



Oulun- ja Lapinläänin
Autokouluyhdistys r.y.
Kedonperäntie 27
91900 LIMINKA
marko.kaakinen@liikennekoulukaakinen.fi

LAUSUNTO
18.11.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 VALTIONEUVOSTO
kirjaamo(at)lvm.fi

Lausuntopyyntö Arviomuistio kuljettajakoulutus uudistuksen lähtökohdista LVM/1310/03/2016

Lausunto Arviomuistio kuljettajakoulutus uudistuksen lähtökohdista

Arviomuistio kuljettajakoulutus uudistuksen lähtökohdista

Ministeriössä on vireillä kuljettajakoulutus uudistus, 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.

Oulun- ja lapinläänin autokouluyhdistys ry. jäsenineen edustaa kuljettajakoulutus uudistuksen asianosaisia ja antaa oman lausuntonsa.

Lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriössä on vireillä kuljettajakoulutussäännösten uudistamishanke jonka tavoitteena on korostaa tutkintoa ajokortin suorittajan osaamisen arvioinnissa ja luopua ajokortin suorittamisen edellyttämästä määrämuotoisesta koulutuksesta sekä auton B-luokan suorittamisesta useammassa vaiheessa. Lisäksi esittely tekstin mukaan ajokorttisäännöksiä on tarpeen uudistaa suoritusjärjestelmän selkeyttämiseksi ja joustavoittamiseksi. Edelleen todetaan, että tällä perusteella voitaisiin hyödyntää tämän

päivän opetus- ja oppimismenetelmiä tarjolla olevaa opetusta yksilöllisesti, sekä hyödyntää aiemmat opetukset paremmin uutta ajokortti suoritettaessa.

Käynnissä oleva uudistus ei mielestämme perustu liikenneturvallisuuden lisäämiseen. Tutkinnon korostamisella ei voida osoittaa saatavan kiistatonta hyötyä ajo-oikeutta suorittavan liikenneturvallisuuteen ilman määrämuotoista opetusta. Tutkintopainotteisessa järjestelmässä turvallisuuden kannalta tärkeimpiä kuljettajan turvallisuustaitoja (GDE-matriisin 3-4 tasot) olisi vaikea mitata. Opetusta hankittaisiin tutkinnosta saadun palautteen perusteella, vain ilmenneeseen ongelmaan ja keskityttäisiin vain yksityiskohtiin. Turvallisuuden kannalta tärkeimmät sisällöt kärsisivät eniten. (Tasapainoinen vai tutkintopainotteinen järjestelmä?, Hatakka 2016).Tämän hetkiselällä 3-vaiheisella järjestelmällä pystytään alentamaan kuljettajan riskitasoa, vaikuttamalla GDE-matriisin ylätasoihin kuljettajatutkinnon jälkeen lyhyenajan sisällä olevilla pakollisilla jatkokoulutuksilla.

Tällä hetkellä Suomessa läpäistään teoriakoe ja ajokoe kohtalaisen hyvin verrattuna esim. Ruotsiin, Hollantiin, Englantiin nähden. Pienempiä eroja on selvästi esim. Saksaan ja Tanskaan verrattuna joista ainakin Saksassa on hyvin samantapainen kuljettajaopetusjärjestelmä kuin meillä. Siirryttäessä tutkintopainotteiseen järjestelmään pidämme todennäköisenä, että hylkäykset lisääntyisivät ja kustannukset asiakkaalle kasvaisivat. Mahdollinen tutkintopaikkojen karsiminen ja tutkintojen siirtäminen vaativimpiin ympäristöihin vaatii tutkintoon tulevilta erityisesti Pohjois-Suomen osalta jopa useiden satojen kilometrien matkustamista suuntaansa. Tällä mallilla ei tueta EU:n tavoitteita liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Päinvastoin kuin arviomuistiossa todetaan, on mielestämme tälläkin hetkellä yksilölliseen opetukseen hyödynnetty kaikkia nykyaikaisia opetus- ja oppimismenetelmiä. Tämän hetkiset säännöt, määräykset tai ohjeet eivät tähän ole asettaneet estettä. Estettä ei ole myöskään digitalisaation hyväksi käyttämiseksi kuljettajakoulutuksen hankkimisessa. Tehdyt tutkimukset tukevat käsitystä, että tällä hetkellä käytössä olevilla simulaattoreilla voidaan antaa rajallisesti koulutusta esim. pimeänajossa. Simulaattori ohjelmiston ollessa riittävän monipuolinen voidaan myös oppia perusliikennesääntöjä ja toimimista yksinkertaisissa liikennetilanteissa. Edellä kuvatuissa tilanteissa tarvitaan kuitenkin oppimista ohjaamaan koulutettu liikenneopettaja joka on perehtynyt simulaattoripedagogiikkaan.

Suurella osalla ajo-oikeutta suorittavia pakollisen opetuksen laskeminen aiheuttaisi merkittäviä lisäkuluja uusien kuljettajatutkinnon ajokokeiden ja määrättävien lisäajojen osalta. Tämä aiheuttaisi suuressa määrin kansalaisten eriarvoistumista. Ainoana voittajana tulisi olemaan Liikenteen turvallisuusvirasto ja sen kuljettajantutkintoja järjestävä palveluntuottaja (tällä hetkellä Ajovarma Oy).

Liikenneturvallisuus olisi tässä uudistuksessa merkittävä kärsijä.

Suunniteltu uudistus vaatisi ajotutkintojen vaatimustason merkittävän nousun ja mahdollisen siirtymisen vaativimpiin liikenneympäristöihin. Tämä tulisi johtamaan myös teoriakoepaikkakuntien ja esim. AM120, AM121,(mopo, kevyt nelipyörä) käsittelykoepaikkakuntien vähenemiseen. Poliisin määräämät ajotutkinnot ja ajonäytteet jouduttaisiin suorittamaan kotipaikkakunnan sijasta, täysin vieraalla paikkakunnalla. Traktori ja Liikennetraktori (T ja LT - luokat) tutkintojen poistuminen useilta paikkakunnilta vaikeuttaisi maa-, metsä- ja porotalousyrittäjien, matkailuyrittäjien ja kaivosteollisuuden toimintaedellytyksiä. Käsityksemme mukaan, paikkakunnilta joista uudistus poistaisi kuljettajatutkinnon suorittamismahdollisuuden, poistuisi myös mahdollisuus kannattavaan kuljettajakoulutuksen liiketoimintaan.

”KULJETTAJANTUTKINNON AJOKOEPAIKKAKUNTIEN KARSIMISEN

KUSTANNUSVAIKUTUKSET ASIAKKAILLE” (TRAFI 2013) analyysin perusteella

tutkintopaikkojen karsinnalla ei pystytä edes laskemaan tutkinnon hintaa, vaan saadaan aikaiseksi toimivan järjestelmän sijasta vain kustannusten nousu. Tutkinnon vaatimustason nostolla on selkeä hintaa korottava vaikutus. Ajo-oikeutta suorittavan on lisäksi vaikea vertailla hinnoittelua kun tutkinnon kustannukset ovat arvonlisäverottomia.

Taloudelliset vaikutukset

Ajotutkintojen vaatimustason nousu ja siitä siirtyminen vaativimpiin liikenneympäristöihin on alkusysäys myös autokoulupalveluiden loppumiselle. Pohjois-Suomen alueella autokoulut työllistävät suoraan vähintään 150-200 henkilöä ja välillisesti merkittävästi enemmän. Nyt kaavailut muutokset heikentävät merkittävästi alan työllisyyttä alueellamme.

Autokouluyrityksen loppumisen ja työttömyyden lisääntymisen kerrannaisvaikutukset siirtyvät eteenpäin. Esimerkiksi maa-, metsä- ja porotalousyrittäjien, matkailuyrittäjien ja kaivosteollisuuden taloudellisten menetyksien suuruutta on vaikea arvioida.

Kuljettajatutkintojen vaatimustason nousun ja siirtymisen vaativampiin ympäristöihin taloudellisten vaikutusten arviointi on monimutkaista. Trafian aiemmin tekemässä analyysissä mahdollisten tutkintopaikkakuntien vähentämisen kustannusvaikutuksista kerrotaan, että keskimäärin edestakainen matka kasvaisi tutkintopaikkakunnalle 97 km, mutta Lapin maakunnassa se kasvaisi jopa 148 kilometriä. Ajotutkinnon siirtyminen ei lisää kustannuksia ainoastaan ajotutkintoon siirtymisen osalta vaan ajo-opetusta on myös harjoiteltava kyseisellä paikkakunnalla osaamisen hankintatavasta riippumatta.

Toisen asteen oppilaitokset eivät hyväksy oppilaidensa useiden tuntien kestoisia poissaoloja koulusta, etäällä sijaitsevilla tutkintopaikkakunnilla tapahtuvan ajoharjoittelun vuoksi. Näin pitkien vapaiden saaminen töistä/koulusta on suorastaan kestänytöntä yksittäisen henkilön edistymiselle koulutyössä ja suuri taloudellinen menetys työssä olevalle.

B-luokan ajo-oikeuden suorittamista kohtuullisilla kustannuksilla voinee pitää nykyään kansalaisen perusoikeutena. Koulutuksen muuttuessa vuoden 2013 alussa kolmivaiheiseksi on siitä aiheutunut kohtuullisia kustannusvaikutuksia yksittäiselle ajo-oikeuden suorittajalle ja vuoden 2016 aikana kuljettajakoulutuksen kustannukset ovat koulutuksen suorittajalle ammattiopetuksessa merkittävästi alentuneet mm. etäteoria mahdollisuudella. Julkisuudessa mielikuva autokoulujen hinnoittelusta on väärä. Uudistuksen esittämällä toimintamallilla kustannukset tulevat edelleen lisääntymään, useilla alueilla Suomea nykyisessä taloustilanteessa kestäättömiksi. Ajokortin hintaa verrattaessa Suomessa ja ulkomailla tulisi ottaa aina huomioon paikallinen kustannus- ja palkkataso. esim. Virossa muistion mukaan ajokortin hinta on keskimäärin 600-700€ . Virossa keskipalkka on n. 1000€ ja Suomessa jopa 3 kertainen.

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Oulun- ja Lapin läänin Autokoulu yhdistyksen alueella ja erityisesti Lapin maakunnassa pitkät yhteydet ja joukkoliikenteen poistuminen on tehnyt yksityisautoilusta lähes ainoan joustavan mahdollisuuden liikkua ja ajokortin suorittaa pienillä paikkakunnilla lähes koko

ikäluokka. Keskiasteen opiskelupaikan valinta voi siirtyä vieraalle paikkakunnalle autokoulupalvelujen loppumisen myötä.

Matkailun ja kaivostoiminnan tarjoamien työpaikkojen vastaanottaminen edellyttää työmatkan vuoksi useasti ajokorttia, jonka vuoksi sen suorittaminen on tärkeää heti kahdeksantoista vuoden ikäisenä.

Suunniteltu uudistus vaikuttaa iäkkäiden ihmisten mahdollisuuteen suorittaa ajotutkinto tai ajonäyte tutussa ympäristössä jos tutkinnot siirtyvät vaikeampaan ympäristöön ja jos ajotutkinnon läpäiseminen vaikeutuu merkittävästi. Ajokortiton iäkäs kuntalainen tarvitsee monenlaisia palveluja, jotka hän kortillisenä voisi tutussa ympäristössä hoitaa itse. Iäkkäiden liikenneturvallisuus – työryhmän loppuraportti 2.10.2008 mukaan 2030 Kainuussa ja Lapissa yli 65-vuotiaiden iäkkäiden kuljettajien osuus nousee 40 % ja muualla maassa joka kolmas kuljettaja on iäkäs. Oletettavasti myös tutkintopalvelujen tarve kasvaa mahdollisten poliisin määräämien ajokokeiden myötä tulevaisuudessa merkittävästi.

Kuljettajakoulutuksen loppuminen tutkintopainotteiseen järjestelmään siirryttäessä sekä mahdollinen tutkintopaikkaverkoston supistaminen aiheuttaa merkittävän riskin ajoneuvojen ajo-oikeudettomaan kuljettamiseen. Kustannusten nousu ajo-oikeutta kohden ja palveluiden heikko saatavuus ovat selkeitä syitä erityisesti kevyiden luokkien ajo-oikeuden hankkimatta jättämiseen.

Tällä hetkellä Pohjois-Suomessa, erityisesti pienemmillä paikkakunnilla ja harvaan asutulla alueilla, joissa on huono/tyydyttävä julkinen liikenne, suorittaa ajo-oikeuden B-luokkaa varten arviolta vielä 75 – 90 % ikäryhmästä. Toteutuessaan tutkintopainotteiseen järjestelmään siirtyminen ja sen lisäksi tutkintopaikkojen vähentäminen lisää Suomen pohjoisten alueiden autioitumista, työttömyyttä ja eriarvoisuutta, kun oppilailla ei ole mahdollista suoriutua lisääntyvistä kustannuksista, eikä myöskään ole mahdollista olla pois koulusta/töistä.

Valtiovallan toimesta on useaan otteeseen otettu kantaa harvaan asuttujen alueiden pitämisenä asuttuna. Hallitusohjelmassa todetaan, että ” päämääränä on poistaa rittämisen esteitä ja parantaa koti- ja maailmanmarkkinoilla toimivien yritysten toimintaedellytyksiä. ”Nähdäksemme Liikenne- ja viestintäministeriön suunnittelema kuljettajakoulutuksen uudistus nykyisessä muodossaan aiheuttaa päinvastaisia vaikutuksia. Kuljettajakoulutuksen muuttaminen opetuspainotteisesta tutkintopainotteiseen järjestelmään heikentää merkittävästi alalla toimivien yritysten toimintaedellytyksiä. Nyt tarvitaan erityistoimenpiteitä joilla kuljettajaopetus pystytään hoitamaan liikenneturvallisesti, asiakaslähtöisesti ja ammattimaisesti myös harvaan asutuilla Pohjois-Suomen alueilla.

ympäristövaikutukset

Ajokorttilain uudistus joka astui voimaan, 19.1.2013 muutti ajokortin suorittamisen kolmivaiheiseksi. Ajokorttiuudistuksen tavoitteena on edistää kuljettajan kehittymistä vastuulliseksi kuljettajaksi. Vastuullisuus liittyy turvallisuuteen, sosiaalisuuteen, ekologisuuteen ja haluun arvioida omaa toimintaa ja sen vaikutuksia.

Ajokorttiin tähtävään kuljettajaopetuksen muuttuminen kolmivaiheiseksi on mahdollistanut opetuksen eriyttämisen ja antaa oppilaille paremmat valmiudet liikenteeseen. Jo tehdyt muutokset opetuksen sääntelyssä antavat mahdollisuuden kaikkien uusimpien nykyaikaisten opetus- ja oppimismenetelmien käyttöön. Opetustilan ei tarvitse olla enää fyysinen vaan

oppija voi osallistua teoriaopetukseen virtuaalisessa luokassa hänelle sopivana hetkenä. Ajo-opetusta liikenteessä on vaikea toteuttaa muuten kuin ajamalla.

Nykyiseen 3-vaiheiseen kuljettajakoulutukseen kuuluu selkeänä osana ennakoiva ajotapa, taloudellisuus ja turhan ympäristön kuormittamisen vähentäminen. Tutkintopainotteiseen järjestelmään siirtyminen siirtäisi ekologisuuteen liittyvät ajamisen osat taka-alalle ja aiheuttaisi tulevaisuudessa kouluttamattomien kuljettajien aiheuttaman merkittävän hiilidioksidipäästöjen kasvun.

Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja. Nähdäksemme mahdollinen kuljettajakoulutus uudistus esitetyssä muodossaan lisää merkittävästi ympäristön kuormitusta, kouluttamattomien kuljettajien vuoksi.

Muutosten toteutusvaihtoehtoihin liittyviä kysymyksiä

Muistiossa esitetään lähtökohtia ja tavoitteita, mutta ei varsinaisia ehdotuksia tai toteutusvaihtoehtoja. Esitettyjen tavoitteiden ja mahdollisten toteutusvaihtoehtojen perusteella emme pysty arvioimaan uudistuksen vaikutuksia tarkasti. Toivomme esille tuotavan hyvissä ajoin mahdollisia todellisia vaihtoehtoja arvioitavaksi ja lausuttavaksi.

Opetus

Luovutaanko opetuksen sääntelystä kokonaan tai vain joiltakin osin?

- Määrämuotoisesta opetuksesta ei pitäisi luopua kokonaan, tutkintopainotteisessa järjestelmässä turvallisuuden kannalta tärkeimpiä kuljettajan turvallisuustaitoja (GDE-matriisin 3-4 tasot) olisi vaikea mitata.

Tarvitaanko opetussuunnitelmia, jos opetuksesta luovutaan kokonaan tai osin?

- Opetussuunnitelmat on oltava, ettei opetuksesta ja sen turvallisuusvaikutuksista tulisi kovin vaihtelevia.

Onko B-luokassa vaiheistusta koskeva opetus ja/tai ajoharjoittelurataosuus joltain osin pysytettävä tai esimerkiksi korvattava muuten?

- Tämän hetkellä 3-vaiheisella järjestelmällä pystytään alentamaan kuljettajan riskitasoa, vaikuttamalla GDE-matriisin ylätasoihin kuljettajatutkinnon jälkeen lyhyenajan sisällä olevilla pakollisilla jatkokoulutuksilla.
- Entisen 2-vaiheen ja sen korvaavan syventävänvaiheen sekä liukkaalla radalla tapahtuvat koulutukset ovat selkeät parantaneet liikenneturvallisuutta jo 90-luvun alusta lähtien, eikä turvallisuus vaikutukset ole vähentyneet.
- ”Vuoden 2013 B-kuljettajaopetusuudistus, Toteutuminen ja vaikutukset, Sirkku Laapotti, Martti Peräaho ja Mika Hatakka Tutkimus ja Koulutus Humanaani Oy” tutkimuksesta käy ilmi, että radalla tapahtuva opetus/harjoittelu saa hyvät arvosanat ja koetaan edelleen tarpeelliseksi. Ratoihin on tehty yhteiskunnallisesti merkittäviä rahallisia satsauksia niiden perustamisesta lähtien. Lisäksi radat työllistävät useita kymmeniä henkilöitä maanlaajuisesti.

Mikä vaikutus opetusta koskevilla muutoksilla on autokoulutoiminnan luvanvaraisuuteen, tarvitaanko jotain lupa- tai ilmoitusmenettelyä?

- Hallitusohjelman mukainen lupa asioiden sujuvoittaminen ei edellytä lupajärjestelmien lakkauttamista, lupien hankkimista on jo helpotettu viimevuosien aikana.
- Luvan perusteella koulutusantavien toimintaa on helpompi valvoa ja puutteisiin voidaan reagoida peruuttamalla lupa.

Mikä vaikutus opetusta koskevilla muutoksilla on opetuslupa- ja opetuslupaopetukseen?

- Opetuslupaopetus palautetaan uudistusta edeltävälle mallille, jossa opetusta voi antaa vain saman perheen jäsenelle. Tällä estetään harmaata taloutta.
- Jos säilytetään nykyinen käytäntö, lisätään siihen ns. opetusvero ja arvonlisävero harmaan talouden estämiseksi ja tuodaan koulutuksen kustannukset ajo-oikeuden hankkijalle tasatarvoiseksi riippumatta opetustavasta.
- Otetaan uudelleen käyttöön yhteisopetus ammattiopetuksen ja kotiopetuksen kesken. Saadaan tutkimuksissa esitettyä lisäajoharjoittelua yhdistettyä ammattiopetukseen. Opetuslupaoppilaat menestyivät erityisesti ajotutkinnoissa merkittävästi paremmin yhteisopetuksen aikana kuin aiemmin.
- Riippumatta säilytetäänkö opetuslupa nykymuotoisena, lisätään opetuslupaopettajalle pakollinen asennekasvatuskurssi liikennepsykologilla. Mallia voidaan ottaa Itävallan radalla tapahtuvista jatkokoulutuksista.
- Poistetaan mahdollisuus 2-pyöräisten opetuslupaopetukseen, pelkän AM120- tai A-ajo-oikeuden perusteella.
- Toteutetaan tosiasiallisesti Ajokorttilain 82§ mukainen valvonta. Nyt valvontaa ei suoriteta lainkaan ja Liikenteen turvallisuusvirasto jopa kieltää palveluntuottajaansa Ajovarma Oy:tä sitä tekemästä.

Säilytetäänkö opetuslupaopetus vai korvataanko muualla ajoharjoittelulla?

- Pidetään kuljettajakoulutuksen vaihtoehtona yllä olevan mukaisesti. On oikeasti tarpeellinen vaihtoehto esim. vähävaraisille.

Miten ammattiopetus on määriteltävä?

- Ammattiopetuksessa tarvitaan liikenneopettajalupa

Mitä vaatimuksia on tarpeen asettaa liikenteessä annettavalle ajo-opetukselle, onko tarpeita muun opetuksen sääntelyyn?

- Säilytetään ajo-opetus säänneltynä erityisesti vastuu kysymysten vuoksi (Kuka on kuljettaja ja kuka on opettaja).
- opetuksen sääntelyä on kevennetty jo aiemmin esim. ajotuntien ja teorialuntien määrä päivässä, eikä sääntelyn voimakkaammalle purkamiselle ole perusteita.

Kuka on vastuullinen kuljettaja opetusajossa?

- Jos oppilaalla on aiempi B-luokan ajo-oikeus B-luokassa tai aiempi 2-ryhmän ajo-oikeus 2-ryhmän ajoneuvoissa niin oppilas, muuten opettaja on vastuullinen opetusajossa. Poikkeuksena oppilaan ajokunnon puutteellisuus ajo-opetuksessa (rattijuopumus ym).

- 2-pyöräisissä vastuullinen oppilas on aina vastuullinen kuljettaja (huom. rikosoikeudellinen vastuu 15v AM120-luokka).

Millä tavoin opetusajoneuvo merkitään?

- Opetusajoneuvon tunnuksena tulee olla valkoinen tasasivuinen kolmio. On liikenteessä hyvin tunnistettavissa, jos on sijoitettuna oikein ajoneuvon taakse (ei sisälle autoissa). Halpa.
- Heijastavana voisi olla turvallisuutta lisäävä, erityisesti huonoissa olosuhteissa.

Onko opetuksessa käytettäville ajoneuvoille tarpeen asettaa varuste- ja muita vaatimuksia?

- Tutkinto-/kouluajoneuvon hallintalaitteet ovat opetustilanteessa tutkinnonvastaanottajalle tai opettajalle tehokas keino hätätilanteessa puuttua tapahtumien kulkuun mahdollisen onnettomuuden estämiseksi.
- Erityisen tarpeelliseksi näemme opettajan polkimet, ei ammattimaisessa opetuksessa, jossa opettajan on vähäisen opetuskokemuksen perusteella vaikeampi monesti ennakoida tapahtumia ja oppilaan toimintaa ja välittää ohjeet oppilaalle ajoissa.
- Jos ajoneuvosta puuttuvat opettajan hallintalaitteet on se merkittävä riski myös työturvallisuudelle.

Onko opetusta koskevilla muutoksilla vaikutusta liikenneopettajuuteen ja liikenneopettajalupaan?

- Vaatii liikenneopettajalta kehittymistä ja kouluttautumista. Säilytetään liikenneopettajalupa, merkki ammattipätevyydestä.

Luovutaanko AM-luokassa luokkaan kuuluvien ajoneuvojen ajo-oikeuksien suorittamisesta erikseen?

- Ei luovuta, molemmat ajoneuvot ovat luonteeltaan erilaisia ja tarvitaan siten ajoneuvo kohtainen koulutus.

Pysytetäänkö moottoripyörän harjoittelulupavaihtoehto ja miten siinä huomioidaan opetusvaatimusten muutokset?

- Luovutaan, ei vastaa nykyvaatimusta liikenneturvallisesta ajamisesta. Ajo-opetukselle asetettu minimi määrä ei ole riittävä perustaitojen hankintaan käsittelytehtävissä, eikä liikenteessä.

Korvataanko moottoripyöräajokorttia kokemuksella suoritettaessa päivän koulutus ajokokeella direktiivin toisen vaihtoehdon mukaisesti?

- Ei korvata. Tärkeämpi on pyrkiä yhdistämään 2 eri koulutusta eriluokkien välillä 1 koulutuksella. Jos kuljettajalla on A1 ajo-oikeus, korotetaan se yhdellä 7h koulutuksella seuraavaan ajo-oikeuteen. Jos kuljettajalla on ensimmäinen A2 ajo-oikeus, korotetaan se yhdellä 7h koulutuksella seuraavaan ajo-oikeuteen.

•

Onko ja miltä osin tarpeen toteuttaa raskaan kaluston muutoksia tämän uudistuksen yhteydessä?

- Tarkastellaan Ryhmät 1 ja 2 erillään.

Ajoharjoittelun lisääminen

- Ajoharjoittelun lisääminen on mahdollista yhteisopetusmallissa jossa voidaan yhdistää ammattiopetuksen ja opetuslupa-opetuksen hyvät puolet. Toteutetaan ajoharjoittelu aina opetuksen yhteydessä valvottuna. Kuljettajatutkinnon jälkeen voidaan rajoittaa itsenäistä ajamista esim. yö aikaan ja vähentää onnettomuusriskiä. Valvontaan voidaan käyttää seurantalaitteita. Käytetään vain B-luokan ajo-oikeuden yhteydessä.

Kuljettajatutkinto

- Säilytetään määrämuotoinen opetus ja nykymuotoinen kuljettajatutkinto. Tutkintoa on syytä kuitenkin tarkastella ja vaatimustasoa nostaa kaikissa luokissa vaikka erityisesti tutkintopainotteiseen järjestelmään ei siirrytä. Tämän hetkinen tutkinnon taso ei kaikilta osin vastaa nykyliikenteen vaatimuksia, vaikka tasoa on nostettu viimevuosien aikana.
- Erityisesti 2-pyöräisiltä vaaditaan tiukempaa tutkintoa.
- AM120-luokaan lisätään ajokoe liikenteessä. Ei anneta helpotuksia käsittelytehtäviin olosuhteiden ollessa huonot, aiheuttaa eriarvoisuutta hyvissä olosuhteissa / huonoissa olosuhteissa tehtyjen kokeiden välillä. Annetaan tutkinnonvastaanottajalle oikeasti mahdollisuus hylätä suoritus jos ei täytyä asetettuja tutkinto vaatimuksia.

Onko säilytettävä poliisin mahdollisuus määrätä uuteen ajokokeeseen?

- Kyllä, toistuvien liikenne rikkomuksien vuoksi tms. vuoksi.

Missä määrin on tarpeen käyttää ajokoetta terveydellisten edellytysten arvioinnissa ja mitä osaamisvaatimuksia siitä aiheutuu ajokokeen vastaanottajalle?

- Ajokoe ei ole oikea keino kuljettajan terveydellisten edellytysten arvioinnissa. Tutkinnonvastaanottajilta puuttuu koulutus eri sairauksien vaikutusten arviointiin liikenteessä. Kuljettajan ei tarvitse ilmoittaa tutkinnonvastaanottajalle terveydentilaansa liittyvistä asioista.
- On olemassa jo Terveysperusteinen ajokvynarviointi joka vastaa terveydellisten edellytystenarviointiin paremmin ja lääkärille jää viime kädessä vastuu ajoterveysvaatimusten täyttymisestä

Muu ajokorttisääntely

Ikä

Pitäisikö ajo-opetuksen aloitusikä (laskea? sana puuttuu muistiosta) AM-luokassa, vaikka se olisi silloin alempi kuin rikosoikeudellisen vastuun alaikäraja?

- Ei pidä laskea. Erityisesti AM120-luokassa oppilaan toimintaan ei voi aina luotettavasti ja nopeasti vaikuttaa edes radioyhteydellä annettavalla ohjeistuksella, joten oppilaan tulee kuljettajana vastata tekemisistään. Lisäksi erittäin harva alle 15 vuotias on riittävän ”kypsä” toimimaan ajoneuvon kuljettajana.

Onko B-luokan ajokortin vähimmäisikä laskettava vuodella nykyisestä, mihin EU antaa kansallisesti mahdollisuuden?

- Ei pidä laskea, nykyinen 18 vuoden ikä on suurimmalle osalle B-luokan ajo-oikeuden hankkijoita riittävä toimiakseen vastuullisena kuljettajana liikenteessä.
- Kuljettajakoulutuksen uudistamisen tavoitteissa kerrottiin tarpeettoman kansallisen sääntelyn vähentämisestä ja tämä mielestämme aiheuttaisi sen lisäämistä.
- Autolla tehdään nykyään helposti matkoja ulkomaille, joissa alle 18 vuotiaan ajo-oikeus aiheuttaa ongelmia, joten vähimmäisiän laskeminen ei ole perusteltua.

Ajoterveys

Onko poliisilla oltava oikeus määrätä lääkärintodistus esitettäväksi?

- On, säilytetään poliisilla mahdollisuus valvontatoimenpiteisiin.

Onko lääkärinlausuntojen kuuden kuukauden määräaika paikallaan?

- On, terveydentila voi merkittävästi muuttua jo lyhemmälläkin aika välillä

Uuden kuljettajan rikkomusten seuranta

Onko Uuden kuljettajan rikkomusseurantaa muutettava?

- Voitaisiin ottaa tarkempi virhepistejärjestelmä eduskunnan edellytyksen mukaisesti. Uusille kuljettajille tarvitaan ehdottomasti tarkempi rikkomusseuranta.
- Voitaisiin ottaa takaisin käyttöön uusi tutkinto ajo-oikeutensa menettäneille
- Trafi Tie 2016 seminaarissa Olof Stenlund, (Swedish Transport Agency, Road and RailDepartment) kertoi, että kuljettajatutkinnon lisäksi myös riskikoulutus on suoritettava uudelleen jos ajo-oikeuden menettää kyseisenä aikana.
http://www.trafi.fi/filebank/a/1462883900/8a5a949b219a86483bd87a1fde985013/20605-Olof_Stenlund_final.pdf

Ajokorttien voimassaoloajat

Onko kansallisen lisäsääntelyn keventämisen tarkoituksessa luovuttava iäkkäiden ajokorttien lyhyemmistä voimassaoloajoista?

- Ei ole, iäkkäiden terveys ja ajokyky voi muuttua nopeasti joten lyhyemmät väliajat ovat tarpeelliset.

Jos ajokorttien voimassaoloaikoja pidennetään iäkkäillä, onko tarpeen korvata harvemmin tapahtuva uusiminen muulla ajoterveyden täyttymisen seurannalla?

- On, ehdottomasti lääkärin toimesta.

Ajokorttidirektiivi sääntelee ajokortin vaatimukset ja jäsenvaltioiden ajokortit tunnustetaan vastavuoroisesti. Ajokorttien myöntämistä varten käyttöön otettua EU:n ajokorttiverkostoa edellytetään käytettäväksi ajokortteja myönnettäessä. Komission mukaan verkkoa ei voi

käyttää liikennevalvonnassa. Kansallisesti on ollut halukkuutta luopua ajokortista erillisenä dokumenttina, koska poliisin valvonnassa on rekisteritiedot käytettävissä reaaliaikaisen yhteyden kautta. Muutos voisi olla toteutettavissa kotimaassa, Ahvenanmaata lukuun ottamatta, luopumalla ajokortin lunastus- ja mukanapitämisvelvollisuudesta. Kortti tarvitaan kuitenkin maan rajojen ulkopuolella ja Ahvenanmaalla. Kortti valmistettaisiin vain sitä pyydettyä. Onko perusteltua toteuttaa muutos näissä rajoissa?

- Tietoliikenneyhteydet eivät toimi maassamme niin hyvin kuin kuvitellaan. Ihmiset eivät saa aina edes yhteyttä hätänumeroon saati pysty saamaan yhteyttä nettiin. Ajokortti fyysisenä on selkeä osoitus ajo-oikeudesta ja kelpaa myös joissain tilanteissa epävirallisena henkilöllisyystodistuksena. Muutoksen toteuttaminen aiheuttaisi kansalaiselle lisäkustannuksia.

EU sääntelee korttien hallinnollista määräaika. Onko ajokortin hallinnollinen määräaika ja ajo-oikeuden voimassaoloaika erotettava?

- Ei ole, selvyuden kannalta parempi, että molemmat ovat samat.

Onko tarvetta erilliselle ajokorttiluvalle?

- Ajokorttilupa-asiat voitaisiin hoitaa teoriakokeeseen saapumisen yhteydessä.

Oulun- ja Lapin läänin Autokoulu yhdistys ry. esittää, että Liikenne- ja viestintä ministeriö tukeutuu mahdollisissa uudistuksissaan tutkittuun puolueettomaan tietoon, eikä toteuta mielivaltaisesti yksittäisten henkilöiden tai ns. asiantuntija organisaatioiden mielihaluja.

Toivomme, Liikenne- ja viestintäministeriön toimivan Oikeusministeriön antaman, Säädoskehdotusten vaikutusten arviointi ohjeen mukaisesti ja arvioivan suunniteltujen toimenpiteiden vaikutusta. Erityisesti toivomme vaihtoehtoisia tapoja saavuttaa uudistukselle asetetut tavoitteet, uudistuksen vaikutusarvio analyysin ja kuvauksen esitettävien toimien keskeisistä hyödyistä ja kustannuksista, niiden kohdentumisesta kuluttajiin ja yrittäjiin, sekä arvio vaikutusten suuruudesta. Muistiossa ei arvioida juurikaan uudistuksen taloudellisia vaikutuksia. Esimerkiksi vaikutukset pk- ja mikroyrityksille ovat mahdollisesti kohtalokkaita. Digitaalisuuden hyötyjen vaikutukset kuljettajakoulutukseen on myös arvioitava, sillä ainakin Pohjois-Suomessa on alueita joissa ei vielä näitä palveluja pystytä täysin hyödyntämään puutteellisten yhteyksien vuoksi.

Soisimme poukkoilevan lainsäädännön olevan historiaa ja muutoksiin lähdeä harkiten ja välttämättä ajattelemattomia kokeiluja. Kannustamme liikenneturvallisuutta parantaviin kokeiluihin, mutta silloinkin niin että pystyisimme pitämään Suomen elinkelpoisina niin ihmisille kuin yrityksille, myös täällä Pohjoisessa.

OULUN- JA LAPIN LÄÄNIN AUTOKOULUYHDISTYS RY

Timo Nuutinen
puheenjohtaja

Marko Kaakinen
sihteeri

Oulun- ja Lapin läänin Autokoulu yhdistys r.y.
Kedonperäntie 27, 91900 LIMINKA www.ou-la.net