



28.11.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

leif.beilinson@lvm.fi

LVM/1629/08/2016

Suomen Autokoululiitto ry kiittää lausuntopyynnöstä

Lausuntopyyntö luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi

YLEISTÄ

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut luonnoksen valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuuden parantamisesta.

Euroopan unionin tavoitteena on tieliikenteen turvallisuuden jatkuva parantaminen. Vuonna 2010 EU-tason tavoitteeksi asetettiin liikennekuolemien määrän puolittaminen vuoteen 2020 mennessä. Liikennekuolemien lisäksi myös vakavat loukkaantumiset aiheuttavat inhimillistä kärsimystä. Liikenneonnettomuudet aiheuttavat henkilövahinkojen ohella myös huomattavia taloudellisia vahinkoja.

Autokoululiiton edellyttää, että **periaatepäätöksessä huomioidaan EU:n liikennestrategia**, jossa luetellaan neljä keinoa tieliikenteen nollavision saavuttamiseksi. Yksi näistä keinoista on **tienkäyttäjien kasvatus ja koulutus**.

Tieliikenteen turvallisuusvision mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse liikenteessä kuolla tai loukkaantua vakavasti. **Turvallisuuden parantaminen edellyttää laajaa keinovalikoimaa ja hyvää yhteistyötä eri toimijoiden kesken.**

Liikenneturvallisuus on pitkällä aikavälillä parantunut Suomessa ja Euroopassa. Inhimillinen riskitekijä on mukana lähes kaikissa liikenneonnettomuuksissa.

Suomessa liikennekuolemien määrä väkilukuun suhteutettuna on suurempi kuin liikenneturvallisuudeltaan parhaimmissa valtioissa muun muassa siksi, että tieliikenteen ja

erityisesti henkilöautoliikenteen osuus liikkumisesta on suurempi ja **autokannan keski-ikä korkeampi**. Nuoria, 15–20-vuotiaita, menehtyy Suomessa liikenteessä lähes kaksinkertaisesti turvallisimpiin valtioihin verrattuna. Kansainvälisen vertailututkimuksen mukaan pitkät etäisyydet ja kuljettajien asenneongelmat vaikuttavat tilanteeseen.

Suomen tieliikenteessä menehtyneistä noin 60 % menehtyy henkilöautossa. Jalankulkijoita menehtyy vuodessa noin 33 ja pyöräilijöitä 26 henkilöä. Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden liikennekuolemat ovat viime vuosina vähentyneet, ja vuonna 2015 menehtyi ennakkotietojen mukaan yksi mopoilija ja 20 moottoripyöräilijää. Kuorma- tai linja-auto oli osallisena noin 30 %:ssa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, näiden ajoneuvojen kuljettajien ja matkustajien osuus menehtyneistä oli kuitenkin vain noin 2 %. Poliisin tietoon tulleista tieliikenteessä loukkaantuneista noin 54 % loukkaantui henkilöautossa, 12 % pyöräillessä, 10 % mopolla kuljettaessa ja 7 % kävellessä.

Ajokortt uudistuksessa 2013 uusien kuljettajien valmiudet, erityisesti sosiaaliset- ja vuorovaikutustaidot paranivat. Traf in rekistereistä havaittiin ensimmäistä vuottaan ajavilla kuljettajilla olleen ajokortt uudistuksen jälkeen vähemmän liikenne rikkomuksia suhteessa ajokorttien määrään kuin ennen uudistusta. Liikennevalvonnan määrä ei selitä vähenemistä. **Rikkomukset vähenivät enemmän autokoululaisilla kuin opetuslupalaisilla** ja miehillä enemmän kuin naisilla (Trafi).

Koska liikenneonnettomuudet ovat merkittävä kansantaloudellinen ongelma ja erityisesti nuoria koskettava ongelma, periaate päätöksessä tulee olla vahvat perusteet. **Periaate päätös on tehtävä turvallisuusnäkökulmasta, eikä vähäisillä taloudellisilla tai nykyisen järjestelmän keventämiseen liittyvillä tekijöillä tule olla vaikutusta.** Järjestelmää tulee kehittää kokeilujen ja tutkimuksen avulla.

AUTOKOULULIITON KANTA TAVOITTEISTA JA TOIMENPITEISTÄ

1) LIIKENTEEN PELISÄÄNNÖT SELKEIKSI

- Autokoululiitto kannattaa tieliikennelainsäädännön uudistamista ja selkiyttämistä niin, että kansalainen kokee lainsäädännön selkeäksi, ymmärrettäväksi ja pitää lainsäädäntöä tarkoituksenmukaisena. Autokoululiitto näkee tärkeänä, että tieliikennelain kokonaisuudistusta koskeva valistustyö tehdään kattavasti ja se käsittää kaikki tieliikenteen osalliset.

2) TEHOKKUUTTA LIIKENNESÄÄNTÖJEN VALVONTAAN JA SEURAAMUKSIIN

- Autokoululiitto edellyttää, että liikenteen näkyvään valvontaan löytyy riittävästi resursseja myös niin, että valvonta koetaan ammattitaitoiseksi ja oikeudenmukaiseksi. Tieliikenteen turvallisuuden huomioimisen Autokoululiitto pitää ensiarvoisen tärkeänä.
- Tieliikennevirhemaksu on perusteltu ja kannatettava. Haltijavastuu tulisi ottaa käyttöön automaattivalvonnassa.

3) TURVALLISEMPIA AJONEUVOJA TEILLE

- Autokoululiitto pitää esitystä perusteltuna ja kannattaa turvallisemman autokannan lisäämistä ja ajoneuvokannan keski-ikänuorentamista sekä digitalisaation kehittämistä, jotka tuovat liikenteeseen ympäristöystävällisiä ajoneuvoja ja vähentävät tarpeetonta ajamista.
- Katsastuslainsäädännön uudistamisessa pitää huomioida pohjoiset olosuhteet erityisesti kaksipyöräisten osalta, joiden käyttö ei ole ympärivuotista ja näin ollen katsastus ei ole perusteltua, vaan tuo kansalaisille tarpeettomia kustannuksia.

4) LUOTTAMUSTA LIIKENTEEN AUTOMATISAATIOON

- Autokoululiiton mielestä turvallisen tie-infrastruktuurin rahoituksen ja investointien turvaaminen on keskeinen asia, mutta realiteetit on hyvä Suomessa pitää mielessä. Tässä Suomi häviää merkittävästi johtavalle liikenneturvallisuusmaalle Ruotsille. Tänäkin ostetulla autolla ajetaan Suomessa vielä 20 vuoden päästä.
- Autokoululiiton mielestä yksi merkittävä este Suomen (Euroopan) liikenteessä on automatisoituvan liikenteen turvallisuuden ja tietoturvallisuuden kehittäminen automaattivaihteisten ajoneuvojen käyttämisen este ajotutkinnossa. Tässä alennettaisiin merkittävästi kansalaisille tulevia ajokortin suorittamisen kustannuksia.

5) KULJETTAJILLA ON OLTAVA AJANMUKAISET TAIDOT JA VALMIUDET

- Autokoululiitto pitää hyvänä esitystä, että hallitus haluaa turvata tehokkaasti sen, että kansalaisilla on ajanmukaiset valmiudet turvalliseen liikkumiseen. Tässä pitää hyödyntää uusia digitaalisia oppimismenetelmiä. Ajotaitojen valmiuksien opettelu pelkästään ajamalla on vanhanaikainen ja ympäristöä rasittava menetelmä.
- Ajokorttia varten saatavan koulutuksen sijaan säänneltäisiin kuljettajatutkintoa ja siinä vaadittavaa osaamista. Uudet opetus- ja oppimismenettelyt parantavat kansalaisten valmiuksia turvalliseen liikkumiseen. Erityisesti huomioitavaa on, että kaikkea osaamista ei voi mitata tutkinnossa.
- Autokoululiitto kannattaa kuljettajatutkinnon kehittämistä. Mikäli siirryttäisiin täysin tutkintopainotteiseen järjestelmään, hylättyjen tutkintojen määrä kasvaisi opetuksen ja harjoittelun kirjavoitumisen vuoksi. Tutkintoresursseja pitäisi kasvattaa tuntuvasti. **Hylätyt tutkinnot ovat kortin hankkijan kannalta ajan hukkaa ja lisäävät kustannuksia.**
- Vuoden 2013 ajokortti-uudistus ei yhteisopetusta lukuun ottamatta nostanut B-ajokortin suorittamisen kustannuksia merkittävästi. Autokoulujen välinen hintaero näytti kasvaneen (Trafi).

- Viimeaikaisesta kehityksestä Euroopassa Liikenne- ja viestintäministeriön tiedot ovat vajavaiset. Belgian flaaminkielisellä alueella otetaan käyttöön pakollinen kakkosvaihe. Sisällöt ovat ryhmä/palauteajoinen, ja näyttöineen, kokeiluineen ja ryhmäkeskusteluineen hyvin pitkälti samanlaiset, kuin Suomen syventävässä vaiheessa. Siirtyminen täysin tutkintopainotteiseen järjestelmään olisi kulkemista vastavirtaan liikenneturvallisuudessa ja Eurooppalaisessa digitaalisessa kehityksessä.
- Kuljettajakoulutus on laajin ja kattavin liikennekasvatusmuoto Suomessa. Koulutuksen tärkeänä tavoitteena tulee olla uusien digitaalisten ja kustannustehokkaiden oppimismenetelmien jatkuva kehittäminen.
- Opetuksen vaiheistusta voidaan kehittää, mutta pian tutkinnon jälkeen annettava syventävä opetus parantaa tutkitusti liikenneturvallisuutta ja vähentää riskiä kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.
- Ajo-opetusjärjestelmän uudistamalla luodaan paremmat mahdollisuudet yksilölliseen opiskeluun mm. hyödyntämällä virtuaalista koulutusta ajokorttiopetuksessa tai ajokorttia suoritettaessa. Tästä edellä mainitussa esityksessä käy ilmi, että viimeisimpien ajokorttiopetuksen säädösmuutosten vaikutuksista Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole ajantasaista tietoa. Ajokortin hintatiedot ovat alentuneet, digitalisaatiota hyödynnetään merkittävästi opetus- ja oppimismenetelmissä. Ajokoulutus on ollut mahdollista suorittaa virtuaalisesti kaikissa suomalaisissa autokouluissa kustannustehokkaasti jo yli vuoden ajan.
- Tienkäyttäjille annettavan ajotutkinnon ja siihen liittyvien oppimistapojen kehittämisessä Autokoululiitto edellyttää, että Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa huomioon Trafín viimeisimmän julkistetun tutkimuksen, jonka mukaan nuoret ovat tyytyväisiä nykyiseen kuljettajaopetukseen ja pitävät myös syventävän vaiheen opetussisältöjä erittäin tarpeellisina (Uudet kuljettajat 2014, 2015, Trafi). Periaatepäätöksessä Trafín tilaama seurantatutkimus vuoden 2013 kuljettajakoulutusmuutosten vaikutuksista tulee ottaa huomioon (2013 kuljettajaopetus uudistus toteutuminen ja vaikutukset, Trafi).
- Niissä maissa, joissa pakollisen opetuksen määrää ei ole määritelty, tai opetusta on vain vähän, on tyypillisesti korkea hylkyprosentti kuljettajantutkinnoissa. Kokelaat koettavat kepillä jäätä, ja toisaalta heillä ei ole käsitystä vaadittavasta taitotasosta. Toistuvat hylkäykset lisäävät kortin hankkimisen kustannuksia. Mikäli Suomessa poistettaisiin kokonaan ajo-opetuksen minimimäärät, hylkyprosentti ajokokeessa nousisi todennäköisesti Ruotsin noin 50 % tasolle. Tämä tarkoittaisi kuljettajantutkintoresurssien voimakasta lisäämistä. Vaikka pakollisen ajo-opetuksen määrää vähennettäisiinkin, jonkin verran pakollista ajo-opetusta on tarkoituksenmukaista säilyttää.
- **Periaatepäätös on suunniteltava liikenneturvallisuuden parantamisen lähtökohdista tutkimusten ja kokeilujen avulla.** Tärkeimpiä opetuskokonaisuuksia on säänneltävä myös jatkossa. Ajokortin ikärajoja ei pidä alentaa. Autokoulutoiminta pidettävä muun ammattimaisen liikennetoiminnan tapaan luvanvaraisena. Ajokorttivaatimuksissa turvallisuudesta ei voi tinkiä.

6) LIIKENTEESSÄ AJOKUNTOISET AJAVAT JA MUUT KULKEVAT KYYDISSÄ

- Liikennepalveluiden houkuttelevuuden lisääminen, Autokoululiiton mielestä erityyppiset palvelut toimivat hyvin isoissa kaupungeissa, mutta harvaan asussa ja pitkien etäisyyksien maassa Suomessa yksittäinen ajoneuvo pitää edelleen säilyttää varteenotettavana vaihtoehtona yksittäisen kansalaisen liikkumiseen.
- Rattijuopumusten ja muiden ajokunnosta aiheutuvien onnettomuusriskien vähentäminen on kannatettavaa. Hallitus vaikuttaa siihen, että alkolukat tulisivat uusissa ajoneuvoissa pakolliseksi varusteeksi, on kannatettava. Suomen vanha ajoneuvokanta huomioiden Autokoululiitto ei pidä tätä pelkästään riittävänä toimenpiteenä. Suomen pitää seurata Ruotsi ja Viron mallia ja alentaa promillerajaa 0,2.
- Autokoululiiton mielestä ajatus rattijuopumusalarajan pudottamisesta 0,2 promilleen on oikea. Rattijuoppouden alarajan lasku toimisi samalla tavalla ennaltaehkäisevästi kuin poliisin käyttöönottama tiukka suhtautuminen lieviin ylinopeuksiin on toiminut. Rattijuopumuksen alarajan pudottaminen 0,2 promilleen vähentäisi rattijuoppoutta. Ihmisten halu mennä rattiin pienessä maistissa vähenee, kun on tiedossa, että rattijuoppouden alaraja on huomattavan matala. Kun poliisi takavuosina tiukensi suhtautumistaan lieviin ylinopeuksiin, ne vähenivät selvästi. Miksi näin ei kävisi tässäkin? Liikenneonnettomuuksissa alle 0,5 promillen maistissa ajavien osuus ei sinänsä ole kovin merkittävä. Viesti siitä, että 0,2 promillea on turvallisen liikenteen raja, on tärkeä.

7) VÄYLIEN ON OLTAVA TURVALLISESSA KUNNOSSA

- Autokoululiitto kannattaa esitystä ja pitää korjausvelan kasvun taittamista keskeisenä toimenpiteenä. Toimenpiteiden "seuraamisen" sijasta tulisi voimakkaasti vaikuttaa toimenpiteiden toteutukseen korjausvelan vähentämiseksi.

YHTEISTYÖVERKOSTO

Käytännön yhteistyön varmistamiseksi liikenteen turvallisuusvirasto Trafi kutsuu koolle yhteistyöverkoston, jossa voidaan sovittaa yhteen periaatepäätöstä toteuttavia toimia sekä seurata tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista periaatepäätöksessä määritellyillä mittareilla. Autokoululiitto pitää yhteistyöverkostoa tärkeänä tekijänä, jos verkoston toiminta on avointa. Muuten se on tarpeetonta resurssien hukkakäyttöä.

Liikenneturvallisuuden painoarvon tulee olla keskeinen asia valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenneturvallisuuden parantamisessa. **Päätökset pitää tehdä innovatiivisesti ja vastuullisesti.**

Suomen Autokoululiitto ry.



Jarmo Jokilampi
puheenjohtaja



Ari Heinilä
toimitusjohtaja