

18.11.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

Suomen Autokoululiitto ry kiittää lausuntopyynnöstä

### **Arviomuistio kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohdista**

Liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt lausunnolle kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohtia käsittelevän arviomuistion. Ministeriössä on vireillä kuljettajakoulutusuudistus, jonka 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. Uudistuksen yhteydessä arvioidaan myös eräitä muita ajokorttisäännösten muutostarpeita. Hanke koskee muita kuin kuorma-auton ja linja-auton kuljettamiseen oikeuttavia ajokorttiluokkia. Kuorma-autojen ja linja-autojen ajokorttien muutostarpeet arvioidaan raskaan kaluston ammattipätevyysvaatimusten yhteydessä ministeriössä vireillä olevan Liikennekaari-hankkeen toisessa vaiheessa.

Muistioon on koottu kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohdat ja tavoitteet ilman varsinaisia ehdotuksia tai toteutusvaihtoehtoja. Uudistuksen tavoitteet pohjautuvat Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmäraportissa (2014) esitettyihin ajokorttiopetuksen kehittämissuosituksiin ja suosituksiin. Arviomuistiosta käy ilmi, että viimeisimpien ajokorttiopetuksen säädosmuutosten vaikutuksista Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole ajantasaista tietoa. Ajokortin hintatiedot ovat muistion hintatiedoista alentuneet, digitalisaatiota hyödynnetään merkittävästi opetus- ja oppimismenetelmissä.

Viimeaikaisesta kehityksestä Euroopassa Liikenne- ja viestintäministeriön tiedot ovat vajavaiset. Belgian flaaminkielisellä alueella otetaan käyttöön pakollinen kakkosvaihe. Sisällöt ovat ryhmä/palauteajoineen, ja näyttöineen, kokeiluineen ja ryhmäkeskusteluineen hyvin pitkälti samanlaiset, kuin Suomen syventävässä vaiheessa. Siirtyminen täysin tutkintopainotteiseen järjestelmään olisi kulkemista vastavirtaan liikenneturvallisuudessa ja Eurooppalaisessa digitaalisessa kehityksessä.

## AUTOKOULULIIITTO EHDOTTA

- **Liikenneturvallisuuden painoarvon tulee olla tärkein asia ajokorttisäännösten uudistamisessa. Tätä tukee myös juuri lausunnolle tuleva valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenneturvallisuuden parantamisesta.**
- **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.**
- **Opetuslupaopetuksen harmaa talous on karsittava kytkemällä opetuslupa sukulaissuhteeseen.**
- **Järjestelmää tulee kehittää avoimesti kokeilujen ja tutkimuksen avulla.**

## YLEISTÄ

### Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuutta sekä siihen liittyvää digitalisaatiota pitää kehittää innovatiivisesti ja vastuullisesti. Mikä on liikenneturvallisuuden parantamisen painoarvo ajokorttisäännösten uudistamisessa ja miten erilaisten muutosten vaikutukset liikenneturvallisuuden kehittymiseen aiotaan arvioida?

Autokoululiitto edellyttää, että **liikenneturvallisuuden painoarvon tulee olla keskeisin asia ajokorttisäännösten uudistamisessa**. Tätä tukee myös juuri lausunnolla oleva valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenneturvallisuuden parantamisesta. EU:n liikennestrategiassa luetellaan neljä keinoa tieliikenteen nollavision saavuttamiseksi. Yksi näistä keinoista on **tienkäyttäjien kasvatus ja koulutus**.

**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. Yksi merkittävä kehityssuunta eurooppalaisessa kuljettajaopetuksessa on se, että yksivaiheisista, lyhyistä kurseista siirrytään pitkään oppimiskauteen, joka on jäsenlity useampaan oppimisvaiheeseen. Kehitystyön tavoitteena on ollut lisätä nuorten uusien kuljettajien turvallisuutta. Tässä tavoitteessa on onnistuttu.

Suomessa kaksivaiheiseen kuljettajaopetukseen siirryttiin 1990-luvun vaihteessa. Uudistusta seuranneina 5–7 vuotena uusien kuljettajien vakavat onnettomuudet puoliintuivat muista

kuljettajista poiketen. Myös kortin saannin jälkeistä riskialtista kautta saatiin merkittävästi lyhennettyä entisestä kuudesta vuodesta kolmeen vuoteen. Monivaiheinen kuljettajaopetus edustaa siis yleiseurooppalaista trendiä ja osoittautui jo kaksikymmentä vuotta sitten Suomessa liikenneturvallisuutta lisääväksi askeleeksi.

Autokoululiiton mielestä vaiheistusta voidaan kehittää, tehostaa ja yksinkertaistaa nykyaikaisilla digitaalisilla keinoilla, mutta yksinkertainen vaiheittaisuus (perus- ja valmennusjakso) pitää säilyttää (Autokoululiiton kokeilulupa).

Mopo luokassa pakollisella tutkinnolla (2000) ei ollut merkittävää turvallisuusvaikutusta. Turvallisuusvaikutukset näkyivät merkittävästi, kun vuonna 2011 mopo-opetus tuli pakolliseksi. Sekä autokoulu- että yhteisopetuksen vaikutuksesta vakavat henkilövahingot vähenivät yli 40% (Trafi).

Mopoilijoiden turvallisuus on edelleen parantunut (HUS). Nuorten mopo-onnettomuuksissa on tapahtunut selkeä lasku vuoden 2011 jälkeen. Sairaalahoitoon mopo-onnettomuuden vuoksi joutuneiden nuorten 15-vuotiaiden määrä puolittui vuoteen 2013 mennessä. Muutos vuotuisissa potilasmäärissä olisi yksinään voinut johtua vain mopokortin suosion vähenemisestä, mutta vastaava muutos havaittiin myös tarkasteltaessa potilasmääriä suhteessa uusien mopokorttien määrään. Tutkimuksen perusteella teoria- ja ajo-opetus vaikuttavat toimivalta tavalta vähentää mopo-onnettomuuksia ja lieventää niiden seurauksia (HUS).

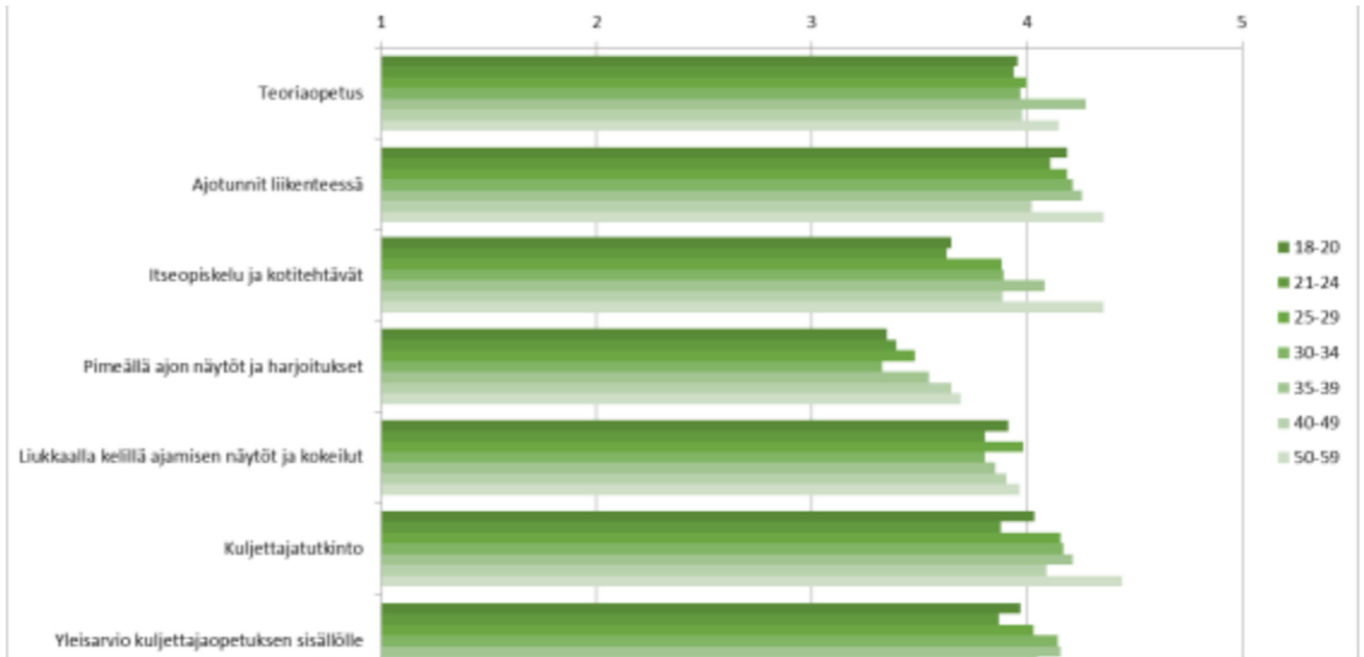
### **Nuorten kuljettajien valmiudet liikenteeseen parantuneet**

Ajokorttiuudistuksessa 2013 uusien kuljettajien valmiudet, erityisesti sosiaaliset- ja vuorovaikutustaidot paranivat. Autokoululaisten tutkintomenestyksessä ei tapahtunut selkeitä muutoksia, mutta opetuslupalaisten teoria- ja ajokokeen ensimmäisen yrityskerran läpäisyprosentti parani. Uudistus vähensi autokoululaisten ja opetuslupalaisten välistä eroa tutkinnon läpäisyssä. Tulos oli selkein yhteisopetuksen aikana vuonna 2013 (Trafi).

Vaikka itseraportoidussa liikennერიkkomusten määrässä ei ollut muutosta, Trafin rekistereistä havaittiin ensimmäistä vuottaan ajavilla kuljettajilla olleen uudistuksen jälkeen vähemmän liikennერიkkomuksia suhteessa ajokorttien määrään kuin ennen uudistusta. Liikennevalvonnan määrä ei selitä vähenemistä. **Rikkomukset vähenivät enemmän autokoululaisilla kuin opetuslupalaisilla** ja miehillä enemmän kuin naisilla. Suurin rikkomusmäärän vähennys oli 18-vuotiailla autokoulussa opetuilla miehillä. Ennen uudistusta liikennერიkkomuksia suhteessa ajokortillisiin oli useammin autokoululaisilla, uudistuksen jälkeen opetuslupalaisilla (Trafi).

Autokoululiitto edellyttää, että Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa huomioon Trafin viimeisimmän julkistetun tutkimuksen, jonka mukaan nuoret ovat tyytyväisiä nykyiseen kuljettajaopetukseen ja pitävät myös syventävän vaiheen opetussisältöjä erittäin tarpeellisina. Myös Trafin tilaama seurantatutkimus vuoden 2013 kuljettajakoulutusmuutosten vaikutuksista tulee ottaa huomioon ajokorttikoulutuksen uudistuksessa.

- LIITE:**
- LIITE 1 2013 kuljettajaopetusuudistus toteutuminen ja vaikutukset (Trafi)**
  - LIITE 2 Tiivistelmä 2013 kuljettajaopetusuudistus toteutuminen ja vaikutukset**
  - LIITE 3 Uudet\_kuljettajat 2014, 2015 (Trafi)**
  - LIITE 4 TuKoS raportti (Psykologian tohtori Mika Hatakka)**
  - LIITE 5 Tiivistelmä TuKoS raportti**



### Nuoret ovat tyytyväisiä nykyiseen kuljettajaopetukseen ja pitävät myös syventävän vaiheen opetussisältöjä erittäin tarpeellisina (Trafi 9/2016)

Vaikka liikenneturvallisuuksustilanne on pitkällä aikavälillä parantunut tasaisesti ja selvästi, olivat liikenneonnettomuudet ja niiden kustannukset Suomelle viime vuonna nousussa. Kun vuonna 2014 liikenteessä kuoli 229 ihmistä, oli vastaava luku vuonna 2015 260. **Joka kolmas tieliikenteessä vahingoittunut on nuori.**

Nuorten vakavien liikenneonnettomuuksien taustalla on usein monenlaista riskikäyttäytymistä, johon pelkällä kuljettajantutkinnolla on vaikea vaikuttaa. Kyse on kuljettajan motiiveista, kypsyydestä, itsekontrollista ja aikuisuudesta.

### Harmaa talous ja autokoulujen luvanvaraisuus

Vuoden 2016 alkupuolella lähes viidennes hyväksytyistä ajokokeista oli opetusluvalla ajaneiden suorittamia. Opetuslupaopetuksen harmaa talous on karsittava kytkemällä opetuslupa sukulaissuhteeseen. Autokoulutoiminta tulee pitää jatkossakin luvanvaraisena vastaavilla perusteilla mihin päädyttiin ammattiliikenteen osalta Liikennekaaren 1. vaiheessa.

Kuljettajaopetuksen päätavoitteena on edistää nuoren kehittymistä vastuulliseksi kuljettajaksi. Vastuullisuus liittyy turvallisuuteen, sosiaalisuuteen, ekologisuuteen ja haluun arvioida omaa toimintaa ja sen vaikutuksia. Koulutuksen alimpina osaamistasoina ovat ajoneuvon käsittely ja liikennetilanteiden hallinta. Maallikon näkemys kuljettajalta vaadittavasta osaamisesta rajoittuu usein näihin ja koska tutkinnon läpäiseminen on keskeinen tavoite, hankitaan osaamista vain tutkinnossa vaadittaviin sisältöihin. Hyvän kuljettajan osaamisen ylemmillä tasoilla ovat ajotehtävän hallintaan, elämäntapaan ja oman tilan hallintaan liittyvät tekijät. Lisäksi osaamistavoitteet jaotellaan perustietoihin, riskien tunnistamiseen ja itsearviointiin.

## Opetussuunnitelmat

Opetuksen tulee jatkossakin perustua opetussuunnitelmiin. Määrämuotoisen ja systemaattisen opetussuunnitelman noudattaminen vähentää ajo-opetuksen tarvetta ja vähentää myös ajokokeiden yrityskertoja. Oppimisprosessista tulee johdonmukainen, harjoittelu etenee loogisesti vaiheittain yksinkertaisista tehtävistä monimutkaisiin ja niiden yhdistelmiin. **Tätä kautta ajokorttia suorittavan kustannukset pysyvät kohtuullisina.** Edelleen yksi seikka, joka parantaa ajo-opetuksen tehoa, on pakollinen teoriaopetus. Vapaaehtoisuuteen perustuva teorian opiskelu jää väistämättä osalta kokelaista vähälle tai kokonaan tekemättä, jolloin myös ajo-opetus kärsii. Ajo-opetuksen yhteydessä liikenteessä tapahtuva teorian opiskelu nostaa ajokorttia suorittavan kustannuksia merkittävästi. Tämä lisää myös ympäristöhaittoja turhien päästöjen ja tarpeettoman auton käytön osalta.

Tarpeetonta sääntelyä pitää edelleen purkaa (esim. autokoulujen opetustilojen hyväksyntä a`110 €/kerta). Nykyinen sääntely mahdollistaa jo kuitenkin digitaalisen vuorovaikutteisen virtuaalioppimisen verkossa, simulaattorin käytön sekä aikataulullisesti opetuksen räätälöinnin opiskelijan toivomusten mukaisesti.

## Kuljettajaopetuksen kustannukset

Autokoululiiton mielestä yksilön oikeusturvan kannalta ei ole oikein vertailla eri palkka- ym. kustannustasoilla toimivien maiden ajokorttien suorittamishintoja ilman, että samassa yhteydessä tuodaan esiin myös näiden maiden kustannustaso verrattuna Suomeen (Esim. Viro liikenneopettajan tuntipalkka 5€, Suomi 15€). Eri maiden ajokortin suorittamishintojen vertailussa pitää huomioida myös maiden erilainen arvonlisäverokanta.

Kuljettajaopetuksen perusvaiheen keskihinta Suomessa on Autokoululiiton keräämien autokoulujen listahintojen mukaan vuonna 2016 noin 1480 euroa. Yhdessä harjoittelu- ja syventävän vaiheen opetuksen kanssa keskihinta on noin 2000 euroa ja halvimmillaan yhteishinta on noin 1500 euroa. Käytännössä autokoulut myöntävät näistä hinnoista suuriakin alennuksia. Kustannuksia tarkasteltaessa on hyvä huomata, että opetusluvalla suoritettavan opetuksen pakolliset autokoulussa suoritettavat osuudet maksavat 500-600 euroa. **Pakollisen ammattimaisen opetuksen kustannukset ovat tällöin samaa luokkaa kuin pakollisen ammattimaisen opetuksen kustannukset Ruotsissa. Myös laajuus on samaa luokkaa.**

Autokoulujen hinnastohintojen keskiarvot (Suomen Autokoululiitto ry).

B-luokan opetus	Perusvaihe, e	Pimeäajo, e	Harjoitteluvaihe, e	Syventävävaihe, e	Yhteensä, e
10/2016	1478	94	192	337	2101
9/2015	1625	96	197	349	2267
9/2014	1685	94	196	337	2324

Palkansaajien kokonaisansio kuukaudessa (Tilastokeskus).

Vuosi	kokonaisansio ka e/kk
2015	3333
2014	3308

Vuoden 2013 ajokorttiuudistus ei yhteisopetusta lukuun ottamatta nostanut B-ajokortin suorittamisen kustannuksia merkittävästi. Autokoulujen välinen hintaero näytti kasvaneen (Trafi).

#### Opetusluvan kustannukset (Suomen Autokoululiitto ry).

OPETUSLUVAN TODELLISET KUSTANNUKSET 18.11.2016

Teoriakoe opetusluvan saamiseksi	31	
Opetuslupahakemus	30	
Autoton katsastus	58	
Oppimateriaali (netti)	0	
Opetuspoljin	165	(Fixus)
Opetuspolkimen asennus	250	(Autokorjaamo)
Ratamaksu	84	
Kirjallinen koe nettitunnukset	10	
Yht.	628	(Ennen ajotuntien aloitusta)

Ajotunnit 40km/ajotunti, kilometrikorvaus 0,43 €/km

Minimiajot 18 h + 1 h (ajotutkinto) yht. 19 h

Auton tuntihinta 17,2 €

17,2 € x 19 yht. 326,80 €

Autoliiton jäsenyys ja oppimateriaali 55 €

Yht. 1009,80 €

Laskelma ei sisällä viranomaiskuluja, jotka ovat samat autokoulussa ja opetusluvassa

Tutkintomaksu (Teoria 31+ajo 65) 96

Ajokorttilupamaksu 40

## ARVIOMUISTION KESKEISET HUOMIOT

### Opetuksesta ja opetussuunnitelmista luopuminen.

Lähtökohtaisesti voidaan todeta, että opetuksesta ei ole mahdollista luopua. Opetusta tarvitaan joka tapauksessa. Opetussuunnitelmien sisältöä ja pakollisen opetuksen määrää voidaan pohtia.

Euroopassa on muutamia maita, joissa ei määritellä ajokokeeseen pääsemiseksi tarvittavaa opetusta. Suomessa käytetään usein esimerkkinä Englantia hyvän turvallisuustilanteen vuoksi ja toisaalta siksi, että Englanti edustaa ääripäätä opetuksen sääntelemättömyydessä.

Englannissa on kuitenkin ollut voimakasta kritiikkiä. Keskeinen kritiikki kohdistuu siihen, että **pelkällä kuljettajantutkinnolla ei kyetä riittävällä tavalla kattamaan nuorten kuljettajien erityisriskejä**. Englannissa on tarjolla lukuisia näihin tekijöihin pureutuvia vapaaehtoisia koulutusmalleja, joihin osallistumiseen liittyy esimerkiksi vakuutuskannustimia. **Ongelmana on, että vain harvat nuoret osallistuvat koulutuksiin. Missään maassa ei ole merkittävässä määrin vapaaehtoisuudella saatu kattavaa osallistumista riskikoulutuksiin.** Esimerkiksi Ruotsissa ongelma on ratkaistu pakollisilla riskikoulutuksilla, vaikka muun opetuksen vähimmäismääriä ei opetuslupaopetuksen perehdyttämiskurssia lukuun ottamatta määritelykään. Pakollista opetusta

on pakko säädellä opetussuunnitelmin, jotta tasalaatuisuus varmistettaisiin edes jossain mitassa. Kustannuksia voidaan vähentää eri opetusmuotojen ja menetelmien käytöllä.

Taulukko 4. Eurooppalainen vertailu pakollisen ajo-opetuksen määristä (BAST 2014).

Maa	Pakollisen ajo-opetuksen määrä	Ajo-opetusta yht. min.	Maa	Pakollisen ajo-opetuksen määrä	Ajo-opetusta yht. min.
Slovakia	41 x 45 min	1845	Viro	32 x 25 min	800
Portugali	32 x 50 min	1600	Islanti	16 x 45 min	720
Kroatia	35 x 45 min	1575	Itävalta	12 x 50 min	600
Bulgaria	31 x 50 min	1550	Saksa	12 x 45 min	540
Tšekki	34 x 45 min	1530	Irlanti	12 x 60 min	540
Unkari	29 x 50 min	1450	Norja	10 x 45 min	450
Puola	30 x 45 min	1350	Alankomaat	-	-
Liettua	20 x 60 min	1200	Belgia	-	-
Ranska	20 x 60 min	1200	Espanja	-	-
Tanska	24 x 45 min	1080	Iso-Britannia	-	-
Luxemburg	16 x 60 min	960	Italia	-	-
Kreikka	20 x 45 min	900	Malta	-	-
Latvia	14 x 60 min	840	Ruotsi	-	-
Suomi*	18 x 50 min	810	Sveitsi	-	-

\*Suomen osalta BASTin taulukossa on vain perusvaihe. Jos mukaan otetaan harjoittelu- ja syventävä vaihe ajo-opetusta on 24x50 min yht. 1200 min.

Usein esimerkkinä käytetyssä Ruotsissa myös muihin kuin pakollisiin osioihin on autokouluille opetussuunnitelma. Ongelmana on se, että sitä ei kyetä hyödyntämään täysimääräisesti, koska opetuksen vähimmäismääriä ei ole säädelty. Ajokortin hankkijat ostavat autokoulupalveluja sirpaloituneesti.

Opetussuunnitelman poistamisella on ainakin kolme negatiivista seurausta. **Ensinnäkin opetuksen sirpaloituessa ja systemaattisuuden vähentyessä opetuksen teho vähenee.** Esimerkiksi Liikenteen turvallisuusviraston asiantuntijat epäilivät Hollannin ajo-opetuksen olevan tehotonta. Tilannetta on Hollannissa yritetty korjata vapaaehtoisilla opetussuunnitelmilla, joita kaikki koulut eivät kuitenkaan käytä. Englannissa ajetaan ammattilaisen kanssa keskimäärin yli 50 tuntia ennen kokeen läpäisemistä. Englantilaisen arvion mukaan tämä johtuu osin opetuksen suunnitteleamattomuudesta. Kansainvälisessä alan tutkimuksessa on nähtävissä trendi, jonka mukaan esimerkiksi Yhdysvalloissa on herännyt kiinnostus opetussuunnitelmiin perustuvaan kuljettajaopetukseen. Aiemmin Yhdysvalloissa on suhtauduttu kriittisesti muodolliseen opetukseen.

**Toiseksi, opetuksen kevyt säätely ei näytä olevan tae erityisen edullisista kortin hankinnan keskikustannuksista.** Suomen opetuskustannuksia tarkasteltaessa on muistettava myös, että Suomessa on pakollista ammattimaista opetusta vain saman verran kuin Ruotsissa ja sisällötkin ovat samansuuntaisia. Jo nyt on mahdollista hankkia opetus opetusluvalla ja teoriaopetukseen on useita mahdollisuuksia autokoulun oppitunneista ja oppikirjoista verkko-oppimateriaaleihin. Tältä osin opetusmenetelmien monipuolisuus, opetuksen yksilöllisyys sekä uusimpien opetusmenetelmien käyttö on jo nyt mahdollista. Ilman opetusvaatimuksia niiden käyttö jäisi kuitenkin epäsystemaattiseksi eikä se olisi kattavaa.

Myös Englannissa ajokortin suorittamisen kustannukset ovat korkeat (Bast arvio 1650 euroa). Englannissa kokeen läpäistäkseen ajetaan ammattilaisen kanssa keskimäärin yli 50 tuntia ja sen lisäksi vielä kymmeniä tunteja vanhempien tai tuttavien valvomana. Kokonaiskustannuksiltaan opetus ei Englannissa ole juurikaan halvempaa kuin Suomessa. Ruotsissa kortin hankkimisen keskimääräisten kustannusten arviot vaihtelevat 1350-1500 euron välillä.

**Kolmantena ongelmana opetussuunnitelmien poistamisesta on opetuksen kehittämisen vaikeutuminen.** Jos ei ole järjestelmää, myöskään sen kehittäminen ei ole mahdollista. Lisäksi ei ole takeita siitä, että markkinaehtoisesti kehitetyt opetussuunnitelmat ja opetusmenetelmät olisivat turvallisuustavoitteiden kannalta positiivisia.

Opetuksen määrällisestä säätelystä ei tule kokonaan luopua. Ensinnäkin edellä mainitut opetussuunnitelmattomuuteen liittyvät ongelmat syntyvät, vaikka opetussuunnitelma olisikin olemassa. Oppilaat ostavat opetuspalveluja sirpaloituneesti, jolloin opetuksen teho kärsii.

**Erityisen ongelman luo myös nuorten kuljettajien tyypillisten riskien käsittely. Niitä ei kyetä riittäväällä tavalla kattamaan minkään muotoisessa kuljettajantutkinnossa.** Erityisesti riskeihin pureutuvien koulutusten osien tulisi olla pakollisia ja opetussuunnitelmiin pohjautuvia.

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 n. 50% tasolle. Tämä tarkoittaisi kuljettajantutkintoresurssien voimakasta lisäämistä. Kontakti ammattimaiseen opetukseen tai opetusluvalla annettava opetus antaa kokelaalle kuvan siitä, mitä tutkinnossa vaaditaan ja siten kannustaa harjoittelemaan. Vaikka pakollisen ajo-opetuksen määrää vähennettäisiinkin, jonkin verran pakollista ajo-opetusta on tarkoituksenmukaista säilyttää.

### **Ajo-opetuksen vaiheisuus**

Suomessa on pitkä kokemus kaksivaiheisesta kuljettajaopetuksesta ja siihen luotu koulutuksellinen ja hallinnollinen infrastruktuuri. Hallinnolliset kustannukset ovat lisäksi pienentyneet merkittävästi, kun ajokortin kaksivaiheisuudesta (lyhytaikainen ajokortti poistui) luovuttiin. Kun Suomessa siirryttiin kaksivaiheiseen ajo-opetukseen, uusien kuljettajien riskialtis aika lyheni huomattavasti 90-luvun alkupuolella, kun opetusmenetelmät vakiintuivat.

Pakollinen ajokortin suorittamisen jälkeinen koulutus tarjoaa mahdollisuuden tarttua asioihin, joita ei ole perusvaiheessa mahdollista käsitellä omakohtaisen kokemuksen puutteen vuoksi.

Nykyisen syventävän vaiheen sisältöjä ei tule katsoa ”liukkaan kelin harjoittelun” näkökulmasta. Viime vuosina opetusmenetelmiä on kehitetty. Ajoharjoitteluratojen ja turvatalojen opetusmenetelmät ovat suuntautuneet entistä selkeämmin GDE matriisiin ylätasoihin. Lisäksi rataopetus antaa mahdollisuuksia autojen kehittyneen turvatekniikan parempaan ymmärtämiseen ja esimerkiksi liiallisen nopeuden tai tarkkaamattomuuden aiheuttamien riskien



havainnollistamiseen. Tällaiset koulutussisällöt on tarkoituksenmukaista sijoittaa vaiheeseen, jolloin kuljettajilla on jo jonkin verran ajokokemusta. Pitkä, kahden vuoden takaraja syventävän vaiheen (ja myös harjoitteluvaiheen palautejakson) suorittamiseen nakertaa kortin hankkijoiden kokemaa hyötyä. **Kokonaisuutena erityisesti nykyinen syventävä vaihe ja ensiapukoulutus koetaan hyödylliseksi. Ruotsissa on käytännössä laajuudeltaan ja sisällöltään vastaavanlaiset pakolliset kurssit ja sama määrä pakollista opetusta kuin Suomessa.** Erona on se, että Ruotsissa ne suoritetaan ennen tutkintoa, jolloin asioiden käsittelyn mahdollisuudet ovat heikommalla ilman itsenäistä ajokokemusta.

### Ajoharjoittelun lisääminen

Ajoharjoittelun lisääminen taloudellisesti järkevällä tavalla voi perustua lähinnä opetuslupaopetukseen. Ympäristönäkökohdat eivät tue tarpeettoman ajamisen lisäämistä. Harjoittelun tulee kohdistua aikaan ennen kortin saantia. Kansainväliset tutkimustulokset osoittavat, että valvottu ajoharjoittelu on suhteellisen turvallista. Tulokset hyödyistä ovat jossain määrin ristiriitaisia, mutta siitä huolimatta esimerkiksi valvotun ajoharjoittelun aloittamisen mahdollisuus jo 16-vuotiaana voisi olla hyvä lisä osalle ajokorttia hakevista. Ongelmana Suomessa on tradition puuttuminen maallikko- ja ammattimaisen opetuksen yhdistämisessä. **Ajatus pakollisen opetuksen poistamisesta on ristiriitainen ajoharjoittelun lisäämistavoitteen kanssa.**

### Kuljettajantutkinto

Kuljettajantutkinnon, erityisesti sen tietopuolisen osan vaatimustasoa on joka tapauksessa korotettava. Erityisen tärkeää kokeen kehittäminen on, mikäli merkittävästi vähennetään opetuksen säätelyä. Kokeeseen on mahdollisuuksien mukaan tuotava laajasti riskien tunnistamista mittaavia elementtejä. **Kuitenkin erityisesti nuorten kuljettajien riskejä käsittelevä koulutus tulee säilyttää pakollisena.** Kokeen kehittämisessä vaativuutta ei tule lisätä arvioinnin pikkutarkkuutta lisäämällä, vaan suuntaamalla sitä sääntöjen noudattamisen ohella vastuulliseen, riskit tunnistavaan kuljettajakäyttäytymiseen.

Autokoululiitto kannattaa kuljettajantutkinnon kehittämistä. Mikäli siirryttäisiin täysin tutkintopainotteiseen järjestelmään, hylättyjen tutkintojen määrä kasvaisi opetuksen ja harjoittelun kirjavoitumisen vuoksi. Tutkintoresurssija pitäisi kasvattaa tuntuvasti. **Hylätyt tutkinnot ovat kortin hankkijan kannalta ajan hukkaa ja lisäävät kustannuksia.**

### Opetuslupa

Useimmissa maissa, joissa on hyödynnetty opetusluvan tyyppistä harjoittelumahdollisuutta, valvovalle opettajalle määritellään erilaisia nuhteettomuus- ja muita vaatimuksia. Ruotsin järjestelmä poikkeaa Suomesta siinä, että teoriakoetta ei vaadita, mutta vaaditaan osallistuminen johdantokurssiin. Ruotsissa ei myöskään vaadita opettajan jarrupoljinta ja harjoittelun saa aloittaa jo 16-vuotiaana. Yleisesti pitkää harjoittelu-aikaa pidetään hyvänä ratkaisuna.

Nuhteettomuusvaatimus opetusluvan edellytyksenä tulee säilyttää. Lisäksi Suomessa vaadittava opetuslupaopettajan teoriakoe on hyvä tässä tilanteessa, jossa ei ole pakollista johdantokurssia Ruotsin tapaan, eikä myöskään traditiota opetuslupa- ja autokouluopetuksen yhdistämiseen. Opetuslupaopettajalla on oltava kuva kuljettajaopetuksen tavoitteista ja periaatteista sekä riittävät tiedot opetettavista asioista. Opetuspolkimen hyödyllisyyttä voidaan pohtia, mutta se toimii myös rohkaisuna opetuslupaopetuksen aloittamiseen ja sitä voidaan myös käyttää opetuksellisesti. Liikenneturvallisuuden kannalta huomioitavaa on, että Ruotsissa kuolee opetuslupaopetuksessa yksi henkilö ja loukkaantuu vakavasti keskimäärin 20 henkilöä vuodessa, koska opetuslupaopetuksessa olevissa autoissa ei ole opetuspolkimia.

### **Ajokortti-iän alentaminen ja sen suhde harjoitteluun.**

Ajokortti-iän alentaminen ei ole perusteltua. Kansainväliset tutkimustulokset osoittavat selkeästi onnettomuusriskin olevan nuorimmilla kuljettajilla suurin. Koska liikenneonnettomuudet ovat merkittävä kansantaloudellinen ongelma ja erityisesti nuoria koskettava ongelma, järjestelmän muuttamiseen tulee olla vahvat perusteet. **Muutokset on tehtävä turvallisuusnäkökulmasta**, eikä vähäisillä taloudellisilla tai järjestelmän keventämiseen liittyvillä tekijöillä tule olla vaikutusta. **Järjestelmää tulee kehittää kokeilujen ja tutkimuksen avulla.**

**Suomen tulee olla liikenneturvallisuuden kehittämisessä edelläkävijä.**

Suomen Autokoululiitto ry.



Jarmo Jokilampi  
puheenjohtaja



Ari Heinilä  
toimitusjohtaja