

17.11.2016

POL-2016-14529

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo

Poliisihallituksen lausunto kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohtia käsittelevästä arviomuistiosta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Poliisihallituksen lausuntoa ministeriössä vireillä olevan kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohtia käsittelevästä arviomuistiosta. Uudistuksen keskeisenä tavoitteena on selkeyttää ja joustavoittaa ajokortin suoritusjärjestelmää, alentaa ajokorttikustannuksia sekä edistää digitalisaation käyttöä ajokortin suorittamisessa. Määrämuotoisen opetuksen sijaan tavoitteena on painottaa tutkintoa sekä mahdollistaa nykyaikaiset opetus- ja oppimismenetelmät ja opetuksen hyödyntäminen vapaasti yksilöllisten tarpeiden mukaan. Tavoitteena on myös lisätä mahdollisuutta valvottuun ajoharjoitteluun ja luopua auton ajokortin suorittamisesta useammassa vaiheessa. Opetuksessa tapahtuvat muutokset huomioitaisiin kuljettajantutkinnon kehittämisessä.

Muistioon on koottu kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohdat ja tavoitteet ilman varsinaisia ehdotuksia tai toteutusvaihtoehtoja. Muistioon sisältyy kuljettajakoulutusuudistuksen toteutusta koskevia kysymyksiä, jotka on ratkaistava valmistelussa. Varsinainen hallituksen esitys on tarkoitus lähettää lausunnonle alkuvuodesta ja eduskuntaan keväällä 2017.

Poliisihallitus esittää lausuntonaan seuraavaa.

Kuljettajankoulutus

Arviomuistiossa on pohdittu erilaisia vaihtoehtoja kuljettajanopetuksen toteuttamiseksi tulevaisuudessa. Muistiossa korostetaan ajoharjoittelun lisäämistä ja harkitaan itsenäisen harjoittelun mallin toteuttamista vastavasti.

Suomessa ajo-opetus on ollut vahvasti opetuspainotteista, jossa ammattiopettajilla on keskeinen rooli. Kun tavoitteena on ajokorttien hintojen pudottaminen, on luonnollista että annetun ajo-opetuksen määrää pyritään tällöin vähentämään. Mikäli siirrytään enemmän tutkintopainotteiseen osaamisen tason mittaamiseen, voisi olla järkevää, ettei siirryttäisi suoraan ääripäästä toiseen, vaan edelleen edellytettäisiin myös opetusta koulutuksen osana. Mikäli kehitys liikenneturvallisuuden osalta ei aiheuttaisi ongelmia, voitaisiin pakollisen opetuksen tasoa myöhemmin mahdollisesti laskea. Jos opetusta vähennetään ja tutkinnon merkitys korostuu, olisi tarpeen laajentaa nykyisen tutkinnon sisältöä varmistamaan se, että henkilöllä on riittävät valmiudet liikenteeseen.

Itsenäiseen ajoharjoitteluun liittyen on muistiossa tuotu esiin myös ajatus B-luokan ajokortin ikärajan laskemisesta 17-vuoteen. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta tarkasteltuna nykyisten ajo-oikeuksien ikärajojen madaltaminen heikentää tilannetta. Liikenneonnettomuuksissa nuoret kuljettajat ovat ylliedustettuina. Näin ollen on suhteellisen selvää, että nykyistä nuorempien kuljettajien itsenäinen liikkuminen liikenteessä sekä nuorten kuljettajien määrän kasvu heikentäisivät liikenneturvallisuutta. Samoin voidaan arvioida itsenäisen ajo-harjoittelun osalta.

Rajattu ajo-oikeus

Arviomuistiossa on tuotu esiin rajatun ajo-oikeuden käyttöön otto. Ajokortti-direktiivin mukaan ajokorttiin voidaan liittää ajamista koskeva alueellinen rajaus, ajaminen voidaan rajoittaa tapahtuvaksi esimerkiksi päiväsaikaan, vain ajokortillisen seurassa tai muualla kuin moottoreilla taikka ajokorttiin voidaan liittää alkoholia koskeva kieltö. Liikenne- ja viestintäministeriön ajokorttikysymyksiä selvittänyt työryhmä on ehdottanut jo vuonna 2014 rajoitetun ajokortin käyttöönoton selvittämistä liittyen esimerkiksi iäkkäiden kulkuvaikeuksiin maaseudulla, jossa mahdollisuudet julkisen liikenteen käyttöön asiointimatkoilla ovat heikot.

Suuri pohdittava asia rajoitetun ajo-oikeuden osalta on tällaisen luvanhaltijan oikeudet suhteessa muihin tienkäyttäjiin. Mikäli henkilö ei täytä yleisiä edellytyksiä ajo-oikeuteen, mutta hänen annetaan kuljettaa ajoneuvoa yleisellä tiellä muodostaa hän luonnollisesti kasvavan riskin muille tienkäyttäjille. Voidaanko tämä riski hyväksyä? Kärjistetysti intresseinä ovat vastakkain henkilön liikkumisen helpous sekä toisten tienkäyttäjien henki ja terveys. Ajoterveyden tason arviointi on lääkäreille haastavaa jo nykyisellään. Rajatun ajo-oikeuden käyttöönotto hankaloittaisi tehtävää edelleen, kun arvioitavaksi tulisi uusia seikkoja.

Mikäli kyydissä on jo normaalin ajo-oikeuden omaava henkilö, on vaikeaa löytää perusteita sille, että ajoneuvoa ylipäättänsä kuljettaisi siihen selkeästi heikommat kyvyt omaava henkilö. Myös ajo-oikeuden rajaaminen tietyille tietyypille on vaikeaa. Liikkuminen esimerkiksi pelkästään tietyllä tietyypillä on harvoin mahdollista. Näin ollen rajoitetun ajo-oikeuden haltija joutuisi helposti tilanteisiin joissa hänen olisi rikottava rajoituksiaan.

Jos rajoitettu ajo-oikeus otettaisiin käyttöön, olisi erittäin todennäköistä, että liikenneonnettomuuksien määrä kasvaisi, koska nykyisellään ajo-oikeuden kokonaan menettäville henkilöille myönnettäisiin rajoitettuja ajo-oikeuksia. Vertailtaessa muutoksesta arvioitavissa olevia etuja rajoitetusti ajokykyiselle kuljettajalle ja toisaalta liikenneturvallisuudelle aiheutuvia vaaroja Poliisihallitus katsoo, ettei rajatun ajo-oikeuden käyttöönotto ole perusteltua. Maamme osalta on tässäkin yhteydessä syytä kiinnittää huomiota myös syksy- ja talviaikoihin vallitseviin ajoittaisiin erittäinkin vaikeisiin keliolosuhteisiin.

Poliisin näkökulmasta rajoitetun ajo-oikeuden valvonta olisi erittäin vaikeaa. Käytännössä se on mahdollista ainoastaan ajoneuvo pysäyttämällä ja ajo-oikeus tarkistamalla.

Ajokortista luopuminen

Arviomuistiossa on esitetty pohdintaa siitä, tulisiko fyysisestä ajokortista luopua. Ajo-oikeutta koskevat tiedot löytyisivät viranomaisrekistereistä, joista ne voitaisiin valvontatilanteessa tarkistaa. Poliisin näkökulmasta ajokortista luopumisen suurin haaste liittyy kuljettajan tunnistamiseen. Ajo-oikeuden olemassaolo voidaan tarkistaa rekisteristä ainoastaan silloin, kun kuljettaja on voitu tunnistaa luotettavalla tavalla. Nykytilanteessa kuljettaja tunnistetaan kuvallisesta ajokortista. Ajokorteista luovuttaessa ajoneuvon kuljettaja olisi voitava tunnistaa jollakin toisella vähintään yhtä luotettavalla tavalla, jotta ajo-oikeuden olemassaolo voitaisiin tarkistaa rekisteristä. Pelkästään kuljettajan ilmoittamiin henkilötietoihin ei valvontaa voida missään nimessä perustaa.

Liikenteen valvonnan näkökulmasta ajokorteista voitaisiin luopua ainoastaan sillä edellytyksellä, että ajoneuvon kuljettamisen edellytykseksi asetetaan velvollisuus pitää mukana virallista henkilöllisyystodistusta eli passia tai henkilökorttia. Muussa tapauksessa kuljettajan ajo-oikeutta ei voitaisi luotettavalla tavalla tarkistaa ja tämä saattaisi lisätä identiteettivarkauksia, kun kuljettaja saattaisi ilmoittaa väärät henkilötiedot.

Kuten arviomuistiossa on esitetty, fyysisestä ajokortista ei voitaisi kuitenkaan luopua kokonaisuudessaan, koska kuljettajat tarvitsisivat ajokortteja edelleen liikkeussaan Ahvenanmaalla tai ulkomailla. Lisäksi ajokorttia tarvitsisi sellainen henkilö, jolla ei ole voimassaolevaa passia tai henkilökorttia.

Ulkomaalaisten ajokorttien tunnustaminen Suomessa

Muistiossa on esitetty erilaisia ratkaisuvaihtoehtoja ulkomaalaisten ajokorttien tunnustamiseen. Kysymys ulkomaalaisten korttien tunnustamisesta koskee käytännössä ainoastaan kolmansissa maissa myönnettyjä ajokortteja ja on kaksiosainen. Ensinnäkin on kyse siitä, millä edellytyksillä ulkomaalaisen ajokortin haltijalla on oikeus ajaa Suomessa ja toisaalta siitä, millä edellytyksillä kortti voidaan vaihtaa suomalaiseksi ajokortiksi.

Poliisin suorittaman liikenteen valvonnan näkökulmasta ensisijaisena kysymyksenä on se, millä edellytyksillä ulkomaalaisen ajokortin haltijalla on ajo-oikeus Suomessa. Olisi tarkoituksenmukaista, että ajo-oikeuden olemassaolo Suomessa määrittyisi selkeästi ja yksiselitteisesti. Nykyinen järjestelmä, jossa ajo-oikeus on Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 11/1959) tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 30/1986) liittyneessä muussa kuin 59 §:ssä tarkoitettussa valtiossa annetulla ajokortilla on tiettyjen maiden osalta osoittautunut tulkinnanvaraiseksi.

Ajokorttilaki ei tarkemmin määrittele, mitä tarkoitetaan sopimukseen liittyneillä valtioilla. Esimerkiksi Indonesia, Meksiko ja Costa Rica ovat allekirjoittaneet Wienin sopimuksen, mutta nämä maat eivät ole tehneet ratifioimis- tai sitoutumisilmoitusta, joten sopimuksen 47 artiklan perusteella sopimus ei ole vielä voimassa kyseisissä maissa. Kyseiset maat eivät ole myöskään Geneven tieliikennesopimuksen osapuolia. Poliisi on tulkinnut ajokorttilain

ilmaisua "sopimukseen liittyneet valtiot" siten, että sen soveltaminen edellyttää, että ratifioimis- tai sitoutumisilmoitus on tehty.

Poliisijohtajan sijainen
Poliisiylitarkastaja

Heikki Lausmaa

Ylitarkastaja

Juhani Ruutu

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 17.11.2016 klo 10:50. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaa-
mosta.

Jakelu

kirjaamo@lvm.fi