

Osasto / Yksikkö  
Laatija

Jakelun mukaan

## Arviomuistio kuljettajakoulutus uudistuksen lähtökohdista lausunnolle

Liikenne- ja viestintäministeriö lähettää lausunnolle kuljettajakoulutus uudistuksen lähtökohdista käsittelevän arviomuistion. Muistio on myös liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilla osoitteessa <http://lvm.fi/lausuntopyynnöt>.

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.

Muistioon on koottu kuljettajakoulutus uudistuksen lähtökohdat ja tavoitteet ilman varsinaisia ehdotuksia tai toteutusvaihtoehtoja. Muistioon on sisällytetty myös ajokortteihin liittyvä kansallinen lisäsääntely, jota voidaan EU-vaatimusten estämättä keventää. Muistioon sisältyy kuljettajakoulutus uudistuksen toteutusta koskevia kysymyksiä, jotka on ratkaistava valmistelussa. Muistion tarkoituksena on kuulla sidosryhmiä ja muita tahoja näkemysten huomioon ottamiseksi jo uudistuksen valmistelun alkuvaiheessa. Varsinainen hallituksen esitys on tarkoitus lähettää lausunnolle alkuvuodesta ja eduskuntaan keväällä 2017.

**Lausuntoaika päättyy 18.11.2016.** Lausunnot pyydetään toimittamaan liikenne- ja viestintäministeriön kirjaamoon osoitteella kirjaamo(at)lvm.fi. Lisätietoja antaa hallitusneuvos Eija Maunu (puh. 040 7164140).

Sabina Lindström  
Yksikön johtaja, liikenneneuvos

Liitteet

Arviomuistio kuljettajakoulutus uudistuksen lähtökohdista

## Jakelu

Oikeusministeriö  
 Ulkoasiainministeriö  
 Opetus- ja kulttuuriministeriö  
 Puolustusministeriö  
 Sisäasiainministeriö  
 Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö  
 Työ- ja elinkeinoministeriö  
 Valtiovarainministeriö

Liikenteen turvallisuusvirasto  
 Poliisihallitus  
 Opetushallitus  
 Pääesikunta

Liikenneturva  
 Liikennevakuutuskeskus

Suomen Autokoululiitto SAKL  
 Hämeen ammatti-instituutin Liikenneopetuskeskus  
 Jyväskylän aikuisopisto JAO  
 Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry  
 Ammattipätevyyskouluttajat ry  
 Logistiikan Opetuksen Tuki LOT ry  
 Ajovarma  
 A-Katsastus Oy  
 Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry.  
 K-1 Katsastajat ry

Autoliitto  
 Taksiliitto  
 Suomen Kuljetus- ja logistiikka SKAL  
 Linja-autoliitto  
 Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto AKT  
 Autoliikenteen Työnantajaliitto ry  
 Moottoriliikenteen Keskusjärjestö

Suomen Motoristit ry Smoto  
 Moottoripyöräkerho 69 ry MP69  
 EHYT ry  
 Suomen Liikennelääketieteen yhdistys  
 Suomen lääkäriiliitto

Teknisen Kaupan Liitto/Mopo- ja moottoripyöräjaosto  
 MP-kauppiat  
 Oy Elfving Ab  
 Logistiikkayritysten liitto  
 Suomen Paikallisliikenneliitto ry  
 Suomen Yrittäjät ry  
 Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK  
 Elinkeinoelämän Keskusliitto ry  
 Teknologiateollisuus ry/maatalouskonevalmistajat  
 SF-Caravan ry

# SISÄLLYSLUETTELO

18.10.2016

JOHDANTO .....	2
1 AJOKORTIN SUORITUSJÄRJESTELMÄ .....	2
1.1 Ajokorttikoulutuksen sääntely.....	2
1.2 Opetus- ja tutkintovaatimukset eri ajokorttiluokissa .....	4
1.3 Ajokortin hinta .....	7
1.4 Viime vuosien keskeiset muutokset kuljettajaopetusvaatimuksissa.....	10
1.5 Liikenneturvallisuus eri kuljettajaryhmissä.....	11
1.6 Kuljettajakoulutus muissa Euroopan maissa .....	13
Ruotsi.....	14
Norja.....	14
Tanska .....	15
Alankomaat .....	15
Saksa.....	16
Iso-Britannia.....	16
Irlanti .....	17
Viro.....	17
Belgia.....	18
2 AJOKORTTISÄÄNNÖSTEN UUDISTAMINEN .....	19
2.1 Uudistamisen lähtökohdat .....	19
2.2 Uudistuksen tavoitteista ja keinoista .....	20
2.3 Muutosten kansallinen liikkumavara.....	20
2.3.1 Kuljettajaopetus ja kuljettajantutkinto.....	21
2.3.2 AM-luokan suoritusvaatimukset .....	22
2.3.3 B-luokan vähimmäisikä.....	22
2.3.4 Ajokorttien lyhyemmät voimassaoloajat .....	22
2.3.5 Ajoterveys .....	23
2.3.6 Ajokorttiluokitukseen ja kuljetusoikeuksiin liittyviä muutostarpeita.....	23
2.3.6.1 Traktorit.....	23
2.3.6.2 AM-luokan kevyt nelipyörä .....	24
2.3.6.3 B1-luokka .....	25
2.3.6.4 Rajoitettu ajo-oikeus.....	25
2.3.6.5 Ajokorttidirektiivin sisältämät ajo-oikeuden laajennukset .....	25
2.3.6.7 Ulkomaisten ajokorttien tunnustaminen Suomessa .....	26
3 MUUTOSTEN TOTEUTUSVAIHTOEHTOIHIN LIITTYVIÄ KYSYMYKSIÄ.....	27
3.1 Opetus.....	28
3.2 Ajoharjoittelun lisääminen .....	28
3.3 Kuljettajantutkinto.....	29
3.4 Muu ajokorttisääntely.....	29
Ikä .....	29
Ajoterveys .....	30
Uuden kuljettajan rikkomusten seuranta .....	30
Ajokorttien voimassaoloajat.....	30
Traktorikorttien muutostarpeet.....	30
Ulkomaisten ajokorttien kelpoisuus (muut kuin EU).....	31

# AJOKORTTISÄÄNNÖSTEN UUDISTAMINEN – MUISTIO KULJETTAJAKOULUTUSUUDISTUKSEN LÄHTÖKOHDISTA

## JOHDANTO

Liikenne- ja viestintäministeriössä on vireillä kuljettajakoulutussäännösten uudistamishanke, jonka keskeisenä tavoitteena on korostaa tutkintoa ajokortin suorittajan osaamisen arvioinnissa ja luopua ajokortin suorittamisen edellyttämästä määrämuotoisesta koulutuksesta sekä auton B-luokan ajokortin suorittamisesta useammassa vaiheessa. 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.

Kuljettajakoulutussäännösten uudistamisen yhteydessä tarkastellaan myös hallitusohjelman normien purkua koskevan kärkihankkeen tavoitteiden mukaisesti ajokortteihin liittyvää kansallista lisäsääntelyä ja sen tarvetta sekä esille nousseita muutostarpeita.

Hanke on tarkoitus valmistella avoimesti ja vuorovaikutuksessa sidosryhmien ja muiden tahojen kanssa. Tämän muistion tarkoituksena on kuulla sidosryhmiä ja muita tahoja näkemysten huomioon ottamiseksi uudistuksessa. Muistioon ei siksi sisälly varsinaisia ehdotuksia tai toteutusmalleja, vaan kuljettajakoulutus uudistuksen toteuttamiseen liittyviä kysymyksiä, jotka on ratkaistava valmistelussa.

Hanke käynnistyi elokuussa 2016 ja tämä muistio on lausunnolla lokakuussa 2016 Sidosryhmiä ja muita tahoja kuullaan laajasti myös muuten valmistelun aikana. Kuljettajakoulutuksen uudistamista koskeva ehdotus hallituksen esitykseksi on tarkoitus valmistella siten, että se olisi keväällä lausunnolla ja voitaisiin antaa eduskunnalle syksyllä 2017.

## 1 AJOKORTIN SUORITUSJÄRJESTELMÄ

### 1.1 Ajokorttikoulutuksen sääntely

Suomessa ajokortin suorittaminen edellyttää pääsääntöisesti luokkakohtaisen kuljettajaopetuksen saamista ja kuljettajantutkinnon suorittamista. Eräissä yksittäistapauksissa ajo-oikeuden laajentaminen voi tapahtua yksinomaan kuljettajantutkinnoilla tai opetuksella.

Ajokorteista ja niiden suorittamisen vaatimuksista säädetään ajokorttilaissa (386/2011) ja ajokortteja koskevassa valtioneuvoston asetuksessa (423/2011). Kansallisen lainsäädännön on täytettävä Euroopan unionin (EU) ajokortteja koskevassa direktiivissä 2006/126/EY asetetut ajokortteja ja niiden luokitusta, kuljettajantutkintoja ja ajokortin myöntämistä koskevat vähimmäisvaatimukset.

Kuljettajaopetussäännökset ovat pääosin kansalliset. EU:n ajokorttilainsäädäntöön sisältyy vain eräitä kuljettajaopetusta koskevia säännöksiä vaihtoehtona kuljettajantutkinnoille ajokortin kelpoisuutta laajennettaessa. Ne koskevat B-luokan ajoneuvolla vedettävien perävaunujen laajemman kuljetusoikeuden suorittamista ja moottoripyöräluokan korottamista toisessa moottoripyöräluokassa hankittua kokemusta hyväksi käyttäen. Muutoin EU:n ajokorttilainsäädän-

töön ei sisälly opetusvaatimuksia vaan kuljettajan osaamista säännellään luokkakohtaisten kuljettajantutkintovaatimusten kautta. Säännökset koskevat tutkinnon sisältöä ja kestoa, tutkintomenettelyä, tutkinnon vastaanottavan henkilön kelpoisuutta sekä ajokokeessa käytettäviä ajoneuvoja.

Kansallisten koulutusvaatimusten taustalla on ollut tavoite yhdessä kuljettajantutkinnon kanssa varmistaa ajokorttia suorittavan osaaminen myös silloin, kun sitä ei voida kuljettajantutkinnon keinoin arvioida.

Kuljettajaopetuksen antaminen ajokorttia varten on luvanvaraista. Opetus edellyttää viranomaisen myöntämää autokoululupaa tai opetuslupaa. Pakollisista opetusvaatimuksista johtuen opetusta ja sen toteuttamista säännellään yksityiskohtaisesti menettelyjen ja ajokortin suorittajien kohtelun yhdenmukaistamiseksi eri puolilla maata. Ajo-opetusta autokoulussa antavalta vaaditaan mopo-opetusta lukuun ottamatta liikenneopettajalupa. Opetuslupaopetus on ensisijaisesti vanhempien, isovanhempien tai huoltajien ja lasten kesken annettavaa opetusta, jossa opetusluvan saaja vastaa opetuksesta. Opetusluvan käyttöä ulkopuolisten opetukseen on määrällisesti rajoitettu. Mahdollisuus ulkopuolisten opettamiseen on huomioitu syystä, ettei kaikilla ole läheistä henkilöä opetuslupaopetusta antamaan. Opetusluvan saajalta edellytetään ajokortin lisäksi kokeella testattavaa opettavien asioiden tuntemusta ja sopivuutta tehtävään liikennerikosten estämättä.

Kuljettajaopetus on annettava viranomaisen vahvistaman opetussuunnitelman mukaisesti ja sisältövaatimukset koskevat myös opetuslupaopetusta. Luokkakohtaisissa opetussuunnitelmissa vahvistetaan opetuksen tavoitteet, sisällöt, opetusmenetelmät sekä perustaidot johon opetuksella pyritään ja oppimisen ja opettamisen periaatteet. Esimerkiksi B-luokassa opetuksen pääsisältöä on määritelty seuraavasti: kuljettajaopetus ja oppiminen, auto ja sen käsittely, auton käyttäytyminen ja varusteet, vastuullisen kuljettajan perustaidot, liikenteen vuorovaikutus, liikenneympäristö ja liikenteen ohjaus, maantieajo ja ajaminen taajamassa, risteysajo, ohitus, matkan suunnittelu, ennakointi, ajamisen sosiaalisuus ja ekologisuus, ajokunto ja sen hallinta, auton ja oman tilan hallinta. Koulutuksessa tuodaan esiin erilaisia välittömästi tai välillisesti ajamiseen vaikuttavia asioita kuten esimerkiksi seuran, terveydentilan ja oman tunnetilan vaikutus ajamiseen.

Opetussuunnitelmassa ja opetuksen vähimmäismäärissä huomioidaan aiemmin suoritettut ajokortit. Aiempi opetus luetaan hyväksi siltä osin kuin opetussuunnitelmat vastaavat toisiaan. Ajo-oikeutta laajennettaessa sisältönä on uuden ajokorttiluokan erityispiirteiden edellyttämän osaamisen hankkiminen. Raskaan kaluston kuljettajilta EU:n lainsäädännön pohjalta vaadittava kuljettajan ammattipätevyys voidaan myös eräin edellytyksin hyvittää ajokorttiopetuksen vähimmäismäärissä. B-luokan opetukseen saadaan oppilas ottaa vuotta ja muihin luokkiin kuusi kuukautta ennen ajokortin vähimmäisikää. AM-luokassa 15 vuotta on kuitenkin myös ajo-opetuksen vähimmäisikä.

Ajokortin suorittaminen päättyy normaalisti kuljettajantutkinnon suorittamiseen. Vain B-luokan auton kuljettajaopetus on jaettu useammassa vaiheessa annettavaksi. B-luokassa on vielä kuljettajantutkinnon jälkeen osallistuttava harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetukseen.

Ajokortti on mahdollista suorittaa myös ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä, jolloin sitä koskevat osittain eri säännöt opetuksen sovittamiseksi toisen asteen koulutukseen. Tavoitteena on raskaan kaluston ajokortin suorittaminen, vaikka oppilaiden iästä johtuen suoritetaan myös sitä edeltävä auton ajokortti. Myös tässä tapauksessa ajokorttiopetus annetaan autokoululuvalla. Oppilas voidaan ottaa raskaan kalus-

ton ajokorttikoulutukseen sinä vuonna kun hän täyttää 16 vuotta ja ajo-opetusta liikenteessä saadaan antaa oppilaan täytettyä 17 vuotta. Kysymyksessä on Opetushallituksen valvonnassa tapahtuva ammatillinen perustutkintokoulutus, jossa suoritetaan myös ammattipätevyysvaatimusten mukainen perustason ammattipätevyys, mikä mahdollistaa alempien ikävaatimusten soveltamisen raskaan kaluston ajokorttia myönnettäessä. Puolustusvoimien ajokortteja koskevat omat säännöksensä. Sotilasajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavista puolustusvoimien ajokorteista säädetään ajokorttilain 58 §:n nojalla puolustusministeriön asetuksella puolustusvoimien ajokorteista ja ajoluvista (23/2013). Puolustusvoimissa koulutetaan ensin osa raskaan kaluston ajokorteista, lähinnä kuorma-autokorteista. Puolustusvoimien kuljettajantutkintotodistukset hyväksytään siviilikortin saamiseen edellyttäen, että puolustusvoimien ajokorttien ikävaatimuksia korkeammat siviilikortin ikävaatimukset täyttyvät.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa monista keskeisistä ajokorttiin liittyvistä tehtävistä. Se myöntää ajokortit ja autokoululuvat, valvoo autokouluja, vahvistaa kuljettajaopetuksessa käytettävät opetussuunnitelmat ja vastaa kuljettajantutkintojen järjestämisestä. Tutkintotehtävät samoin kuin ajokortin myöntämiseen liittyvät asiakaspalvelutehtävät se hoitaa palveluntuottajien avulla. Molemmista tehtävistä vastaavat tällä hetkellä kuljettajantutkintojen vastaanottajina toimivat palvelun tuottajat. Poliisi vastaa ajokortinhaltijoiden valvonnasta ja voi vaatia uuden lääkärinlausunnon tai kuljettajantutkintotodistuksen esittämistä ja määrätä ajokieltoon.

Ajokorttilakia sovelletaan vain manner-Suomessa. Ahvenanmaalla on oikeus omaan lainsäädäntöön.

## 1.2 Opetus- ja tutkintovaatimukset eri ajokorttiluokissa

Ajokortin suorittaminen edellyttää pääsääntöisesti sekä teoria- että ajo-opetusta. Opetuksen luokkakohtaiset vähimmäismäärät määritellään tunteina, joiden kesto teoriaopetuksessa on 45 minuuttia ja ajo-opetuksessa 50 minuuttia. Teoriaopetus edellyttää opetukseen osallistumista ja siihen on syksystä 2015 lähtien voinut osallistua myös virtuaalililassa oppilaan ja opettajan kaksisuuntaisen vuorovaikutuksen mahdollistavan yhteyden välityksellä. Simulaattoria voidaan hyödyntää auton ajokorttia varten annettavassa ajo-opetuksessa ja B-luokan pimeällä ajamisen opetuksessa. B-luokan liukkaalla ajamisen ajoharjoittelu näyttöineen toteutetaan ajoharjoitteluradalla. Ajo-opetuksessa käytettävä ajoneuvo on varustettava opetustapahtumaa varten opettajan ajohallintalaitteilla silloin, kun opettaja on mukana ajoneuvossa. Esimerkiksi B-luokan kouluautossa on oltava opettajan jarru- ja kytkinpoljin, mutta opetustapahtumassa riittää opettajan jarrupoljin. Kuljettajantutkintojen vähimmäiskestoja koskevat säännökset sisältyvät ajokorttidirektiivin liitteeseen II. Ajoaika tiellä ei saisi sen mukaan olla vähemmän kuin 25 minuuttia alemmissa ajokorttiluokissa ja kuorma-auto- ja linja-autoluokissa vähemmän kuin 45 minuuttia. Suomessa ajokokeen kestoksi on määritelty vähintään 45 minuuttia B-luokan autolla, moottoripyörillä ja kevyellä nelipyörällä ja raskaalla kalustolla vähintään 60 minuuttia. Aikaan sisältyy myös muuta kuin tiellä ajoa.

Ennen ajo-opetuksen aloittamista liikenteessä oppilaalle edellytetään annettavaksi ajoneuvon kuljettamisen perustiedot ja riittävä ajoneuvon käsittelytaito.

AM-luokkaa lukuun ottamatta tutkintovaatimukset vastaavat ajokorttidirektiivin vaatimuksia. Traktoreiden kuljettamista koskevat vaatimukset eivät sisälly EU:n lainsäädäntöön. Kuljettajantutkintoa koskevat direktiivivaatimukset koskevat tutkinnossa käytettäviä ajoneuvoja, ajokokeen vastaanottajaa ja kokeen toteutusta. AM-luokassa ei käytännön koetta vaadita eikä siellä vaadita ajokokeen varustamista ajokokeen vastaanottajan polkimin.

Ajokorttidirektiivin mukainen ajokorttiluokitus tuli voimaan tammikuussa 2013. Uusimpana harmonisoituna ajokorttiluokkana otettiin käyttöön mopot ja kevyet nelipyörät sisältävä **AM-luokka**, joka vastaa siihen saakka kansallisesti käytössä ollutta M-luokkaa. Ajokorttiluokan suorittamista koskevat vaatimukset ovat EU:n vähimmäisvaatimuksia tiukemmat. Suomessa kummankin AM-luokkaan kuuluvan ajoneuvoluokan kuljetusoikeus on suoritettava erikseen. Kun ajokorttidirektiivissä vaatimuksena on teoriakoe, kansallisesti vaaditaan mopon kuljetusoikeutta suoritettaessa opetus, teoriakoe ja käsittelykoe sekä kevyen nelipyörän kuljetusoikeutta suoritettaessa opetus, teoriakoe ja ajokoe liikenteessä. Opetuksen määrä on kummankin ajoneuvoluokan kohdalla sama, mutta sisältövaatimukset määräytyvät ajoneuvon luokan mukaan. Teoriaopetuksen vähimmäismäärä on kummassakin ajoneuvoluokassa kuusi tuntia, vähintään neljän on oltava mopon kuljettamiseen liittyvää opetusta mopon kuljetusoikeutta suoritettaessa tai vähintään kahden kevyen nelipyörän kuljettamiseen liittyvää opetusta tämän ajoneuvon kuljetusoikeutta suoritettaessa. Ajo-opetuksen vähimmäismäärä on kolme tuntia, josta vähintään kolmasosan on oltava käsittelyopetusta ja loput ajo-opetusta liikenteessä suoritettavaa kuljetusoikeutta vastaavalla ajoneuvolla. AM-luokassa vähimmäisikävaatimus on 15 vuotta, mikä on myös ajo-opetuksen aloittamisen vähimmäisikä. Ajokorttidirektiivin mukainen AM-luokan harmonisoitu vähimmäisikävaatimus on 16 vuotta, mutta kansallisesti sallitaan jäsenvaltion asettaa ajokortin vähimmäisiäksi 14–18 vuoden väliltä.

Moottoripyöräluokista **A1, A2 ja A** jokainen on suoritettava erikseen luokakohtaisella kuljettajaopetuksella ja kuljettajantutkinnolla taikka pelkästään koulutuksella moottoripyöräluokkaa korotettaessa kokemuksen perusteella lähinnä ylempään luokkaan. Koulutusvaatimukset ovat kokemuvaihtoehtoa lukuun ottamatta kansallista sääntelyä, tutkintovaatimukset ovat ajokorttidirektiivin mukaiset. Kuljettajantutkintoon pääsemiseksi opetuksen vähimmäismääränä kaikissa luokissa on 12 tuntia teoriaopetusta ja yhdeksän tuntia ajo-opetusta. Nykyisen ajokorttidirektiivin mukaisesti voidaan ajokortin luokkaa korottaa kokemusta hyväksikäyttäen seitsemän tunnin koulutuksella tutkintoa suorittamatta, jos henkilöllä on vähintään kahden vuoden kokemus välittömästi alemmassa moottoripyöräluokassa. Moottoripyörän ajokortin suorittamisessa on edelleen käytössä kansallinen harjoituslupavaihtoehto, joka oikeuttaa teoria- ja käsittelykokeen suorittaneen ja säädetyn ajo-opetuksen saaneen harjoittelemaan ajamista itsenäisesti. Ajo-opetuksen vähimmäismäärä on neljä tuntia ja puolet siitä on oltava ajo-opetusta liikenteessä. Käsittelykoevaatimuksesta johtuen harjoittelun aloittaminen edellyttää ajokortin vähimmäisiän täyttymistä, joka on kuljettajantutkinnon ajokokeeseen pääsyn edellytys. Kahden vuoden kokemuvaihtoehtoa käyttämällä A-luokan ajokortin vähimmäisikä on mahdollista alentaa 24 vuodesta 20 vuoteen. Vähimmäisikävaatimus A1-luokassa on 16 vuotta ja A2-luokassa 18 vuotta.

Moottoripyörän ajokortin haltija, jolla ei ole auton ajokorttia, on kahden ensimmäisen vuoden ajan tiukemmassa rikkomusseurannassa ja hänet voidaan määrätä kokeneempaa kuljettajaa aikaisemmin ajokieltoon toistuvista liikenne rikkomuksista. Tiukempi rikkomusseuranta vastaa uusiin autonkuljettajiin sovellettavaa rikkomusseurantaa.

**B-luokan** auton ajokortin kuljettajaopetus annetaan kolmessa vaiheessa. Opetus on mahdollista aloittaa 17-vuotiaana. Perusvaiheen ja kuljettajantutkinnon suorittamisen jälkeen saatavan ajokortin vähimmäisikävaatimus on 18 vuotta.

Perusvaiheessa teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 19 tuntia ja ajo-opetuksen 18 tuntia. Opetukseen on sisällytettävä vaikeissa olosuhteissa ajamisen opetusta, mikä sisältää sekä pimeällä että liukkaalla ajamisen. Pimeällä ajamisen opetus ja siihen sisältyvät ajamisen näytöt ja harjoitukset voidaan toteuttaa myös simulaattorilla. Liukkaalla ajamisen opetuksessa järjestettävät ajamisen näytöt ja harjoitukset toteutetaan ajoharjoitteluradalla. Liukkaalla ajamisen näytöissä havainnollistetaan etenkin nopeuden vaikutuksia jarrutusmatkaan ja ajoneuvon hallitta-

vuuteen. Ajokortin saamisen jälkeen seuraavassa harjoitteluvaiheessa opetuksen määrä on tunti teoriaopetusta ja kaksi tuntia ajo-opetusta. Syventävässä vaiheessa sekä teoria- että ajo-opetuksen määrä on neljä tuntia. Ajo-opetuksesta puolet on oltava ajamista liikenteessä ja puolet harjoittelua ajoharjoitteluradalla.

Uusi kuljettaja on kahden vuoden ajan ajo-oikeuden saamisesta tiukemmassa rikkomusvalvonnassa. Hänet voidaan silloin määrätä kokoneempaa kuljettajaa aikaisemmin ajokieltoon toistuvista liikenne rikkomuksista. Harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetus on saatava kahden vuoden sisällä ajo-oikeuden saamisesta.

**Kuorma-auton ja linja-auton ajokortin** saaminen edellyttää direktiivin mukaan B-luokan auton ajo-oikeutta. Opetuksen määrät vaihtelevat suoritettavan luokan, henkilöllä ennestään olevan raskaan kaluston ajokortin tai ammattipätevyyden mukaan. Osaamisvaatimusten sisällönä ovat suoritettavan luokan erityispiirteet. Esimerkiksi C1-luokan kuorma-autokorttia varten teoriaopetuksen vähimmäismäärä on yhdeksän tuntia ja ajo-opetuksen viisi tuntia. Korotettaessa C1-luokan ajokortti C-luokkaan vähimmäisvaatimuksena on teoriaopetusta kolme tuntia, kun ilman C1-luokkaa C-luokan teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 12 tuntia. Ajo-opetuksessa vastaavat vähimmäismäärät ovat viisi ja kymmenen tuntia. D1-luokan linja-autokortin teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 15 tuntia tai jos hänellä on ennestään kuorma-auton ajokortti vähintään yhdeksän tuntia. Ajo-opetuksessa vastaavat määrät ovat 15 ja 10 tuntia. D-luokassa teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 27 tuntia, tai 15 tuntia jos henkilöllä on ennestään kuorma-auton ajokortti, taikka kuusi tuntia jos hänellä on ennestään D1-luokan linja-auton ajokortti. Ajo-opetuksessa vähimmäismäärät ovat vastaavasti 40, 30 ja 15 tuntia.

**E-luokan yhdistelmäajokortteja** suoritettaessa teoriaopetuksen vähimmäisvaatimus esimerkiksi C1E-luokassa on kahdeksan tuntia sekä CE-luokassa 15 tuntia tai seitsemän tuntia, jos CE-luokkaa suoritavalla on ennestään C1E-luokan ajokortti. Vastaavat vähimmäismäärät ajo-opetuksessa ovat 10, 30 ja 20 tuntia. Kummassakin linja-autoluokassa (D1 ja D) teoriaopetuksen vähimmäisvaatimus on kahdeksan tuntia ja ajo-opetuksen kymmenen tuntia. Raskaan kaluston ajokorttia suoritettaessa opetusmäärät voivat olla tätäkin alemmat, jos raskaan kaluston kuljettajan ammattipätevyyden omaava ei ole edeltäneen vuoden sisällä suorittanut muuta raskaan kaluston ajokorttia lyhyemmällä koulutuksella ammattipätevyyttä hyväksi käyttäen. BE-luokan yhdistelmä tutkintoon pääsemiseksi ei opetusta vaadita. BE-luokan vaatimuksia sovelletaan myös direktiivin mahdollistamaa B-luokan laajemman yhdistelmän kuljetusoikeutta. Kysymyksessä on yhdistelmä, jossa B-luokan ajoneuvon on kytketty perävaunu, jonka kokonaismassa ylittää 750 kiloa, ja jossa koko yhdistelmän kokonaismassa ylittää 3500 kiloa mutta ei 4250 kiloa.

Valtaosa kuorma-auton ajokorteista suoritetaan puolustusvoimissa varusmiespalveluksen yhteydessä. Vähimmäisikä lukuun ottamatta puolustusvoimien ajokorttien suorittamisvaatimusten katsotaan vastaavan siviilikortin vaatimuksia niin, että ajokortit vaihdetaan tutkintotodistusta vastaan siviilikorttiin direktiivin edellyttämän vähimmäisikävaatimuksen täytyessä. Ikävaatimusten eroista johtuen puolustusvoimien tutkintotodistuksille on tunnustettu pitempi voimassaoloaika ajokorttien vaihdon varmistamiseksi. Muulta osin raskaan kaluston ajokortteja suoritetaan ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa ja kyseiseen koulutukseen erikoistuneissa autokouluissa. Raskaan kaluston ajokorttiopetus perinteisissä autokouluissa väheni merkittävästi ammattipätevyyssäännösten voimaan tullessa. Etenkin C-luokan kuorma-auton ajokortin suorittaminen väheni merkittävästi EU-lainsäädännön soveltamisen jälkeen. EU:n lainsäädännön mukaan kuorma-autokortti ei voi olla ensimmäinen auton ajokortti, jollaisena ajokortteja aiemmin suoritettiin.



Raskaan kaluston kuljettajien vähimmäisikävaatimuksia säännellään EU:n ajokortti- ja ammattipätevyyslainsäädännön kautta. Raskaimmissa kuorma- ja linja-autoluokissa (C ja D) voidaan ajokortin vähimmäisikää laskea perusteisella 280 tunnin ammattipätevyyskoulutuksella. Kuorma-autokorteissa C1-luokan ajokortin vähimmäisikävaatimus on 18 vuotta ammattipätevyyskoulutuksen kestosta riippumatta. C-luokan ajokortin vähimmäisikävaatimus on 21 vuotta, mutta perusteisella ammattipätevyyskoulutuksella 18 vuotta. Linja-auton kuljettajan ajokortin vähimmäisikävaatimus D1-luokassa on 21 vuotta ja D-luokassa 24 vuotta, joka voidaan perusteisella ammattipätevyyskoulutuksella laskea 21 vuoteen ja nopeutetulla 140 tunnin ammattipätevyyskoulutuksella 23 vuoteen. Lisäksi ammattipätevyysäännökset mahdollistavat sen, että kansallisesti voidaan ottaa käyttöön linja-auton kuljettajan alempi 18 vuoden ikäraja. Tämä on Suomessa käytössä ja se oikeuttaa ajamiseen vain täällä ajamiseen. Edellytyksenä 18 vuoden ikärajan soveltamiseen on opetus suunnitelmaperusteisen linja-auton kuljettajan ammatillisen perustutkinnon suorittaminen.

EU:n lainsäädäntö ei sisällä traktorin kuljettamista koskevia säännöksiä, vaikka säänteleekin traktoreiden ajoneuvovaatimuksia. Traktorikorttien luokittelussa sovelletaan EU:n ajoneuvosäännösten mukaista luokittelua suurin rakenteellinen nopeus enintään 40 kilometriä tunnissa tai yli sen. Traktoreiden kansalliset ajokorttiluokat ovat T ja LT, joita varten ei vaadita kuljettajaopetusta. Molemmissa luokissa vähimmäisikävaatimus on 15 vuotta. T-luokan traktorin suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa ja ajokortti edellyttää luokka-kohtaisen teoriakokeen suorittamista. T-luokkaan sisältyvät myös kansalliset luokat moottorikelkat ja moottorityökoneet. LT-luokan traktori on traktori, jonka rakenteellinen nopeus ylittää 40 mutta ei 60 kilometriä tunnissa. LT-luokan ajokortin saaminen edellyttää luokka-kohtaisen teoriakokeen lisäksi käsittelykokeen suorittamista. Traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus ylittää 60 kilometriä tunnissa edellyttävät auton ajokorttia, jonka luokka määräytyy traktorin kokonaisuutensa mukaan samoin kuin henkilö- ja kuorma-autoilla. Ajoneuvoteknisesti traktorit, joiden rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, kuuluvat traktoreihin, joiden rakenteellinen nopeus ylittää 40 kilometriä tunnissa, mutta niitä koskevat omat tiukemmat vaatimukset.

EU- ja ETA-korttien vastavuoroisen tunnustamisen perusteena on ajokortti, ajokortin osasuoritukset kuten suoritettua kuljettajantutkintoa ei jäsenvaltioilla ole velvollisuutta tunnustaa. EU:ssa on käytössä ajokortin myöntämisessä käytettäväksi tarkoitettu ajokorttiverkko haltijan ajokorttitilanteen tarkistamiseksi. Ajokorttidirektiivissä sallitaan vain yksi ajokortti ja jäsenvaltioiden edellytetään varmistuvan siitä, ettei henkilöllä ole ennestään ajokorttia.

### 1.3 Ajokortin hinta

Ajokortin hinta koetaan Suomessa yleensä korkeaksi. Suurin osa kustannuksista aiheutuu opetus vaatimuksista. Muut kustannukset ovat lähinnä viranomaismaksuja kuljettajantutkinnosta sekä ajokorttiluvasta ja siihen tarvittavista liitteistä kuten hakemukseen tarvittavista valokuvista ja lääkärintodistuksesta. Ajokorttiluvasta peritään 40 euroa. Luvan hakemiseen liittyviltä lisäkustannuksilta voidaan välttyä esimerkiksi, jos valokuvana voidaan käyttää ajoneuvoliikennerekisteriin aiemmin talletettua valokuvaa tai henkilöllä on ennestään vähintään vastaavat terveysvaatimukset edellyttävä ajokortti, jolloin uutta lääkärinlausuntoa ei vaadita. Kuljettajantutkinnon teoriakoemaksu on 31 euroa. Ajokokeista perittävät maksut vaihtelevat suoritettavan luokan mukaan. Alimmissa luokissa ajokokemaksu on 65 euroa, BE-luokan yhdistelmä-

tutkinnossa samoin kuin raskaan kaluston tutkinnoissa 99 euroa ja raskaan kaluston E-luokan yhdistelmä­tutkinnoissa 110 euroa.

Opetuslupaopetuksessa kustannuksia aiheutuu opetusluvasta ja ajoneuvon käytöstä opetuksessa. Opetusluvasta peritään 30 euroa ja opetettavia asioita koskevasta opetusluvan hakijan ko­keesta 31 euroa. Opetusautoon on asennettava opettajaa varten oma jarrupoljin ja ulkopuoli­nen peili ja auto on muutokatsastettava opetusajoneuvoksi. Jarrupolkimesta aiheutuvat kus­dannukset vaihtelevat asennustavan ja asennuspaikan mukaan. Keskimäärin arvioiden niistä aiheutuvat kustannus on muutaman sata euroa.

B-luokassa opetuskustannukset koostuvat perusvaiheen, harjoitteluvaiheen ja syventävän vai­heen opetuksesta. Opetus autokoulussa maksaa perusvaiheessa keskimäärin noin 1400–1600 euroa, harjoitteluvaiheessa noin 200 euroa ja syventävässä vaiheessa noin 350 euroa. Kuljetta­jantutkinnon teoriakokeesta perittävä maksu on 31 euroa ja ajokoemaksu 65 euroa.

Alla on esimerkkejä hinnoista, joilla ajokorttiopetusta on autokoulujen ilmoitusten perusteella B-luokan henkilöauton, mopon/kevyen nelipyörän ja A1-luokan kevytmoottoripyörän ajokort­tia varten tarjolla eri puolilla maata. B-luokassa ratamaksu liittyy tässä syventävässä vaiheessa tapahtuvaan harjoitteluun ajoharjoitteluradalla. Kysymyksessä on ajoharjoitteluradan ylläpitä­jän perimä maksu radan käytöstä. Perusvaiheessa ajoharjoitteluradalla käynti sisältyy koko­naishintoihin. Pimeällä ajamisen opetus liittyy B-luokan ajokortin suorittamiseen. Opetus voi­daan toteuttaa myös simulaattorilla. A1-luokan opetus voidaan saada autokoulussa tai auto­koulusta ottaa harjoitusluvan saamisen edellyttämä ajo-opetus ennen itsenäisen ajoharjoittelun aloittamista.

## B-luokka

<u>Alue</u>	<u>perusvaihe</u>	<u>harjoitteluv.</u>	<u>syventävä v.</u>	<u>ratamaksu</u>
Pääkaupunkiseutu	1100-1930€	150-250€	250-475€	70-98€
Turun seutu	999-1890€	149-290€	240-310€	70€
Jyväskylä	1450-1760€	200-220€	320-390€	80€
Joensuu	1660-1920€	160-230€	380-470€	60-85€
Oulun seutu	1390-1887€	175-230€	295-389€	75-100€
Rovaniemi	1190-1400€	175-240€	240-250€	45-80€

## Pimeällä ajamisen opetus B-luokassa

Perinteinen/opetus simulaattorilla

Pääkaupunkiseutu	80–125€/90–125€ (ei eroa hintaluokat:90,115,118,125€)
Turun seutu	80–90€/100€ (ei eroa hintaluokat: 80, 90, 100)
Jyväskylä	80–90€/90€
Joensuu	70–90€/120€
Oulun seutu	80–105€/90–105€
Rovaniemi	65–85€/70€

#### **Mopo/kevyt nelipyörä**

Pääkaupunkiseutu	360–524€/536–696€	molemmat 755–820€
Turun seutu	220–480€/410–520€	
Jyväskylä	380–460€/470€	
Joensuu	399–510€/720–740€	molemmat 980€
Oulun seutu	390–525€/610€	
Rovaniemi	300–385€/500€	

#### **A1-luokka/ harjoitusluvan edellyttämä opetus**

Pääkaupunkiseutu	909–1306€/585–869€
Turun seutu	680–790€/480–640€
Jyväskylä	950–1100€/750–780€
Joensuu	850–870€/-
Oulun seutu	755–980€/-
Rovaniemi	820–890€/580€

#### 1.4 Viime vuosien keskeiset muutokset kuljettajaopetusvaatimuksissa

B-luokan kuljettajaopetusta uudistettiin vuoden 2013 tammikuussa ajokorttilain voimaantulon yhteydessä. Ajokortin suorittamisessa siirryttiin kahdesta vaiheesta kolmeen vaiheeseen samalla kun ajo-opetuksen määriä lisättiin neljällä tunnilla ajokokemuksen lisäämiseksi. Valvoituissa olosuhteissa tapahtuvan ajoharjoittelun ennen itsenäisen ajamisen aloittamista on tutkitusti todettu parantavan uusien kuljettajien turvallisuutta ja vähentävän nuoreen ikään liittyvää onnettomuusriskiä. Opetuslupaopetusta kehitettiin ulkomaisten mallien mukaan ammattiopeutukseen tukeutuen asettamalla opetusluvan haltijan ja oppilaan yhteisopetus autokoulussa edellytykseksi opetusluvan saamiselle. Tyytymättömyys ajokortin korkeaan hintaan yleensä ja opetuslupaopetuksen kohonneet kustannukset saivat ankaran kritiikin osakseen. Kun lisäksi ilmeni ongelmia opetusluvan saamisen edellytyksenä olevan autokouluopetuksen saamisessa, mikä muodostui esteeksi opetuslupien myöntämiselle, opetuslupaopettajan ja oppilaan yhteisopetusta autokoulussa koskeva vaatimus poistettiin vuoden 2014 alusta.

Syksyllä 2015 muutettiin opetuksen toteutusta koskevia säännöksiä niin, että simulaattorin käyttö on mahdollista myös B-luokan ajo-opetuksessa ja teoriaopetukseen osallistuminen on mahdollista virtuaalitallassa. Samassa yhteydessä purettiin opetuksen rajoituksia muun muassa päivittäin annettavan opetuksen enimmäismäärästä.

Opetusta ja käytännön koetta koskevat vaatimukset lisättiin kesäkuussa 2011 mopon ja kevyen nelipyörän ajokorttivaatimuksiin. Ennen harmonisoidun tammikuussa tapahtunutta AM-luokan käyttöönottoa vaatimukset kohdistuivat sitä edeltävään kansalliseen M-luokkaan. Uudistuksen pääpaino oli mopoilijoiden turvallisuuden parantamisessa, mutta muutokset kohdistuivat myös kevyiden nelipyöräisten kuljettajiin vaatimusten yhdenmukaistamiseksi. Sitä ennen voitiin M-luokka suorittaa joko mopolla tai kevyellä nelipyörällä ja ajokortti tuotti molempien ajoneuvojen ajo-oikeuden.

Mopot ja kevyet nelipyörät sisältävän AM-luokan vaatimukset ovat vähimmäisikävaatimusta lukuun ottamatta Suomessa EU:n lainsäädäntöä tiukemmat. Ajokorttidirektiivissä edellytyksenä on teoriakokeen suorittaminen luokkaan kuuluvia ajoneuvojen luokkia erittelemättä. AM-luokassa harmonisoitu vähimmäisikävaatimus on 16 vuotta, mutta kansallisesti ikävaatimus on mahdollista asettaa 14–18 ikävuoden väliltä.

Mopokortin edellyttämän opetuksen määrä ja tutkintovaatimukset pyrittiin minimoimaan ajokortin kohtuuttoman hinnannousun ehkäisemiseksi. Tästä huolimatta hinnan nousua noin 300–500 euroon pidettiin suurena kun aiemmat kustannukset teoriakokeesta ja viranomaismaksuista olivat vajaan sadan euron luokkaa. Opetusvaatimuksista johtuen ajokortin suorittamisessa otettiin myös opetuslupavaihtoehto käyttöön ja opetuksen saatavuus pyrittiin huomioimaan opetuslupaopetuksissa. Opetuksen saatavuuden takaamiseksi ajo-opetusta antavan vaatimukset asetettiin opetuslupaopettajan vaatimusten mukaan myös autokoulussa. AM-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen erilaisuuden ja niiden paikkaa liikenteessä koskevien erojen takia asetettiin mopojen ja kevyiden nelipyöräisten kuljetusoikeuden saamiselle erilliset vaatimukset.

Etenkin mopo-opetuksessa sisällöt määriteltiin mopo-onnettomuuksissa todettujen keskeisten syiden, kuten ajoneuvon hallinnan puutteiden ja risteyksissä ajamisen perusteella. Mopon kohdalla ajo-opetusta käsittelyopetuksineen pidettiin riittävänä, mistä syystä tutkintovaatimuksiksi asetettiin teoria- ja käsittelykoe. Sitä vastoin kevyen nelipyörän kohdalla päädyttiin ajokokeen vaatimiseen, koska niiden paikka on ajoradalla autojen seassa edellyttää siihen tarvittavaa osaamista.

Traktoreita koskevan EU-asetuksen 167/2013 voimaantulon johdosta uudistettiin traktoreiden ajokorttivaatimukset vuoden 2016 alusta. EU-asetuksessa ajoneuvot määritellään niiden suurimman rakenteellisen nopeuden mukaan traktoreihin, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa tai yli sen. Vastaavaa jakoa noudatettiin myös ajokorttivaatimuksissa. Ajokortit jaettiin 60 kilometriin tunnissa saakka kahteen traktoriluokkaan. Traktoreille, joiden rakenteellinen nopeus ylittää 60 km/h, asetettiin vaatimus auton ajokortista, jonka luokka määräytyy ajoneuvon kokonaismassan mukaan. Myös EU-asetuksessa on traktoreille, joiden rakenteellinen nopeus ylittää 60 kilometriä tunnissa asetettu tiukempia teknisiä vaatimuksia. T-luokan traktorin suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa ja LT-luokassa yli 40 ja enintään 60 kilometriä tunnissa. Molemmista traktoriluokissa vähimmäisikä on 15 vuotta. Eduskuntakäsittelyn yhteydessä liikenne- ja viestintävaliokunta piti traktoreiden kohdalla toteutettua ratkaisua välivaiheena ja edellytti mietinnössään traktoreiden ja niihin luokkiin kuuluvien muiden ajoneuvojen kuljettamiseen liittyvien muutostarpeiden arvioimista tulevien säädöshankkeiden yhteydessä. Valiokunta piti tavoitteena vain yhden traktorin ajokorttiluokan käyttöön ottamista rakenteelliselta nopeudeltaan enintään 60 km/h kulkeville traktoreille. Lisäksi se painotti teoria- ja käsittelykokeiden kehittämistä niin, että ne vastaavat paremmin liikenneturvallisuuden vaatimuksia ja erilaisten ajoneuvojen käyttötottumusten ja -tarpeiden seuraamista niistä aiheutuvien tarpeiden huomioimiseksi ajokorttilainsäädännössä. Valiokuntakäsittelyssä korostettiin nuorten kulkumahdollisuuksien huomioon ottamista, millä oli vaikutusta vähimmäisikävaatimuksiin.

Raskaan kaluston koulutussäännökset tarkistettiin ammattipätevyysvaatimusten voimaantulon yhteydessä 2008 koulutusvaatimusten yhteen sovittamiseksi. Luokkakohtaiset ja luokkien kottamisen vaatimukset määriteltiin tuolloin uudelleen.

### 1.5 Liikenneturvallisuus eri kuljettajaryhmissä

Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuustilaston mukaan vuonna 2015 kuoli liikenteessä yhteensä 266 henkilöä. Kuolleiden määrä 37 henkeä suurempi kuin vuonna 2014, joka oli liikenneturvallisuuden kannalta poikkeuksellisen hyvä vuosi. Liikenteessä loukkaantuneiden määrä laski kuitenkin vuonna 2015. Vuonna 2015 kuolleista 116 oli henkilöauton kuljettajia eli 23 enemmän kuin vuonna 2014. Myös moottoripyöräilijöiden kuolemat lisääntyivät. Suurin osa kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista on kohtaamisonnettomuuksia ja tieltä suistumisia. Noin kolmasosa liikenneonnettomuuksista tapahtuu kesäkuukausina ja niistä noin 60 % päivänvalossa ja kuivalla kesä- tai talvikelillä. Alle 26-vuotiaat aiheuttavat yli kolmanneksen henkilövahingoista ja yli neljänneksen kaikista liikennevahingoista.

Liikenneturvan tiedotteiden mukaan nuorten 15–24-vuotiaiden liikennekuolemien määrä on laskenut yli kolmanneksella ja loukkaantumisten lähes kolmanneksella viimeisen kymmenen vuoden aikana. Joka kolmas tieliikenteessä vahingoittuneista ja viidennes kuolleista on nuori. Noin 70 % alle 25-vuotiaista aiheuttajakuljettajista ajoi ylinopeutta. Neljä viidestä menehtyi ja lähes puolet loukkaantui taajamien ulkopuolella. Viimeisen kolmen vuoden aikana on kuollut keskimäärin 50 ja loukkaantunut 2 150 nuorta vuosittain. Joka kymmenes menehtyi moottoripyöräilijänä ja kolme prosenttia mopoilijoina.

Nuorten autonkuljettajien väestöön suhteutettu riski kuolla liikenteessä on yli kolminkertainen koko väestöön verrattuna. Kuolemantapauksista kolmannes tapahtuu kesä-elokuun aikana ja usein viikonloppuina ja yöaikaan. Onnettomuusriski laskee ajokokemuksen karttuessa. Ensimmäistä vuottaan ajavien liikennevahinkomäärä suhteutettuna ajokorttimääriin on vakuutus-tilastojen mukaan kolminkertainen verrattuna kolme vuotta ajaneisiin. Yli puolet uhreista me-

nehtyy suistumisonnettomuuksissa, kohtaamisonnettomuuksissa joka kolmas. Suurin osa 18–24-vuotiaiden nuorten onnettomuuksista sijoittuu ikäluokkaan 18-20.

Liikennevakuutuskeskuksen aineiston mukaan alle 25-vuotiaiden aiheuttajakuljettajien onnettomuuksien syntyyn vaikuttaneita riskitekijöitä ovat ajoneuvon käsittelyvirheet tai ajotoiminnot kuten virheellinen ajolinja tai ohjausliike (n. 40 % onnettomuuksista), ennakointi- ja arviointivirheet kuten virheellinen arviointi omista kulkumahdollisuuksista, nopeudesta tai väistämisestä (n. 25 % onnettomuuksista), toisen osapuolen tai tilanteen havaitsematta jääminen (n. 10 % onnettomuuksista). Taustariskejä ovat väsymys, kiire, alkoholin tai lääkkeiden käyttö, ajonopeus ja turvavyön käyttämättömyys, jotka mahdollistavat onnettomuuden syntymisen tai eivät estä sitä tai lisäävät vammoja.

Moottoripyöräilijöiden kuolemantapaukset ovat vähentyneet lähes viidenneksellä ja loukkaantumiset lähes kolmanneksella viimeisen kymmenen vuoden aikana. Viimeisen kolmen vuoden aikana on kuollut keskimäärin 20 ja loukkaantunut 500 moottoripyöräilijää vuodessa. Kaikista tieliikenteessä menehtyneistä ja loukkaantuneista kahdeksan prosenttia oli moottoripyöräilijöitä. Kuolemantapauksista 71 prosenttia tapahtui taajamien ulkopuolella ja niissä lähes puolet kuoli ulosajoissa ja lähes joka viides kohtaamisonnettomuuksissa. Loukkaantuneista enin osa sijoittuu ikäryhmään alle 24 vuotta, kuolleista tähän ikäryhmään sijoittui noin viidennes.

Mopoiulun suosio on viime vuosina laskenut vuosituhannen alkupuolelle jatkuneen kasvun jälkeen. Liikenteeseen rekisteröityjä mopoja on lähes 172 000 kun viisi vuotta sitten niitä oli yli 222 000. Osasyynä muutokseen pidetään mopokortin hinnan nousua kuljettajaopetusvaatimuksen johdosta. Mopoiulun vähentymisestä huolimatta turvallisuuden nähdään parantuneen. Viimeisen kolmen vuoden aikana on kuollut keskimäärin kolme ja loukkaantunut 670 mopoiilijaa vuosittain. Kaikista tieliikenteessä kuolleista yksi prosentti ja loukkaantuneista kymmenen prosenttia oli mopoiilijoita. Kaksi kolmesta kuolemantapauksesta ja neljä viidestä loukkaantumisesta tapahtui taajamissa. Puolet näistä kuoli ulosajossa ja joka kolmas risteävien ajosuuntien onnettomuudessa.

Myös kevyiden nelipyöräisten suosiossa on tapahtunut laskua. Vuonna 2014 niitä rekisteröitiin runsaat 8300. Ajoneuvojen määrät ovat esimerkiksi pääkaupunkiseudulla vakiintuneet, mutta Tampereella ja Porissa laskeneet. Vuosina 2006–2013 on neljä kevyen nelipyörän kuljettajaa kuollut. Alhaisia onnettomuuslukuja katsotaan selittävän ajoneuvon käyttö enimmäkseen taajamissa, jossa käytetyt ajonopeudet ovat alhaisia. Vuonna 2013 oli 145 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, jossa aiheuttajana oli mopoauto. Liikennevakuutuskeskuksen mukaan tutkituissa onnettomuuksissa onnettomuuden syynä on ollut huomion kiinnittyminen muuhun toimintaan kuin ajamiseen, esimerkiksi kännykän käyttö.

Iäkkäiden osuus liikenteessä kasvaa eliniän pidetessä. Liikenneturvan mukaan vuodesta 2010 vuoteen 2040 ajokortillisten 65–69-vuotiaiden määrän arvioidaan kasvavan yli 10 prosenttia ja 70–74-vuotiaiden liki 65 prosenttia. 75–79-vuotiaiden ajokorttien määrän arvioidaan kasvavan noin 2,5-kertaiseksi ja yli 80-vuotiaiden nelinkertaiseksi.

Väestöosuuteensa suhteutettuna iäkkäät ovat yliedustettuina vakavissa liikenneonnettomuuksissa, koska ikääntyminen heikentää monia sellaisia toimintoja, jotka ovat liikennekäyttäytymisen takia tärkeitä ja koska onnettomuuksien seuraukset ovat heillä vakavampia. Reagointi-aika pitenee ja huomiokyky heikkenee, joskin niitä kyetään kompensoimaan ennakoinnilla ja varovaisuudella. Havainto- ja ajovirheet voivat olla erityisen kohtalokkaita risteysajossa. Iäkkäiden kuljettajien kohdalla ongelmallisinta on terveydentilan heikkeneminen silloin, jos henkilöllä olevasta sairaudesta huolimatta ei ole sairaudentuntoa tai kun muutokset tapahtuvat niin hitaasti ja vähitellen, ettei sen vaikutuksia ajamiseen huomata.

## 1.6 Kuljettajakoulutus muissa Euroopan maissa

Euroopan unionin ajokorttilainsäädännössä kuljettajan osaamista koskevia vaatimuksia säännellään kuljettajantutkintoa koskevien vähimmäisvaatimusten kautta (7 artiklan 1 kohdan alakohtat a ja b sekä direktiivin liite II). Opetusta koskevia säännöksiä ei muutoin ole kuin vaihtoehtoina tutkinnon suorittamiselle eräissä ajokorttiluokan korottamista koskevissa tapauksissa (7 artiklan 1 kohdan alakohtat c ja d sekä direktiivin liitteet V ja VI).

Useimmissa Euroopan talousalueeseen kuuluvissa valtioissa vaaditaan jotain opetusta ajokortin saamiseksi. Poikkeuksena tästä ovat Alankomaat, Espanja, Iso-Britannia, Malta ja Ranska, joissa ei vaadita mitään pakollista opetusta. Belgiassa ja Irlannissa ei vaadita teoriaopetusta. Vaikka pakollista opetusta ei vaadittaisi, yleistä kuitenkin on, että myös ammattimaista opetusta hyödynnetään ennen kuljettajantutkinnon suorittamista. Ajokortin suoritusvaatimuksia ja niiden hintoja eri Euroopan valtioissa koskevat tiedot tässä jaksossa perustuvat Liikenteen turvallisuusviraston julkaisuun Henkilöauton ajokortin hankkimisen harjoittelu-, opetus- ja tutkintokäytännöt Euroopassa (Trafin julkaisuja 6/2016).

Etenkin B-luokan ajokortin saamiseksi annettavassa opetuksessa ammattimaisen opetuksen rinnalla on käytössä maallikko-opetusta sekä erilaisia ajoharjoitteluun perustuvia malleja, joihin niihinkin voidaan vaatia sisällytettäväksi ammattiopetusta. Ajoharjoittelun aloittaminen voi edellyttää opetuksen saamista taikka teoriakokeen tai koko tutkinnon suorittamista. Esimerkiksi Ruotsissa ajoharjoittelun yhteydessä vaaditaan yhteensä 540 minuuttia opetusta, josta osaan edellytetään valvojan osallistuvan yhdessä harjoittelijan kanssa ennen ajoharjoittelun aloittamista. Ajoharjoittelun päätteeksi suoritetaan kuljettajantutkinto, kun taas Saksassa kuljettajantutkinnon suorittaminen edeltää valvottua ajoharjoittelua. Ajoharjoittelun valvojiin kohdistuu vähimmäisikä ja ajokortin voimassaoloa koskevia vaatimuksia. Valvojan vähimmäisikävaatimus vaihtelee yleensä 21 ja 30 vuoden välillä. Alhaisimmillaan se on Irlannissa (19,5 vuotta). Useimmiten edellytyksenä on, että valvojalla on ollut ajokortti keskimäärin kolmesta viiteen vuotta. Valvojalta voidaan lisäksi edellyttää viranomaisen hyväksymistä tai valvojien määrää rajoittaa. Mitään valvottuun ajoharjoitteluun verrattavaa mallia ei ole käytössä Bulgariassa, Kreikassa, Kroatiaassa, Portugalissa, Puolassa, Romaniassa, Slovakiassa, Tanskassa, Tsekissä ja Unkarissa.

Ajoharjoittelun aloittamisen ikäraja on useimmissa maissa pyritty laskemaan pitemmän ajokokemuksen kerryttämiseksi ennen ajokortin saamista. Erityisen hyvin tämä pidennetty harjoittelu-aika soveltuu muuhun kuin autokouluopetukseen. Alhaisimmillaan ajoharjoittelu voidaan yleensä aloittaa 16-vuotiaana. Ajoharjoitteluun voi liittyä korkeammat ajoneuvovakuumukset, vähimmäis- ja tai enimmäiskestoja koskevia vaatimuksia ja harjoittelua voidaan rajoittaa, kuten kieltämällä ajaminen moottoritiellä tai perävaunua kuljettaen.

Opetuksessa tai harjoittelussa käytettävässä ajoneuvossa ei yleensä vaadita lisävarusteita opettajaa varten. Belgiassa, Italiassa, Latviassa ja Norjassa edellytetään käsijarrun olevan opettajan/valvojan käytettävissä.

BASTin (Saksan Bundesanstalt für Strassenwesen, Federal Highway Research Institute) vuodelta 2014 olevien hintatietojen mukaan B-luokan ajokortin hinnat vaihtelevat EU:ssa muutamasta sadasta eurosta yli 2000 euroon. Halvimmillaan ajokortti on suoritettavissa Bulgariassa, Maltalla ja Tsekissä (keskimäärin 230–320€). Kallein ajokortti on Norjassa. Yli 1000 euron hintaan se on suoritettavissa Alankomaissa, Espanjassa, Isossa-Britanniassa, Luxemburgissa, Ranskassa, Saksassa ja Tanskassa (keskimäärin 1200–1900€).

Tarkemmin eräistä B-luokan ajokortin suorittamisessa käytössä olevista ajoharjoittelumalleista eräissä Euroopan valtioissa:

#### Ruotsi

Ruotsissa ajoharjoittelun aloittaminen muualla kuin autokoulussa on mahdollista hyväksytyin valvojan valvonnassa vähintään 16-vuotiaana. Valvojan vähimmäisvaatimuksina on 24 vuoden ikä, yhtäjaksoisesti viisi vuotta voimassa ollut B-luokan ajokortti viimeisten kymmenen vuoden aikana ja tietty rikkeettömyys. Valvojaksi ei hyväksytä henkilöä, joka on viimeisen kolmen vuoden aikana menettänyt ajokorttinsa vakavan rikoksen, rattijuopumuksen tai päih-teiden käytön takia, ollut tänä aikana vähintään kolme kuukautta ajokiellossa tai jonka ajokort-tissa on tänä aikana ollut ehto alkolukon käytöstä. Valvojaksi hyväksyminen on voimassa viisi vuotta.

Ruotsissa valvoja katsotaan vastuulliseksi kuljettajaksi. Ennen ajoharjoittelun aloittamista val-vojan on yhdessä oppilaan kanssa käytävä valmistavassa teoriaopetuksessa, jonka kesto on vähintään 180 minuuttia. Opetuksessa käydään läpi kuljettajaopetuksen tavoitteet ja sisältö, ajoharjoittelua koskevat säännökset, harjoittelun suunnittelu ja jäsentäminen sekä liikennetur-vallisuuden ja ajamisen ympäristöystävällisyyden kannalta tärkeitä näkökohdat. Lisäksi myös ajoharjoittelumalliin sisältyy kaksiosainen riskien tunnistamiskoulutus, jonka kesto on 180+180 minuuttia. Koulutuksen ensimmäisessä osassa käsitellään muun muassa alkoholin, huumausaineiden ja väsymyksen vaikutuksia ajamiseen. Toisessa osassa harjoitellaan ajono-peuteen, turvallisuuteen ja ajamiseen liittyviä erityisiä asioita ja olosuhteita. Harjoittelu vastaa pitkälti aiemmin käytössä ollutta riskikoulutusta liukkaan kelin radalla. Koulutukseen osallis-tutaan vähän ennen kuljettajantutkintoa. Kuljettajantutkinnon ajokokeeseen voi osallistua 3–24 kuukauden ajoharjoittelun jälkeen. Ruotsissa teoria- ja ajokoe muodostavat yhden kokonai-suuden, joka suoritetaan lähtökohtaisesti samana päivänä tai viimeistään kahden viikon sisällä. Tutkintoon pääsyn vähimmäisikävaatimus, 18 vuotta, on sama kuin vähimmäisikä ajokortin saamiselle.

Kuljettajantutkinnon ajokokeen kesto on 45 minuuttia, josta vähintään 25 minuuttia käytetään liikenneajoon. Useimmiten liikenneajamisen kesto on 30–40 minuuttia. Ajokokeessa ei käyte-tä vakioituja reittejä. Teoriakokeeseen sisältyy 65+5 tehtävää, joista 52 on oltava oikein ko-keen hyväksymiseksi.

Uusi kuljettaja on kaksi vuotta ajokortin saamisesta tiukemmassa rikkomusseurannassa. Ajo-oikeuden menettäminen tänä aikana liikenne rikkomuksiin syyllistymisen takia edellyttää kul-jettajantutkinnon suorittamista uudelleen.

Ruotsissa noin 90 % ajokortin suorittajista yhdistää autokouluopetuksen ja valvotun ajohar-joittelun. Vain 10 % ajokortin suorittajista hankkii opetuksen pelkästään autokoulusta. Ajo-korttia varten annettavassa opetuksessa sovelletaan valtakunnallista opetussuunnitelmaa. Ajo-opetuksessa käytettävät ajoneuvot edellytetään merkittäviksi opetustavan perusteella eriväri-sellä kyltillä tai tarralla. Kuljettajakoulutusjärjestelmän muutosta ei ole suunnitteilla.

Ajokortin hinta: keskimäärin 1350 euroa

#### Norja

Norjassa ajokortin suorittajan on osallistuttava pakolliseen opetukseen autokoulussa myös sii-nä tapauksessa, että opettelu tai harjoittelu tapahtuu maallikko-opettajan ja valvojan kanssa.



Ajoharjoittelun valvojan vähimmäisvaatimuksena on 25 vuoden ikä ja B-luokan ajokortti vähintään viiden vuoden ajalta.

Autokoulusta otettavan teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 24 oppituntia (á 45 minuuttia) ja ajo-opetuksen 10 oppituntia (á 45 minuuttia). Ajo-opetukseen sisältyy mm. liukkaalla ajamisen harjoituksia. Kaikkien ajokortin suorittajien on lisäksi osallistuttava autokoulussa kahteen arvioivan ajon oppituntiin (á 45 minuuttia) sen varmistamiseksi, että ajoharjoittelussa saavutettu taso vastaa opetussuunnitelman tavoitteita ja on riittävä kuljettajantutkinnon suorittamiseksi. Arvioiva ajo sisältää ajamista liikenteessä ja kuljettajan haastattelun. Teoriaopetuksen saaminen on edellytyksenä ajoharjoittelun aloittamiselle.

Vähimmäisikä kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen pääsemiseksi on 17,5 vuotta ja ajokokeeseen 18 vuotta, mikä on myös ajokortin saamisen vähimmäisikä. Ajokokeen kesto on 65–75 minuuttia, josta noin 60 minuuttia on ajoa liikenteessä. Ajokokeen ajotehtävät ovat pitkälti itenäistä ajamista. Uuden kuljettajan tiukempi rikkomus seuranta kestää kaksi vuotta.

Norjassa noin 70–82 % ajokortin suorittajista hyödyntää mahdollisuutta valvottuun ajoharjoitteluun. Ajoharjoittelussa käytettävän käsijarrun on oltava valvojan saatavilla ja ajoneuvossa on oltava ylimääräinen peili valvojaa varten.

Ajokortin hinta: keskimäärin 1800–2400 euroa

#### Tanska

Tanskassa ei ole käytössä valvotun ajamisen mallia. Ajokortin suorittamiseksi vaaditaan opetusta autokoulussa 28 oppituntia (á 45 minuuttia) teoriaopetusta ja 24 oppituntia (á 45 minuuttia) ajo-opetusta. Ajo-opetuksen aloittamisen vähimmäisikä on 17,5 vuotta.

Teoriakokeen voi suorittaa kuukautta ennen ajokortin vähimmäisiän 18 vuotta saavuttamista, mikä on myös ajokokeeseen pääsyn vähimmäisikä. Ajokokeen kokonaiskesto on 45 minuuttia, josta 25 minuuttia ajetaan liikenteessä. Tanskassa uuden kuljettajan liikenne rikkomuksia seurataan tiukemmin kolmen vuoden ajan ajokortin saamisesta.

Ajokortin hinta: keskimäärin 1600–1900 euroa

#### Alankomaat

Alankomaissa on autokouluopetuksen ohessa käytössä autokouluopetuksen ja valvotun ajoharjoittelun yhdistävä kokeilumalli. Kokeilu alkoi vuonna 2011 ja se päättyi vuoden 2017 marraskuussa. Alustavasti näyttää siltä, että kokeilumalli otetaan käyttöön.

Kokeilumallissa autokouluopetus voidaan aloittaa 16 vuoden iässä, teoriakoe suorittaa 16,5 vuoden iässä ja ajokoe 17-vuotiaana. Ajoharjoittelu voidaan aloittaa kuljettajantutkinnon suorittamisen jälkeen valvottuna ja ajokortti-ikä, 18 vuotta, saavuttamisen jälkeen se jatkuu itenäisenä ajamisena. Valvottu ajaminen on sallittua vanhempien kanssa. Valvojia voidaan hyväksyä vain kolme, jotka merkitään ajokorttia suorittavan lupaan. Valvojan vähimmäisikävaatimus on 27 vuotta ja ajokortti vähintään viisi vuotta.

Kuljettajantutkintoon sisältyvät riskientunnistuskoe, teoriakoe ja ajokoe, joista kaksi ensimmäistä tehdään peräkkäin. Ajokokeen kesto on 55 minuuttia ja siitä 35 minuuttia on ajamista liikenteessä. Ajokokeen reitti on vastaanottajan päätettävissä. Ajotehtävänä voi olla esimerkiksi tiettyyn kohteeseen ajaminen itsenäisesti.

Uudella kuljettajalla on alempi promilleraja ja hänen rikkomuksiaan seurataan tiukemmin viisi vuotta ajokortin saamisesta.

Noin kolmasosa ajokortin suorittajista on käyttänyt yhdistelmämallia. Mallin hyödyntämistä katsotaan puoltaneen mahdollisuus aloittaa ajaminen aikaisemmin kuin perinteisessä autokoulumallissa, jossa opetukseen voi osallistua vasta 18-vuotiaana. Mallia käyttäneiden on todettu saaneen 16 % vähemmän ylinopeussakkoja kuin perinteisen koulutuksen saaneiden. Myös onnettomuuksien määrä ajettuja kilometrejä kohden on ollut alhaisempi.

Ajokortin hinta: keskimäärin 1600–1900 euroa

#### Saksa

Saksassa on käytössä valvotun ajamisen malli, jossa ajoharjoittelu aloitetaan kuljettajantutkinnon suorittamisen jälkeen. Valvottu ajoharjoittelu edellyttää opetusta autokoulussa. Ajo-opetuksen aloittamisen vähimmäisikä on 16,5 vuotta kun se autokouluopetuksessa on vuotta korkeampi. Myös tutkinto voidaan valvotussa mallissa suorittaa vuotta aikaisemmin, eli teoriakoe 16 vuoden 9 kuukauden iässä ja ajokoe 16 vuoden 11 kuukauden iässä. Ajokorttia suorittavan on saatava 14 teorialuntia (á 90 minuuttia) ja vähintään 12 ajotuntia (á 45 minuuttia) sekä suoritettava teoria- ja ajokoe ennen ajoharjoittelun aloittamista.

Ajoharjoittelua valvovan vähimmäisikä on 30 vuotta. Hänellä on oltava ajokortti viiden vuoden ajalta, eikä liikenne rikkomuksista kertyneitä virhepisteitä saa olla kolmea enempää. Valvojaan sovelletaan 0,5 promillen rattijuopumusrajaa. Ajokortin suorittaja katsotaan vastuulliseksi kuljettajaksi ja hänen on vastattava myös siitä, että valvoja täyttää vaatimukset.

Ajokokeen kokonaiskesto on 45 minuuttia, josta 25 minuuttia ajetaan liikenteessä. Uudella kuljettajalla on alempi promilleraja ja hänen liikenne rikkomuksiaan seurataan tiukemmin kahden vuoden ajan ajokortin saamisesta.

Valvotun ajoharjoittelun vähimmäiskesto on 12 kuukautta. Saksassa valvottua ajoharjoittelua hyödyntävien määrä on noin 35 % ajokortin suorittajista.

Ajokortin hinta: keskimäärin 1500 euroa

#### Iso-Britannia

Isossa-Britanniassa ajokortti voidaan suorittaa ammattiopetuksessa tai harjoitteluluvalla. Ammattiopetusta voi antaa liikenneopettaja. Harjoitteluluvalla harjoitteluun ei vaadita opetusta. Lupaa voi hakea aikaisintaan 15 vuoden ja 9 kuukauden iässä. Ajoharjoittelu voidaan aloittaa aikaisintaan 17-vuotiaana, mikä on myös ajokortin vähimmäisikävaatimus.

Ajoharjoittelun valvojan vähimmäisvaatimuksena on 21 vuoden ikä ja ajokortti kolmen vuoden ajalta. Ajoharjoittelussa valvoja vastaa ajoneuvosta ja harjoittelijan ajaessa esim. ylinopeutta syyllistyvät molemmat tekoon. Ajoharjoittelussa käytettävälle ajoneuvolle vaaditaan lisä-vakuutus, mistä syystä harjoittelu tapahtuu useimmiten perhepiirissä. Vakuutusmaksut ovat korkeat ajoharjoittelussa, etenkin 17-vuotiailla. Ajoharjoittelua ei sallita moottoritiellä eikä perävaunun kanssa.

Teoriakokeeseen ja riskien tunnistamiskokeeseen voi osallistua 17-vuotiaana. Uuden kuljettajan rikkomusseuranta on tiukempi kahden ensimmäisen vuoden ajan ja ajokielto tänä aikana

johtaa uuteen kuljettajantutkintoon. Ylimääräisellä koulutuksella on mahdollista saavuttaa parempia vakuutusetuja.

Autokoulutoiminta tai liikenneopettajana toimiminen ei ole luvanvaraista. Lähes kaikki ajokortin suorittajat hankkivat jossain määrin ajo-opetusta liikenneopettajalta ennen kuljettajantutkintoa. Maallikon valvomaan harjoittelua käyttäneitä on ollut noin 55 % ajokortin suorittajista.

Ajokortin hinta: keskimäärin 1650 euroa

## Irlanti

Irlannissa ajokorttia suorittava voi teoriakokeen suorittamisen jälkeen hakea harjoittelijan lupaa valvotun ajoharjoittelun aloittamiseksi.

Harjoittelijalta ei vaadita teoriaopetusta, mutta ajo-opetusta on saatava 12 oppituntia (á 60 min). Opetuksen voi antaa vain valtuutettu liikenneopettaja valtakunnallisen opetussuunnitelman mukaisesti.

Vähimmäisikä teoriakokeeseen osallistumiselle ja ajoharjoitteluluvan saamiselle on 17 vuotta. Ajoharjoittelun kesto on kuudesta kuukaudesta 24 kuukauteen. Ajokokeeseen voi osallistua aikaisintaan kuuden kuukauden ja viimeistään kahden vuoden kuluttua luvan saamisesta. Ajoharjoittelussa ajo moottoritiellä ja perävaunun kuljettaminen on kielletty.

Valvojan vähimmäisikä on 19,5 vuotta ja ajokortti kahden vuoden ajalta. Valvojaa koskee kuljettajan promillerajavaatimus.

Ajokokeen kesto on 50 minuuttia, josta ajamista liikenteessä on 30 minuuttia. Koe suoritetaan standardisoidulla reitillä. Ajokokeen aluksi koetta suorittavan on vastattava 18 liikennesääntökysymykseen. Ajo-oikeus saadaan rajoittamattomana.

Irlannissa on suunnitteilla ottaa käyttöön kaksi vuotta kestävä itsenäinen ajoharjoittelujakso sekä kehittää kuljettajantutkintoa muun muassa sisällyttämällä siihen uusi riskien tunnistamiskoe. Ajoharjoittelussa olevaan sovellettaisiin alhaisempaa promillerajaa.

## Viro

Virossa on valittavissa autokouluopetuksen ja valvotun ajoharjoittelun yhdistävä malli. Autokouluopetuksessa opetus on aloitettavissa 17,5-vuotiaana, teoriakoe suoritettavissa samoin 17,5-vuotiaana ja ajokoe 17 vuoden 9 kuukauden iässä. Ajokortin vähimmäisikä on 18 vuotta. Yhdistelmämallissa voidaan valvottu harjoittelu-oikeus saada aikaisintaan 16-vuotiaana teoria- ja ajokokeen suorittamisen sekä autokoulussa annettavan opetuksen jälkeen. Opetukseen voi osallistua aikaisintaan 15,5 vuoden iässä. Teoriaopetuksen määrä on 41 oppituntia (á 45 minuuttia) ja ajo-opetuksen 32 oppituntia (á 25 minuuttia). Harjoittelun jälkeen on suoritettava kuljettajantutkinto uudelleen, johon pääsemisen vähimmäisikävaatimukset ovat samat kuin autokoulumallissa. Ennen kuljettajantutkintoon menoa myös harjoitteluluvalla harjoittelevan on osallistuttava autokoulussa järjestettävään harjoitustutkintoon.

Valvojalla on oltava vähintään viisi vuotta aikaisemmin myönnetty ajokortti. Liikennerekisterissä ei sallita liikennerekisterikokemuksia.

Ajokokeen kesto on 60 minuuttia, josta vähintään 45 minuuttia on ajamista liikenteessä ja noin 10 minuuttia teknisten seikkojen tarkistamista. Tutkinnon vastaanottaja määrittelee käytettävän reitin.

Kahden vuoden sisällä ajokortin saamisesta kuljettajan on osallistuttava pakolliseen turvallisen ajamisen koulutukseen, joka koostuu kuudesta teoriaoppitunnista (á 45 minuuttia) ja kahdeksan tunnin ajo-opetuksesta. Ajotunneista kaksi ajetaan taajamaliikenteessä ja kuusi radalla. Opetus sisältää ajoneuvon hallinnan harjoittelua liukkaissa olosuhteissa ja ympäristötietoisien ajotavan kehittämistä.

Valvotun ajoharjoittelun mallia hyödyntävien määrä on 5 % ajokortin suorittajista.

Ajokortin hinta: keskimäärin 600–700 euroa

### Belgia

Belgiassa on käytössä kaksi ajoharjoitteluun perustuvaa mallia, joista toisessa vaaditaan ajo-opetusta. Ajo-opetuksen määrä teoriakokeen suorittamisen jälkeen on vähintään 20 tuntia (á 60 minuuttia). Teoriakokeeseen pääsyn vähimmäisikä on 17 vuotta. Valvottu ajoharjoittelu saadaan aloittaa autokouluopetuksen jälkeen. Ennen 18 ikävuoden täyttymistä harjoittelussa vaaditaan valvoja, sen jälkeen harjoittelua voidaan jatkaa ilman valvojaa. Yksin harjoittelua on tässä mallissa oltava vähintään kolme ja enintään 18 kuukautta ennen ajokoetta. Kuljettajantutkintoon pääsyn vähimmäisikä on tässä mallissa 18 vuotta kolme kuukautta. Harjoitteluluvalla ajaminen on rajoitettua, rajoitukset koskevat muun muassa yöajoa ja kyydissä olevien määrää.

Toisessa mallissa ei vaadita opetusta. Harjoittelun keston on oltava vähintään kolme kuukautta ja enintään kolme vuotta. Myös tässä mallissa teoriakoe on suoritettavissa 17-vuotiaana ja sen suorittamisen jälkeen voidaan aloittaa valvottu ajoharjoittelu, joka voi 18 ikävuoden täyttymisen jälkeen jatkua itsenäisenä ajamisena. Ajokoe on suoritettavissa 18-vuotiaana.

Ajoharjoittelua valvovan vähimmäisikä on 26 vuotta ja hänellä edellytetään olleen ajokortti vähintään kahdeksan vuotta. Valvojalla ei saa olla ajokieltoja viimeisten kolmen kuukauden aikana.

Ajokokeen kesto on 40 minuuttia, josta 25 minuuttia on ajamista liikenteessä. Ajoreitit ovat kiinteät. Uuden kuljettajan liikennerikkomuksia seurataan tiukemmin kahden vuoden ajan ajokortin saamisesta.

Ajoharjoittelumalleja hyödyntävien osuus ajokortin suorittajista on 50 %. Ajoneuvossa on oltava taustapeili valvojaa varten ja käsijarrun on oltava valvojan saatavilla. Perävaunun kuljettaminen on kielletty.

Ajamiseen sisältyy mm. yöajoa ja kyydissä olevien ihmisten määrää koskevia rajoituksia. Kummassakin mallissa ajoharjoittelun aloittamisen vähimmäisikä on 17 vuotta. Opetusta edellyttävässä mallissa ajokoe voidaan suorittaa aikaisintaan 18 vuoden 3 kuukauden ikäisenä, muuten 18-vuotiaana.

Ajokortin hinta: keskimäärin 200–300 euroa

## 2 AJOKORTTISÄÄNNÖSTEN UUDISTAMINEN

### 2.1 Uudistamisen lähtökohdat

Nykyinen ajokortin suoritusmalli on ollut pitkään käytössä perusteiltaan muuttumattomana. Se perustuu määrämuotoisella opetuksella saatuihin valmiuksiin sekä kuljettajantutkinnossa osoitettuun osaamiseen. Autokouluopetuksessa teoriaopetus edellyttää vaatimukset täyttävään opetukseen osallistumista joko paikan päällä autokoulun opetustilassa tai nyttemmin myös virtuaaliyhteyden kautta. Ajo-opetuksessa voidaan auton ajokortteja suoritettaessa käyttää osin ajosimulaattoreita käytännön ajo-opetuksen sijaan. Opetuslupaopetus on vaihtoehtoinen tapa ajokortin suorittamisessa. Muuta opetusta tai muulla tavoin toteutettua opetusta ei voi käyttää ajokortin saamiseksi. Vaikka aiemmin opitun hyväksi lukeminen on pyritty opetussuunnitelmissa huomioimaan uusia ajokorttiluokkia suoritettaessa, opetuksissa on edelleen päällekkäisyyksiä. Opetuksen määrämuotoisuuden ei katsota myöskään antavan riittävästi mahdollisuuksia ajokortin suorittajan yksilöllisten tarpeiden huomioimiseen.

Ajo-opetusvaatimuksista huolimatta ajokorttia suorittavan ajokokemus jää nykymallissa usein määrältään vähäiseksi. Autokouluopetuksessa ajetaan muutamia satoja kilometrejä, opetuslupaopetuksessa ajomäärät ovat yleensä suuremmat. Ajokokemuksen on todettu olevan merkittävä uuden kuljettajan onnettomuusriskiä alentava tekijä.

B-luokan ajokorttiopetuksen vaiheistaminen on ollut käytössä 1980-luvulta lähtien. Kuljettajantutkinnon suorittamisen ja ajo-oikeuden saamisen jälkeen toteutettavaa myöhempien vaiheiden opetusta liukkaalla ajamisen näyttöineen ja sen ajankohtaa on kritisoitu ja ajokortin suorittajien mielipiteet sen hyödyistä ovat vaihdelleet. Ajankohtaa on kritisoitu sillä perusteella, että suoritettaessa opetus vasta sille varatun määräjän päättyessä, henkilöllä voi olla jo takanaan ajokokemusta kahdelta talvelta.

Kansainvälisestikin vertaillen Suomessa ajokortin hinta on korkea. Ajo-opetuksessa käytettävään ajoneuvoon vaadittavat opettajan polkimet lisäävät kustannuksia. Niiden tarpeellisuus on kyseenalaistettu.

Opetuslupaopetus on edelleen ensisijaisesti yksityisen opetuksen muoto, jossa opettajan vaatimukset ovat alemmat kuin ammattiopetuksessa mopo-opetusta lukuun ottamatta. Mielipiteet ovat vaihdelleet sen suhteen, pitäisikö mahdollisuus opetuslupaopetukseen muiden kuin lähimpien omaisten tai huoltajan ja huollettavan kesken poistaa vai pitäisikö ulkopuolisten opettamista koskeva rajoitus poistaa. AM-luokassa opetuslupaopettajan ajokorttivaatimuksia on kritisoitu, koska opetukseen vaaditaan opetusajoneuvon luokkaa vaativampi ajokortti.

Ajokorttien suoritusvaatimusten muutostarpeita on viimeksi tarkasteltu ministeriön työryhmässä keväällä 2014 (Julkaisuja 10/2014). Muistiossa kiinnitettiin huomio ajokorttikoulutuksen yksityiskohtaiseen sääntelyyn ja siitä johtuvaan järjestelmän sekavuuteen sekä ajokortin korkeaan hintaan. Työryhmä ehdotti muun muassa tutkintopainotteisuuden siirtymistä alempien luokkien ajokorttien sekä raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyysvaatimusten suorittamisessa. Raskaan kaluston kuljettajien ajokorttiasioiden käsittelyä työryhmä ehdotti ammattipätevyysvaatimusten yhteydessä. Lisäksi työryhmä ehdotti B-luokan vaiheistetusta ajokortin suorittamisesta luopumista ja rajoitetun ajo-oikeuden käyttöönoton selvittämistä. Voimassa olevan lainsäädännön puitteissa toteutettavat muutokset järjestelmään tehtiin syksyllä 2015, mutta laajemmat muutokset jätettiin odottamaan säännösten kokonaisuudistusta.

Hallitusohjelman tavoitteena olevan norminpurun kannalta on tarkoituksenmukaista tarkastella ajokorttisääntelyä laajemminkin kuin ajokortin suoritusjärjestelmän ja sen kehittämistarpei-

den kannalta. Tässä tarkoituksessa on arvioitava EU:n sääntelyä pitemmälle menevän kansallisen lisäsääntelyn tarpeet sekä muut muutostarpeet, joita on eri yhteyksissä tuotu esiin. Tällaisina muina muutostarpeina on nostettu esiin esimerkiksi eräiden traktorikorttien luokitteluun ja muiden ulkomaisten kuin EU- ja ETA-ajokorttien tunnustamiseen liittyvät kysymykset.

## **2.2 Uudistuksen tavoitteista ja keinoista**

Ajokorttisäännöstöä on tarpeen uudistaa suoritusjärjestelmän selkeyttämiseksi ja joustavoittamiseksi. Muutokset ovat tarpeen, jotta opetuksessa voitaisiin hyödyntää tämän päivän opetus- ja oppimismenetelmiä, ajokortin edellyttämien tietojen ja taitojen hankinnassa voitaisiin vapaasti valiten käyttää eri tavoin tarjolla olevaa opetusta yksilölliset koulutustarpeet huomioiden sekä nykyistä paremmin voitaisiin hyödyntää aiemmat opetukset uutta ajokorttia suoritettaessa. Muutokset ovat tarpeen myös digitalisaation käytön edistämiseksi ajotaidon hankkimisessa. Ajokokemus on merkittävä ajotaidon kehittymistä edistävä ja uusien kuljettajien onnettomuusriskiä alentava tekijä. Mahdollisuuksia käytännön ajoharjoitteluun on lisättävä ajokortin suorittajien valmiuksien lisäämiseksi valvotuissa olosuhteissa ennen itsenäisen ajamisen aloittamista.

Suoritusjärjestelmän muutoksilla voidaan vaikuttaa ajokorttijärjestelmän kustannuksiin ajokortin hinnan alentamiseksi ja hallinnon taakan keventämiseksi. Tässä tarkoituksessa ja myös liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen on arvioitava EU:n lainsäädäntöä tiukemman kansallisen lisäsääntelyn tarve. Monet kansallisella sääntelyllä toteutetut tiukennukset on asetettu liikenneturvallisuusperustein.

Opetuksella on kuljettajantutkintoa täydentävä asema ajokortin suorittamisessa. Opetusta ja siihen liittyviä menettelyjä koskevilla ratkaisuilla voidaan kehittää ajokortin suorittamismenettelyä sekä ajokorttia suorittavan että menettelyihin osallisten viranomaisten kannalta. Koska opetukseen liittyvät kustannukset muodostavat valtaosan ajokortin kustannuksista, opetusta koskevilla ratkaisuilla voidaan erityisesti vaikuttaa ajokortin hintaan. Samoin niillä voidaan vaikuttaa myös kuljettajakoulutuksessa toimivien yritysten ja hallinnon taakkaan, sillä yritysisiin kohdistuu erilaisia velvoitteita ja viranomaisilla on muun muassa erilaisia opetukseen liittyviä hyväksymis- ja valvontatehtäviä. Opetuksessa tapahtuvien muutosten johdosta on kuljettajantutkinnon vaativuutta kehitettävä, jotta voidaan varmistua ajokortin suorittajien osaamisesta liikenneturvallisuuden vaarantumatta.

Pakollisesta määrämuotoisesta kuljettajaopetuksesta luopumista on erityisesti tarpeen arvioida alempien ajokorttiluokkien kohdalla. Näitä ovat muut kuin kuorma- ja linja-auton kuljettamiseen oikeuttavat ajokorttiluokat C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ja DE. Vastaavia muutoksia raskaan kaluston ajokorttien kohdalla on perusteltua tarkastella yhdessä ammattipätevyyttä koskevien ratkaisujen kanssa. Ammattipätevyysasiat sisältyvät liikennekaaren toiseen vaiheeseen. Raskaan kaluston kuljettajien ajokorttikysymyksiä voidaan siksi käsitellä laajemmin siinä yhteydessä tämän uudistuksen linjausten mukaisesti.

## **2.3 Muutosten kansallinen liikkumavara**

EU:n lainsäädäntö sääntelee ajokortin suorittamista ja asettaa siksi pitkälti rajat ajokorttijärjestelmässä toteutettaville uudistuksille. Direktiivissä annetaan jäsenvaltioille eräiltä osin oikeuksia vähimmäisvaatimuksia tiukempien vaatimusten asettamiseen. Suomessa on käytössä tällaisia kansallisia lisävaatimuksia, joiden muutokset ovat mahdollisia EU:n sääntelyn estämättä. Ajokorttidirektiivissä annetaan myös mahdollisuuksia eräisiin poikkeuksiin, jotka eivät ole Suomessa käytössä.

EU sääntelee hyvin rajoitetusti jäsenvaltioiden suhtautumista kolmansissa maissa annettuihin ajokortteihin. EU:n jäsenvaltioissa annetut ajokortit edellytetään vastavuoroisesti tunnustettaviksi erästä poikkeusta lukuun ottamatta. Siinä tapauksessa, että EU- tai ETA-valtiossa annettu ajokortti on myönnetty kolmannessa valtiossa annetun ajokortin perusteella, siltä jäsenvaltiolta, jonne tällaisen EU- tai ETA-valtion ajokortin haltija muuttaa vakinaisesti asumaan, ei vaadita ajokortin vastavuoroista tunnustamista. Suomessa ei tunnusteta tällöin EU-ajokorttia, jos sen antamisen perusteena on sellaisen valtion ajokortti, jonka ajokortteja ei Suomessa tunnusteta.

EU:n sääntelyn estämättä uudistamisen kohteena voivat olla alla mainitut asiakokonaisuudet. Olemassa olevaa tai mahdollisesti käyttöön otettavaa kansallista lisäsääntelyä on tarkasteltava ainakin järjestelmän selkeyden, ajokorttikustannusten, hallinnollisen taakan ja liikenneturvallisuuden kannalta.

### 2.3.1 Kuljettajaopetus ja kuljettajantutkinto

Kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä ovat opetusvaatimukset ovat kansallista sääntelyä sekä kevyen että raskaan kaluston ajokorttien kohdalla. Kuljettajaopetuksen määriä, sisältöjä ja toteutusta koskeviin säännöksiin liittyy yksityiskohtaista sääntelyä erilaisine viranomaisen hyväksymis- ja valvontavelvollisuuksineen.

Moottoripyörän ajokorttiluokkaa kokemuksen perusteella korotettaessa käytössä oleva seitsemän tunnin opetusvaatimus perustuu ajokorttidirektiiviin. Opetus ei tässä ole tutkintoon pääsyn edellytys. Direktiivin tarjoama vaihtoehto seitsemän tunnin opetukselle on ajokokeen suorittaminen. Direktiivissä edellytetään kaikki moottoripyöräluokat suoritettaviksi erikseen ja kokemusvaihtoehto koskee vain moottoripyöräluokan korottamista välittömästi ylempään luokkaan välittömästi alemmassa luokassa saavutetun kokemuksen perusteella.

Määrämuotoista ja opetussuunnitelmaperusteista opetusta ja sen antamista koskeva yksityiskohtainen sääntely on esteenä erilaisen tarjolla olevan ja myös yksilöllisten tarpeiden mukaisen opetuksen käytölle ajokorttia suoritettaessa. Monissa korkean liikenneturvallisuustason maissa ei ole pakollista opetusta, mutta siellä otetaan opetusta jopa enemmän kuin Suomessa.

B-luokan ajokortin suorittaminen ja opetus kolmessa vaiheessa on kansallista sääntelyä. Perusvaiheen opetusta seuraa kuljettajantutkinto, harjoitteluvaiheeseen ja syventävään vaiheeseen ei kuulu kokeita. B-luokan ajokorttikoulutukseen sisältyy luokkaalla ajamisen harjoittelua ja näyttöjä ajoharjoitteluradalla sekä perusvaiheessa että syventävässä vaiheessa. Pimeällä ajamisen opetus suoritetaan olosuhteiden salliessa perusvaiheessa.

Suomessa on käytössä kansallinen harjoituslupamenettely moottoripyörän ajokortin suorittamisessa. Itsenäinen ajoharjoittelu moottoripyörän ajokortin suorittamiseksi voidaan aloittaa kun perusteet liikenteessä liikkumiseen ja ajoneuvon käsittelyyn on osoitettu. Luvan saaminen edellyttää ajo-opetusta sekä teoria- ja käsittelykokeen suorittamista. Vähimmäisikä ajoharjoitteluun on sama kuin ajokortin saamisessa. Ajoharjoittelun päätteeksi suoritetaan luokkakohdainen ajokoe ajo-oikeuden saamiseksi.

Ajo-opetusta antavan opettajan liikenneopettajalupavaatimus on kansallinen. Liikenneopettajaluvan koulutusvaatimuksena on liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon kahden pakollisen tutkinnon osan suorittaminen. Tutkinto edellyttää kahden pakollisen tutkinnon osan suorittamisen, mikä tuottaa oikeuden B-luokan ja AM-luokan kevyen nelipyörän ajo-opetukseen.

Tutkintoon sisältyy valinnaisia tutkinnonosia, jotka tuottavat oikeuden esimerkiksi kaksipyöräisten ja raskaan kaluston ajoneuvojen ajokokeiden vastaanottamiseen. Liikenneopettajaluvan myöntämisen edellytyksenä on koulutuksen lisäksi 23 vuoden vähimmäisikä, B-luokan ajo-oikeus vähintään kolmelta vuodelta, tiukempien ryhmän 2 kuljettajien terveystietojen täytyminen ja soveltuvuus tehtävään liikenneerikoksiin syyllistymisen estämättä. Tutkintojen tunnustamista koskevan EU:n lainsäädännön mukaisesti tunnustetaan luvan koulutusvaatimusta vastaavana myös muussa EU- tai ETA-valtioissa saavutettu vastaava muodollinen pätevyys.

Kuljettajantutkinnon ajokokeen vastaanottajan kelpoisuudesta säädetään ajokorttidirektiivin liitteessä IV. Sinne sisältyvät säännökset ajokokeen vastaanottajan peruspätevyydestä, sen lisäksi vaadittavasta laadunvarmistusjärjestelmästä ja jatkokoulukoulutuksesta. Ajokokeiden sisältöä ja suoritusten arvostelua koskevan vähimmäisvaatimukset sisältyvät liitteeseen II. Suomessa direktiivin mukaisesta ajokokeen vastaanottajan peruspätevyyden tuottavasta peruskoulutuksesta säädetään kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998; 7 d § 73/2015). Opinnot on sisällytetty liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon valinnaiseksi tutkinnonosaksi. Suomessa ajokokeen vastaanottajalta edellytetään myös liikenneopettajantutkinto, mikä sisältää ajokokeen vastaanottajalta edellytetyt perusvalmiuksia. Ajokokeen vastaanottajan peruskoulutus antaa kelpoisuuden B-luokan ja AM-luokan kevyen nelipyörän ajokokeiden sekä kuorma-autoluokkien C1 ja C vastaanottamiseen (7 c §). Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy muiden luokkien ajokokeiden vastaanottajien erikoistumiskoulutusten koulutusohjelmat (7 d §). Direktiivissä asetetaan kokemusta koskevia vaatimuksia samoin kuin asetuin määräajoin toistuvia laadunvarmistus- ja jatkokoulutustoimenpiteitä. Liikenneopettajalupavaatimus on kansallista sääntelyä.

Kansallista sääntelyä on myös liikenneopettajakoulutukseen liittyvä opetusharjoittelu autokoulussa ja, ajokokeen vastaanottajalle tarkoitettua tutkinnon osaa opiskeltaessa, ajokokeita vastaanottavassa yrityksessä. Opetusharjoittelulupaa koskeva sääntely sisältyy ajokorttilakiin.

### 2.3.2 AM-luokan suoritusvaatimukset

AM-luokassa mopon ja kevyen nelipyörän kuljetusoikeuden suorittaminen eriytetysti omine opetusta ja käytännön koetta koskevine vaatimuksineen on kansallista sääntelyä. Ajokorttidirektiivissä vähimmäisvaatimuksena on teoriakokeen suorittaminen luokkaan kuuluvien ajoneuvojen ajo-oikeuden saamiseksi. Koska ajokorttidirektiivissä ei käytännön koetta vaadita, siellä ei myöskään määritellä tutkintoajoneuvon vaatimuksia.

Suomessa AM-luokan ikävaatimus on 15 vuotta. Kaikkien jäsenvaltioiden tunnustettava AM-luokan vähimmäisikävaatimus on 16 vuotta. Ajokorttidirektiivissä annetaan mahdollisuus kansallisesti asettaa ikävaatimus 14–18 vuoden väliltä. Suomessa vähimmäisikävaatimus on yhteydessä ikään, jolloin henkilö on täällä rikosoikeudellisesti vastuussa tekemisistään.

### 2.3.3 B-luokan vähimmäisikä

Ajokorttidirektiivin mukaan voidaan kansallisesti poiketa B-luokan 18 vuoden vähimmäisiästä ja antaa ajokortti 17-vuotiaalle. Muilla jäsenvaltioilla ei ole velvollisuutta tunnustaa alle 18-vuotiaan ajamista alueellaan.

### 2.3.4 Ajokorttien lyhyemmät voimassaoloajat

Ajokorttidirektiivissä määritelty kuorma-auton ja linja-auton ajokortin voimassaoloaika on viisi vuotta ja vain alempia luokkia sisältävän ajokortin 10 tai 15 vuotta jäsenvaltion valinnan mukaan. Suomessa käytössä oleva voimassaoloaika on 15 vuotta.



Direktiivin mukaan jäsenvaltio voi 50 vuotta täyttäneiden kohdalla ottaa käyttöön lyhyempiä voimassaoloaikoja lääkärintarkastusten vaatimiseksi. Suomessa 70-vuotiaiden raskaan kaluston ajokortit ovat viiden vuoden sijasta voimassa kaksi vuotta kerrallaan ja muut vain alempia luokkia sisältävät ajokortit viisi vuotta kerrallaan. Lyhyempiä voimassaoloaikoja sovelletaan kortteihin, jotka ovat voimassa mainitun iän täyttymisen jälkeen.

Ajokorttidirektiivissä annetaan jäsenvaltiolle mahdollisuus vaatia ajokortin vaihtamista kahden vuoden kuluttua sen alueelle vakinaisesti asumaan asettumisesta, jos ajokortin voimassaoloaika on nykyisen ajokorttidirektiivin mukaisia voimassaoloaikoja pitempi. Suomessa ei säännöstä ole otettu käyttöön. Suomessa on käytössä aiempien säännösten mukaisesti myönnettyjä ajokortteja, joiden voimassaolon päättymispäivä vastaa haltijan 70-vuotispäivää. Mikäli tällaiseen aiempien säännösten mukaisesti annettuun ajokorttiin merkitty voimassaolon päättymispäivä on myöhäisempi kuin 18.1.2033, ajokortti on uudistettava ajamisen jatkamiseksi 19.1.2033 lukien. Ajokorttidirektiivin mukaan aiempien ajokorttien voimassaolo tunnustetaan enintään 18.1.2033 asti vaikka niihin merkitty voimassaolopäivä olisi tätä myöhäisempi.

Ajokorttidirektiivissä säännellään ajokortin hallinnollista voimassaoloaika ja sen jatkamista ajokorttia uudistamalla. Suomessa ajo-oikeus saadaan määräajaksi, joka päättyy samaan aikaan ajokortin voimassaolon kanssa.

### 2.3.5 Ajoterveys

Ajokorttidirektiivin liitteessä III säädetään ajokortin terveysvaatimuksista. Raskaan kaluston kuljettajilta (ryhmä 2, kuorma-auton ja linja-auton ajokortin haltijat) vaaditaan lääkärintarkastus ja terveysvaatimusten täytyminen edellytetään tarkastettavaksi ajokortteja uudistettaessa. Alemmissa luokissa (ryhmä 1) lääkärintarkastus edellytetään vaadittavaksi, jos epäily terveysvaatimusten täyttymisestä herää esimerkiksi ajokorttimenettelyn aikana. Näkökyvyn kohdalla edellytetään ajokorttidirektiivissä kuitenkin asianmukaista tutkimusta riittävän näköaistin varmistamiseksi. Epäiltäessä näköaistin riittämättömyyttä on direktiivin mukaan vaadittava lääkärintutkimus ja tarkastuksessa on kiinnitettävä huomio erityisesti näön tarkkuuteen, näkökenttään, hämäränäköön ja eteneviin silmäsairauksiin. Jäsenvaltion sallitaan asettaa tiukempia terveys- ja lääkärintarkastusvaatimuksia. Alempien luokkien ajokortteja uudistettaessa jäsenvaltio voi vaatia terveysvaatimusten täyttymisen tarkistettavaksi.

Suomessa lääkärinlausunto vaaditaan ensimmäistä alempien luokkien ryhmään (ryhmä 1) kuuluvaa ajokorttia suoritettaessa ja ajokorttia uudistettaessa 70 ikävuodesta lukien. Raskaan kaluston kuljettajilta vaaditaan lääkärinlausunto ensimmäistä raskaan kaluston ajokorttia (ryhmä 2) suoritettaessa ja ajokorttia uudistettaessa 45 ikävuoden täyttymisen jälkeen. Muissa uudistamistapauksissa terveysvaatimusten täyttymistä valvotaan lääkärin ilmoitusvelvollisuudella. Lääkärin on lain mukaan ilmoitettava poliisille, jos ajokortin haltijan ajoterveys ei muuten kuin tilapäisesti täytä enää säädettyjä vaatimuksia. Lääkärinlausuntona hyväksytään korkeintaan kuusi kuukautta aikaisemmin annettu lausunto. Nuorilla hyväksytään alempien luokkien ajokorttihakemukseen nuorison terveystodistus, jonka voimassaoloaika on viisi vuotta.

### 2.3.6 Ajokorttiluokitukseen ja kuljetusoikeuksiin liittyviä muutostarpeita

#### 2.3.6.1 Traktorit

EU sääntelee traktoreiden, mutta ei niiden kuljettamisen vaatimuksia. Vuoden 2016 alusta voimaantulleiden ajoneuvosäännösten johdosta toteutettiin ajokorttisäännösten muutos aiempaa nopeampien traktoreiden ajo-oikeuden järjestämiseksi samasta ajankohdasta lukien. Kansallisen ajokorttiluokituksen perusteeksi otettiin EU:n ajoneuvoluokituksen mukainen jako

traktoreihin, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 km/h tai yli sen. T-luokkaan kuuluvat traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 km/h ja LT-luokkaan traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus ylittää 40 km/h mutta ei 60 km/h. Tätä nopeampien traktoreiden kuljettajilta vaaditaan auton ajokortti, jonka luokka määräytyy traktorin kokonaismassan mukaan samaan tapaan kuin autoilla. Kysymykseen voi tulla B-luokan auton ajokortti taikka C1- tai C-luokan kuorma-autokortti taikka niihin liittyen E-luokan yhdistelmäkortti. Traktoreiden ajoneuvoluokituksessa traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus ylittää 60 km/h kuuluvat EU:n luokitteluun ryhmään traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus ylittää 40 km/h, mutta niitä koskevat tiukemmat tekniset vaatimukset. Ajokortin vähimmäisikävaatimuksena kummassakin traktoriluokassa on 15 vuotta ja terveystvaatimukset ne kuuluvat alempaan I ryhmään. Auton ajokorttia vaadittaessa ikä- ja terveystvaatimukset määräytyvät kyseisen autoluokan mukaisesti.

Ajoneuvosäännösten mukaan traktoriluokkiin kuuluu tieliikenteessä käytettäviä mönkijöitä eikä niitä ole myöskään ajokorttivaatimuksissa eroteltu. EU-säännösten mukaan näitä mönkijöitä koskevat samat rakenteellista nopeutta koskevat vaatimukset kuin traktoreilla ja siitä syystä niitä koskevat myös traktoreiden ajokorttisäännökset. LT-luokan mönkijöiden ajokorttivaatimuksia on pidetty kohtuuttomina siksi, että rakenteellisen nopeuden (40–60 km/h) ohella ei oteta huomioon ajoneuvon vähäistä massaa, kuten rakenteelliselta nopeudelta tätä nopeampien traktoreiden ajokorttivaatimuksessa. Kun kokonaismassaltaan enintään 3 500 kiloa painavan nopean traktorin (suurin rakenteellinen nopeus yli 60 km/h) ajokorttivaatimuksena on B-luokan kortti, LT-luokan traktoria ja mönkijää ei saa kuljettaa B-luokan autokortilla vaan LT-luokan kortin lisäksi hyväksytään vain C1- ja C-luokan kuorma-autokortti. T-luokan traktoria saa kuljettaa moottoripyörän tai B-luokan autokortilla. T-luokkaan kuuluvat myös moottorikelkat ja moottorityökoneet.

LT-luokan ajokortin suoritusvaatimuksena on luokkakohmainen teoriakoe ja käsittelykoe säädetty vaatimukset täyttävällä traktori-perävaunuyhdistelmällä, mitä mönkijöiden kohdalla on pidetty tarpeettomana ja toisaalta kuorma-auton ajokortin suorittamista mönkijöiden kuljettamista varten ylimitoitettuna ja kalliina. LT-luokan mönkijän kuljetusoikeuden sisällyttäminen B-luokan ajokorttiin edellyttäisi ajo-oikeuksien laajuuksien uudelleen arvioimista tai erillisen kansallisen ajokorttiluokan käyttöönottoa. Kummassakin tapauksessa muutoksella on vaikutuksia ajoneuvoliikennerekisteriin ja sen tietosisältöön.

#### 1.3.6.2 AM-luokan kevyt nelipyörä

Kevyen nelipyörän rakenteesta johtuva turvattomuus liikenteessä on koettu ongelmaksi ja erityisesti nuorten turvallisuuden parantamiseksi on ehdotettu esimerkiksi henkilöauton tehon rajoittamista kevyt nelipyöränä käytettäväksi tai henkilöauton muuntamista traktorikortilla ajettavaksi.

Kevyen nelipyörän on kuitenkin täytettävä luokkaa koskevat vaatimukset. Kevyt nelipyörä on ajokorttidirektiivissä määritelty kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/24/EY 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa määritellyksi kevyeksi nelipyöräksi. Kyseinen direktiivi on tosin kumottu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 168/2013 kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta. Mainitun asetuksen 4 artiklan 2 kohdan f alakohdassa kevyt nelipyörä määritellään L6e ajoneuvoksi, jonka alaluokat ovat kevyt maantiemönkijä (L6e-A) ja mopoauto (L6e-B). Mopoauto voi olla tavarakuljetukseen tai henkilökuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo. Ajoneuvon ajokuntoinen enimmäismassa voi olla 425 kiloa ja sylinteritilavuus enintään 50 cm<sup>3</sup> tai 500 cm<sup>3</sup> polttomoottorin tyy-

pistä riippuen. Auton ja kevyen nelipyörän vaatimusten erojen on katsottu olevan esteenä henkilöauton katsomiselle kevyeksi nelipyöräksi.

Samassa tarkoituksessa on esitetty myös henkilöauton muuntamista traktoriksi ja sitä vastaavan kansallisen traktoriluokan käyttöönottoa. EU:n lainsäädäntö kuitenkin määrittelee traktoreiden tekniset vaatimukset, joiden olisi tällaisen ajoneuvon kohdalla täyttyttävä. Muutosten vaativuuden ja laajuuden on arvioitu käytännössä muodostuvan esteeksi tämänkaltaisille muutoksille.

### 2.3.6.3 B1-luokka

Ajokorttidirektiivin ainoa valinnainen ajokorttiluokka on B1, joka ei ole Suomessa käytössä. Direktiivin mukaan B1-luokan ajoneuvon kuljettaminen edellyttää B-luokan ajokorttia, jos jäsenvaltiossa ei ole B1-luokka käytössä.

Ajokorttidirektiivin mukaan B1-luokan ajoneuvoja ovat kaksi- ja kolmipyöräisten moottori-ajoneuvojen tyyppihyväksynnästä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/24/EY 1 artiklan 3 kohdan b alakohdassa määritellyt nelipyörät. Koska mainittu direktiivi on kuitenkin kumottu kohdassa 1.3.6.2 tarkoitettulla EU-asetuksella, kysymyksessä lienee sen 4 artiklan 2 kohdan g kohdassa tarkoitettu raskas nelipyörä (L7E), jonka alaluokkia ovat maantiemönkijät (L7e-A), maastomönkijät (L7e-B) ja nelipyörät (L7e-C). B1-ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on 16 vuotta.

### 2.3.6.4 Rajoitettu ajo-oikeus

Ajokorttidirektiivissä mahdollistetaan siinä lueteltujen ehtojen ja rajoitusten liittäminen ajo-oikeuteen. Liikenne- ja viestintäministeriön ajokorttikysymyksiä selvittänyt työryhmä (raportti 2014) ehdotti rajoitetun ajokortin käyttöönoton selvittämistä liittyen esimerkiksi iäkkäiden kulkuvaikeuksiin maaseudulla, jossa mahdollisuudet julkisen liikenteen käyttöön asiointimatkoilla ovat heikot.

Ajokorttidirektiivin mukaan ajokorttiin voidaan liittää ajamista koskeva alueellinen rajaus, ajaminen voidaan rajoittaa tapahtuvaksi esimerkiksi päiväsaikaan, vain ajokortillisen seurassa tai muualla kuin moottoriteillä taikka ajokorttiin voidaan liittää alkoholia koskeva kielto. Komission direktiivillä 653/2015 tehty ajokorttidirektiivin muutos, joka tulee voimaan vuoden 2017 alusta, vapauttaa rajoitukset muutenkin kuin terveysvaatimusten yhteydessä käytettäviksi. Tähän asti rajoituksia on voitu käyttää vain terveysvaatimusten yhteydessä ja niiden käyttö on ollut vapaaehtoista. Rajoitusten käytöstä on hyvin niukalti tietoa käytettävissä. Komission direktiivimuutoksessa niitä perustellaan siten, että nykyisin vain sairauksien yhteydessä käytetyt koodit voivat palvella liikenneturvallisuutta myös muissa tarkoituksissa ja vähentää suuririskisiä tilanteita esimerkiksi uusien tai ikääntyneiden kuljettajien kyseessä ollessa. Rajoitusten käyttö on kuitenkin ongelmallista, koska esimerkiksi kuljettajantutkintosaännökset eivät mahdollista tutkinnon suorittamista lievemmin vaatimuksin paikalliseen ajoon. Tätä taustaa vasten esimerkiksi alueellisen rajauksen käytön voitaisiin katsoa soveltuvan tilanteisiin, joissa on kysymys ajo-oikeuden voimassa pysyttämisen edellytysten arvioimisesta.

### 2.3.6.5 Ajokorttidirektiivin sisältämät ajo-oikeuden laajennukset

Ajokorttidirektiivissä sallitaan eräät kansalliset ajo-oikeuksien laajennukset, jotka eivät ole Suomessa käytössä. Laajennukset ovat kansallisia eikä niistä saa tehdä merkintää ajokorttiin.

Kolmipyöriä saa kuljettaa B-luokan ajokortilla. Jos ajoneuvon teho ylittää 15 kW, kuljettajan ikävaatimuksena on vähintään 21 vuotta. Kolmipyörät kuuluvat ajokorttidirektiivin luokituksessa moottoripyöräluokkaan A1, jos kolmipyörän teho on enintään 15 kW ja A-luokkaan, jos teho ylittää 15 kW. A-luokassa kuljettajan vähimmäisikävaatimus tällaista tehokasta kolmipyörää kuljettaessa on 21 vuotta. Kolmipyörää ei ole määritelty tutkintoajoneuvoksi. Kolmipyörän kuljetusoikeus Suomessa B-luokan ajokortilla on käytössä.

A1-luokan moottoripyörää saa kuljettaa B-luokan ajokortilla. Poikkeussäännös ei ole Suomessa käytössä.

Edellä olevien ohella ajokorttidirektiivissä on eräitä mahdollisuuksia ajo-oikeuden laajentamiseen. Näiden käyttöönotto edellyttää komission suostumusta.

Jäsenvaltio voi komissiota kuultuaan oikeuttaa B-luokan ajokortin haltijan, jonka ajokortti on ollut voimassa vähintään kaksi vuotta ja joka on täyttänyt 21 vuotta, kuljettamaan:

- yli 3,5 tn ajoneuvoja, jotka on pääasiassa tarkoitettu käytettäväksi paikallaan koulutustai vapaa-ajan viettotarkoituksiin ja käyttäjinä ovat muut kuin kaupalliset yhteisöt sosiaaliin tarkoituksiin ja ajoneuvot muutettu niin, ettei niitä voi käyttää useamman kuin yhdeksän henkilön eikä muiden kuin ajoneuvojen käytön kannalta ehdottoman välttämättömien tavaroiden kuljettamiseen
- D1-luokan ajoneuvoja, joiden massa ylittää 3,5 tn vammaisten matkustajien kuljettamiseen tarkoitettuja erityislaitteita lukuun ottamatta, edellyttäen, että ajoneuvoa käyttää muu kuin kaupallinen yhteisö sosiaaliin tarkoituksiin ja että kuljettaja kuljettaa ajoneuvoa korvauksetta.

#### 2.3.6.7 Ulkomaisten ajokorttien tunnustaminen Suomessa

EU- ja ETA-valtioissa annettujen ajokorttien vastavuoroista tunnustamista koskevat säännökset perustuvat ajokorttidirektiiviin. Jäsenvaltiota ei velvoiteta vastavuoroisesti tunnustamaan sellaista EU-ajokorttia, joka on vaihdettu kolmannessa valtiossa annetun ajokortin perusteella ja jonka haltija siirtyy muuhun kuin kortin myöntäneeseen jäsenvaltioon vakinaisesti asumaan. Suomessa ei tunnusteta ajokorttia, jonka vaihtamisen perusteena oleva ajokortti ei ole Suomessa voimassa.

EU- ja ETA-valtioissa annettujen ajokorttien ohella Suomessa tunnustetaan Genevessä vuonna 1949 ja Wienissä vuonna 1968 tehtyyn kansainväliseen tieliikennesopimukseen liittyneissä valtioissa annetut ajokortit eräin edellytyksin täällä ajamaan oikeuttaviksi kahden vuoden ajan maahan vakinaisesti asumaan asettumisesta lukien ja ajokortit voidaan vaatimusten täytyessä rajoitetusti vaihtaa vastaavaan suomalaiseen ajokorttiin uutta kuljettajantutkintoa suorittamatta. Korttien tunnustamisen edellytyksenä on, että ajokorttia myönnettäessä henkilön vakainainen asuinpaikka ei ole ollut Suomessa ja että muut säädetyt edellytykset mm. täällä ajamisesta, luokkakohtaisesta vähimmäisiästä ja ajokorttia vaihdettaessa vakinaisesta asuinpaikasta täytyvät. Ilman uutta tutkintoa voidaan vaihtaa moottoripyörän tai B-luokan henkilöauton kuljetusoikeuden sisältävä ajokortti. Ajokorttilakiin sisältyvän säännöksen nojalla vastaavia säännöksiä sovelletaan Hongkongissa, Macaossa ja Taiwanissa annettuihin ajokortteihin, joiden tunnustamisesta on vastavuoroisesti sovittu.

Sopimusmaihin kuuluu hyvin suuri joukko erilaisia ja erilaisin edellytyksin ajokortteja myöntäviä valtioita. Vaatimus sopimukseen liittymisestä rajaa ulkopuolelle myös sellaisia valtioita, joista matkailu Suomeen on viime vuosina ollut kasvussa, kuten Kiina, tai josta maahan on

tullut turvapaikan hakijoita, kuten Irak ja Afganistan. Mainitut valtiot eivät ole näitä sopimusmaita. Silloin kun ajokortti on myönnetty Suomen tunnustamassa valtiossa, ajokortti oikeuttaa edellytysten täytyessä maassa vakinaisesti asuvan tutkintoon pääsyyn suomalaisen ajokortin saamiseksi. Muussa tapauksessa ajokorttia ei voi käyttää hyväksi.

Esimerkiksi Ruotsissa ulkomaiset ajokortit hyväksytään ajamiseen oikeuttaviksi. Sen sijaan ajokorttien vaihtaminen ilman uutta kuljettajantutkintoa on siellä hyvin rajoitettua erikseen solmittujen vastavuoroisten ajokorttisopimusten perusteella. Ulkomaisten ajokorttien tunnustamisperusteiden muutoksella, esimerkiksi sallimalla ajaminen Suomessa sopimusmaavaatimuksista riippumatta, voitaisiin helpottaa eri perustein maahan tulevien liikkumista ja esimerkiksi ajokorttia edellyttävien matkailupalvelujen käyttöä täällä. Ulkomaalaisten kohdalla määrämuotoisesta opetuksesta luopuminen vähentäisi kieleen liittyviä ongelmia ja helpottaisi näin opetuksen saamista. Myös ajotaidon osoittaminen helpottuisi, jos tutkintoon tulo ei edellyttäisi määrämuotoista opetusta eikä tutkintoon tulevalle olisi esittää ajokorttiaan eivätkä hänen ajokorttitietonsa olisi lähtömaasta saatavissa.

Muutos kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksissä antaisi mahdollisuuden luopua nykyisestä ajokorttien laajamittaisesta vaihtamisesta ilman uutta tutkintoa. Vaikka kuljettajantutkinnon vaatiminen vaihtotapauksissa lisäisi järjestettävien tutkintojen määrää, se antaisi myös näytön kuljettajan ajotaidoista. EU:n komissiossa on pitkään ollut vireillä kysymys kolmansissa valtioissa annettujen ajokorttien vaihtamisesta EU-korteiksi. Ensimmäiset tulokset tästä tarkastelusta ovat ilmeisesti lähiaikoina käytettävissä. Komission tavoitteena on ollut laatia suosituksista valtioista, joissa annettujen ajokorttien katsotaan suoritusvaatimuksiltaan vastaavan ajokorttidirektiivin vaatimuksia, ilman että jäsenvaltioiden tarvitsisi sitä erikseen tutkia. Vaikka kysymyksessä olisi suosituksen luonteinen listaus eikä jäsenvaltioita velvoitettaisi sitä soveltamaan, listaus kuitenkin helpottaisi ja yhdenmukaistaisi toimintaa unionin piirissä ja tukisi muutosta suhtautumisessa kolmansien maiden ajokortteihin. Korttien suora vaihto ilman uutta kuljettajantutkintoa olisi vastaavuusperustein rajattavissa vain listassa oleviin kortteihin.

Ajokorttidirektiivin säännöksiä yhden ajokortin periaatteesta on sovellettava aina ajokortteja myönnettäessä ja myös näiden ajokorttien kohdalla on ajokorttia myönnettäessä EU:n ajokorttiverkon avulla varmistuttava siitä, ettei henkilöllä ole muussa EU- tai ETA-valtiossa annettua ajokorttia. Ajokorttiverkkoa ei ole tarkoitettu käytettäväksi liikennevalvonnassa eikä komission mukaan sitä saa käyttää liikennevalvonnassa esimerkiksi sen selvittämiseksi, onko ajo-oikeuden olemassaoloon vetoavalla ajokortti.

### **3 MUUTOSTEN TOTEUTUSVAIHTOEHTOIHIN LIITTYVIÄ KYSYMYKSIÄ**

Muistioon sisältyvät kuljettajakoulutus uudistuksen lähtökohdat ja tavoitteet ilman varsinaisia ehdotuksia tai toteutusvaihtoehtoja sekä muukin ajokortteihin liittyvä kansallinen lisäsääntely, jota voidaan EU-vaatimusten estämättä keventää.

Erityisesti opetusta koskevilla ratkaisulla voidaan selkeyttää ja keventää ajokortin suoritusjärjestelmää. Opetuksessa tapahtuvista muutoksista riippuen niillä voi olla laajojakin vaikutuksia opetusta ja kuljettajantutkintoja koskevaan sääntelyyn. Muutoksiin liittyy kysymyksiä, jotka on ratkaistava valmistelussa. Tähän jaksoon on esimerkkinä koottu kysymyksiä, jotka kuljettajakoulutus uudistuksessa liittyvät muun muassa tutkinnon painottamiseen määrämuotoisen opetuksen sijaan, ajokorttiopetuksen vapauttamiseen ja erilaisten opetus- ja oppimisen menetelmien käyttöön, vaihteittaisessa auton ajokortin suorittamisessa tapahtuviin muutoksiin ja ajo-

harjoitteluun. Lisäksi tähän jaksoon on koottu valmistelussa ratkaistavia kysymyksiä, jos kansallisen lisäsääntelyn keventämiseksi muuten katsotaan olevan tarvetta muutoksiin. Avoimen ja vuorovaikutuksessa tapahtuvan valmistelun toteutumiseksi ministeriö toivoo sidosryhmien ja muiden tahojen näkemyksiä valmistelussa huomioon otettavista seikoista.

### 3.1 Opetus

Opetusta koskevien muutosten kohdalla joudutaan arvioimaan muutosten laajuutta ja sisältöä. Luovutaanko opetuksen sääntelystä kokonaan tai vain joiltakin osin? Mitä ajokorttiluokkia (alemmat luokat/raskaankaluston luokat) muutos koskee ja millä tavoin? Onko B-luokassa vaiheistusta koskeva opetus ja/tai ajoharjoittelurataosuus joltain osin pysytettävä tai esimerkiksi korvattava muuten? Tarvitaanko opetussuunnitelmia, jos opetuksesta luovutaan kokonaan tai osin?

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

Mikä vaikutus opetusta koskevilla muutoksilla on opetuslupaun, sen vaatimuksiin ja opetuslupaopetukseen? Säilytetäänkö opetuslupaopetus vai korvataanko muulla ajoharjoittelulla?

Mitä vaatimuksia on tarpeen asettaa liikenteessä annettavalle ajo-opetukselle, onko tarpeita muun opetuksen sääntelyyn? Onko ajo-opetuksen aloitusikää alennettava? Kuka on vastuullinen kuljettaja opetusajossa? Onko opetuksessa käytettäville ajoneuvoille tarpeen asettaa varuste- ja muita vaatimuksia? Millä tavoin opetusajoneuvo merkitään? Onko EU-vaatimusten lisäksi tarpeen asettaa vaatimuksia tutkinnossa käytettäville ajoneuvoille?

Onko opetusta koskevilla muutoksilla vaikutusta liikenneopettajuuteen ja liikenneopettajalupaun? Mitkä ovat tarpeet opetusharjoittelulle ja miten opetusharjoittelu on toteutettavissa, jos pakollisesta opetuksesta ja autokoululuvista luovutaan?

Luovutaanko B-luokassa vaiheistuksesta? Luovutaanko AM-luokassa luokkaan kuuluvien ajoneuvojen ajo-oikeuksien suorittamisesta eriytetysti? Pysytetäänkö moottoripyörän harjoittelulupavaihtoehto ja miten siinä huomioidaan opetusvaatimusten muutokset? Korvataanko moottoripyöräajokorttia kokemuksella suoritettaessa päivän koulutus ajokokeella direktiivin toisen vaihtoehdon mukaisesti?

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

### 3.2 Ajoharjoittelun lisääminen

Ajoharjoittelua lisäämällä voidaan uuden kuljettajan ajokokemusta lisätä turvallisissa olosuhteissa ennen itsenäisen ajamisen aloittamista? Millä tavoin tämä on toteutettavissa? Mikä on ajoharjoittelun suhde ja vaikutus ajo-opetukseen? Voidaanko ajoharjoittelua käyttää itsenäisesti vai opetuksen yhteydessä? Onko harjoittelun oltava valvottua tai voiko se olla myös itsenäistä?

Moottoripyörän harjoituslupavaihtoehto mahdollistaa itsenäisen ajoharjoittelun. Vastaavan mallin soveltaminen esimerkiksi B-luokassa mahdollistaisi ajoharjoittelun vasta ajokortti-iässä, joskin silloin itsenäisen ajamisen ilman valvontaa. Millä edellytyksillä ajoharjoittelun

aloittamista voidaan aikaistaa? Onko ajoharjoittelun mahdollisuus tarpeen ulottaa muihinkin luokkiin ja millä edellytyksillä?

Mikä on ajoharjoittelun suhde opetuslupaun? Säilyykö opetuslupa yksityisen opetuksen muotona vai korvaako ajoharjoittelu opetuslupan?

Millä tavoin varmistetaan liikenteessä ajamisen perustiedoista ja taidoista sekä ajoneuvon hallinnan perustaidoista ja millä tavoin ne osoitetaan? Edellyttääkö ajoharjoittelu lupaa tai ilmoitusta? Onko ajoharjoittelu valvottua vai itsenäistä harjoittelua, mitkä ovat valvotussa harjoittelussa valvojan vaatimukset ja miten niiden täyttymistä valvotaan, vaaditaanko valvojan hyväksyminen tai ilmoitus valvojasta vai onko riittävää harjoittelussa käytetyn ajoneuvon ajokortti? Voidaanko ja millä edellytyksin harjoittelua valvoa muuten, kuten esimerkiksi teknisin apuvälinein? Millä tavoin ajoharjoittelussa oleva ajoneuvo merkitään? Onko ajoharjoitteluun tarpeen asettaa ehtoja tai rajoituksia ja mitä ne ovat ja mitkä ovat seuraamukset niiden rikkomisesta? Kuka on vastuullinen kuljettaja ajoharjoittelussa: oppilas, valvoja tai voiko vastuu olla jaettu? Onko ajoharjoittelulle tarpeen asettaa vähimmäis- ja/tai enimmäisajat ajokortin suorittamisen viemiseksi päätökseen kohtuullisessa ajassa ja mitä ne ovat? Mistä määrääjat luetaan, ellei hyväksymisiä, ilmoituksia tai muita suorituksia vaadita?

### 3.3 Kuljettajantutkinto

Muutokset opetuksessa edellyttävät vastaavasti muutoksia tutkinnon vaativuudessa. Miten osaamistarpeet on määriteltävä tutkintopainotteisessa järjestelmässä? Mitkä ovat keinot tutkinnon vaativuuden lisäämisessä: kysymysten määrän lisääminen, ajokokeen keston pidentäminen, ajokokeen tarkastelukohteiden lisääminen, arvioinnin tiukentaminen, kokeiden suorittaminen aina yhtenä kokonaisuutena vai miten? Millä tavoin tutkintoa voidaan kehittää ennakoitua ja riskien tunnistamista koskevilla sisällöillä, osana tutkintoa vai siitä erillisenä kokeena? Voidaanko sisältöjä käyttää B-luokassa vaiheistuksen oppisisältöjen korvaajana, kaikissa ajokorttiluokissa opetusvaatimusten muutosten johdosta, onko sisältöeroja eri luokkien kohdalla tai voidaanko samansisältöisenä suorittaa esimerkiksi kertaalleen?

Mitä vaikutuksia muutoksilla on ajokokeen vastaanottajien osaamiseen ja esimerkiksi liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon po. tutkinnonosaan? Onko tarpeen vaatia liikenneopettajatutkinto ja ajokokeen vastaanottajan kelpoisuutta koskevan tutkinnonosan suorittaminen EU-vaatimusten täyttymiseksi ja siihen liittyen onko harjoittelu tutkintotoimintaa harjoittavassa yrityksessä edelleen tarpeen?

Onko säilytettävä poliisin mahdollisuus määrätä uuteen ajokokeeseen? Missä määrin on tarpeen käyttää ajokoetta terveydellisten edellytysten arvioinnissa ja mitä osaamisvaatimuksia siitä aiheutuu ajokokeen vastaanottajalle? Onko tarpeen eriyttää ajokokeita eri tarkoituksiin?

### 3.4 Muu ajokorttisääntely

Ikä

Kuljettajaopetuksen ja ajoharjoittelun aloittamisikä voidaan lisätä opetukseen ja ajokokeuksen hankkimiseen käytettävää aikaa. Pitäisikö ajo-opetuksen aloitusikä AM-luokassa, vaikka se olisi silloin alempi kuin rikosoikeudellisen vastuun alaikäraja?

Onko B-luokan ajokortin vähimmäisikä laskettava vuodelta nykyisestä, mihin EU antaa kansallisesti mahdollisuuden? Mikä on B-luokassa vähimmäisiän suhde ajoharjoitteluun ja sen to-

teutukseen? Onko ajokortin vähimmäisikä laskettava 17 vuoteen, jos 17-vuotiaalle halutaan antaa mahdollisuus itsenäiseen ajoharjoitteluun?

#### Ajoterveys

Onko kansallisen lisäsääntelyn keventämisen tarkoituksessa luovuttava lääkärintarkastuksen vaatimisesta ryhmän 1 kuljettajilta (muut kuin kuorma- ja linja-auton kuljettajat) ja tarkastus edellytettävä direktiivin sallimalla tavalla vain tarvittaessa? Onko menettely sama kaikenikäisten kohdalla? Millä tavoin terveysvaatimusten täytyminen muutoin osoitetaan? Mikä on direktiivin edellyttämä tutkimus riittävästä näköaistista? Onko poliisilla oltava oikeus määrätä lääkärintodistus esitettäväksi? Onko lääkärinlausuntojen kuuden kuukauden määräaika paikallaan?

#### Uuden kuljettajan rikkomusten seuranta

Onko uuden kuljettajan rikkomusseuranta muutettava? Onko rikkomusseuranta aloitettava jo ajoharjoittelussa, jos itsenäinen harjoittelu sallitaan tai ajoharjoittelu vastuullisena kuljettajana? Mikä on seuraamuksen käytön suhde oppimiseen, jos aloitus ennen ajo-oikeuden saamista? Mitkä ovat seuraamukset harjoittelun ehtojen ja rajoitusten rikkomisesta?

#### Ajokorttien voimassaoloajat

Onko kansallisen lisäsääntelyn keventämisen tarkoituksessa luovuttava iäkkäiden ajokorttien lyhyemmistä voimassaoloajoista? Jos ajokorttien voimassaoloaikoja pidennetään iäkkäillä, onko tarpeen korvata harvemmin tapahtuva uusiminen muulla ajoterveyden täyttymisen seurannalla?

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? Millä tavoin ajoterveysseuranta järjestetään, jos fyysisistä korttia ei uusita?

EU sääntelee korttien hallinnollista määräaika. Onko ajokortin hallinnollinen määräaika ja ajo-oikeuden voimassaoloaika erotettava? Millä tavoin se on toteutettava ja mitkä ovat sen vaikutukset?

Onko tarvetta erilliselle ajokorttiluvalle? Mikä on luokkakohtaisten erojen vaikutus esimerkiksi terveysvaatimusten täyttymisen osoittamisessa?

#### Traktorikorttien muutostarpeet

Traktoreiden ja niihin EU-luokittelussa kuuluvien mönkijöiden kuljettamisen ajokorttivaatimuksia ei EU:n piirissä säädetä. Onko tarpeen muuttaa kansallista traktorikorttien luokitusta yleensä? Mitkä ovat sen vaikutukset suoritusvaatimuksiin? Onko luokituksessa perusteltua poiketa EU:n ajoneuvoluokittelusta (traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään



40 km/h tai yli 40 km/h)? Mitä vaikutuksia muutoksilla on moottorikelkkojen ja moottorityökoneiden kuljetusvaatimuksiin? Onko tarpeen ottaa käyttöön erillinen ajokorttiluokka LT-luokan mönkijöille? Onko tarpeen antaa oikeus LT-luokan mönkijöiden kuljettamiseen B-luokan ajokortilla? Erityisesti mönkijöitä koskevia muutoksia on pidetty kiireellisinä, jos muutoksista päätetään, onko edellytyksiä tai tarpeita niiden toteuttamiseen nopeammassa kuin tämän kokonaishankkeen aikataulussa?

#### Ulkomaisten ajokorttien kelpoisuus (muut kuin EU)

Onko tarpeen laajentaa ulkomaisten ajokorttien oikeutta täällä ajamiseen? Mitä ehtoja on asetettava ajokorttien hyväksymiselle? Onko ajokortin oltava Suomen tunnustamassa valtiossa myönnetty muulle kuin Suomessa tuolloin vakinaisesti asuneelle? Kuinka kauan ajokortti hyväksytään täällä ajamiseen? Luovutaanko laajamittaisesta vaihdosta ilman uutta kuljettajan-tutkintoa? Onko ajokortteja vaihdettaessa perusteltua soveltaa EU:n vastaavuuslistausta sen suositusluonteisuudesta riippumatta? Mikä vaikutus suorasta vaihdosta luopumisella on niiden ajokorttien suhteen, joiden suora vaihto-oikeus on kirjattu säännöksiin tai vastavuoroista sopimusta pyytäneelle valtiolle on ilmoitettu lainsäädäntöön perustuvasta suorasta vaihdosta ilman uutta tutkintoa? Onko ilmeistä, että hallinnon taakka lisääntyy vastavuoroisuussopimuspyyntöjen johdosta, jos suorasta vaihtamisesta luovutaan? Millä tavoin pyyntöihin suhtaudutaan?

