuutoksen liittyvä valtioneuvoston asetus ja muu viranomaissääntely pyritään antamaan mahdollisimman pian lakimuutoksen hyväksymisen jälkeen, jotta alan toimijoilla olisi mahdollisuus sovittaa toimintansa muutosten mukaan. Tässä tarkoituksessa alemman tason säännösten ja määräysten valmistelu on käynnistetty.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi