



22.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

## Asia: Luonnos hallituksen esitykseksi ajokorttilain muuttamisesta

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa. Olemme lausuneet liikenne- ja viestintäministeriölle kuljettajakoulutusuudistuksesta 22.11.2016. Lausunnossa on esitetty perusteluja, jotka soveltuvat suoraan tässä luonnoksessa esitettyihin muutoksiin. Emme ole lähteneet toistamaan aiempaa lausuntoamme kaikkine perusteluineen, vaan keskitymme nyt hallituksen esitysluonnoksen olennaisimpiin seikkoihin. (Linkki Autoliiton lausuntoon 22.11.2016 [www.autoliitto.fi/tiedote/autoliiton-lausunto-kuljettajakoulutusuudistuksesta](http://www.autoliitto.fi/tiedote/autoliiton-lausunto-kuljettajakoulutusuudistuksesta))

Luonnos hallituksen esitykseksi ajokorttilain muuttamisesta on kokonaisuudessaan arvioiden hyvä kokonaisuus, joka tuo ajokorttiopetuksen edellytykset ja mahdollisuudet nykyaikaan ja mahdollistaa muun opetuksen ja koulutuksen jo hyödyntämien uusien oppimis- ja opetusmenetelmien käyttöönoton ajokoulutuksessa. Esitys luo edellytykset nykyaikaisen digitaalisen kouluttamisen kehittämiselle ja käyttöönotolle. Toteutuessaan esitys lisää kilpailua opetuksen sisältöihin ja laatuun sekä mahdollistaa kunkin yksilön osaamistarpeen mukaisen koulutuksen. Nykyinen malli, jossa kaikille opetetaan kaikki samat asiat ja osalle vielä uusien ajokorttiluokkien suorittamisen myötä useampaan kertaan, ei ole pedagogiikan, taloudellisuuden tai liikenneturvallisuuden näkökulmasta hyvä malli.

Kilpailun puute koulutuksen sisällöissä on johtanut malliin, jossa alan yritysten kehitys on jäänyt jälkeen muista koulutusaloista. Kun kaikilla toimijoilla on tarjolla käytännössä samat sisällöt, samat opetusmenetelmät ja samat opetusmäärät, niin keskeinen menestystekijä ja tavoite alan toiminnassa on ollut opetuksen määrällinen lisääminen kaikille lainsäädännön vaatimusten kautta. Tämän seurauksena ajokorttiopetuksesta on tullut monimutkainen, tehoton ja kallis. Samalla kilpailu sen sisällöllisellä kehittämisellä on menettänyt merkityksensä.

**Kts. liite:** Ajokorttien korotusvaiheet

([www.autoliitto.fi/sites/default/files/ajokorttien\\_korotusvaiheet.pdf](http://www.autoliitto.fi/sites/default/files/ajokorttien_korotusvaiheet.pdf))

Lopputuloksena on koulutusjärjestelmä, joka opettaa pakollisessa läsnäolossa asioita vastuullisille henkilöille, jotka ne jo osaavat. Ne vastuuttomat, jotka eivät ole liikenneturvallisuudesta kiinnostuneita, pääsevät läpi pakollisella läsnäololla. Lopputuloksen kannalta tilanne on kaikkien kannalta huono. Yhtenä vahvuutena nykyiselle järjestelmälle on mainittu sen antamat mahdollisuudet opettaa asioita, joita ei voida mitata tutkinnossa. Järjestelmä, joka opettaa mahdollisesti jotain, mitä muussa järjestelmässä ei voida opettaa, ja jota ei myöskään voida mitata tutkinnossa, kuulostaa salatieteeltä. Tällainen ei ole ollut millään alalla kestävä peruste olla kehittämättä opetusmenetelmiä nykyaikaisen pedagogiikan mukaisesti.

## Tutkintopainotteisuus

Tutkintopainotteisuus on nykyaikaa peruskoulun, ammatillisen koulutuksen ja lukio-opetuksen opetussuunnitelmissa. Ajokorttiopetuskin olisi uudistettu jo kauan sitten, jos kyseessä olisi yhteiskunnan varoilla toteutettava koulutus. Tutkintopohjainen järjestelmä, joka mahdollistaa sen,

että jokainen opettelee tarvitsemiaan asioita ja maksaa vain siitä opetuksesta, vastaa nykyaikaisia pedagogisia opetusmenetelmiä. Osaaminen mitataan kokeessa.

### Asennekasvatus

Nykyistä järjestelmää on perusteltu myös sillä, että se antaa mahdollisuuden asennekasvatukseen. On selvää, ettei aikuistuvalla nuorella tai aikuisella opettamalla saada enää aikaan asennemuutosta, sillä asenteet on omaksuttu ennen ajokortti-ikää ja siksi liikennekasvatuksen tulisi olla osa päiväkotien ja koulujen peruskansalaiskasvatusta. Jokainen suomalainen tietää jo ennen ajo-opetusta, että humalassa ei saa ajaa, päihteiden käyttö vaarantaa liikenneturvallisuuden sekä heikentää ajokykyä ja liika vauhti tappaa. Jos ihmisistä voitaisiin opettaa muutaman tunnin teoriaopetuksella paremmin muita huomioivia ja vastuuntuntoisempia kansalaisia, tämä opetus tulisi määrätä kaikille suomalaisille pakolliseksi. Peruskoulu ei tässä aina onnistu edes yhdeksässä vuodessa. Mikään laatuajonjärjestelmä ei voi varmistaa sellaisen asian toteutumista, mitä ei voida mitata.

### Liikenneturvallisuus

Nykyistä järjestelmän erinomaisuutta on perusteltu myös sillä, että liikenneturvallisuus on parantunut. Tosiasia on se, että kaikkien kuljettajien liikenneturvallisuus on parantunut merkittävästi. Nuorempi sukupolvi käyttäytyy kaikin tavoin paremmin ja on fiksumpaa kuin edelliset sukupolvet, vaikka sitä ei haluttaisikaan yleisesti myöntää. Nuoret juovat vähemmän alkoholia, polttavat vähemmän tupakkaa, tekevät vähemmän niin liikenne- kuin muitakin rikoksia ja ovat vähemmän osallisina tapaturmiin, he tietävät enemmän ja ovat aiemmin kypsempiä kantamaan vastuuta omasta ja muiden elämästä. Nuorten käyttämät ajoneuvot ovat yhä parempia ja niiden aktiivinen ja passiivinen turvavarustelu on lisääntynyt ja lisääntyy, vaikkakin nuorten ajoneuvot ovat usein autokannan vanhimmasta päästä. He liikkuvat kaikkien muiden tapaan aiempaa turvallisemmassa liikenneinfraassa.

Erityisenä esimerkkinä nykyjärjestelmän toimivuudesta on mainittu pakollisen mopokoulutuksen käyttöönotto ja sen tuoma liikenneturvallisuuden paraneminen. Mopokorttiudistuksessa vuonna 2011 mopokortin kokonaishinta nousi muutamasta kymmenestä eurosta noin 600 euroon. Tämän seurauksena mopokorttien suorittaminen on alentunut romahdusmaisesti. Samaan aikaan halvoilla kiinalaisilla skootterimopoilla mopoilu buumina ja muoti-ilmiönä lähti laskuun ja rekisterissä olevien mopojen määrä laski jyrkästi.

Ikä	1.1.2017	1.1.2016	1.1.2015	1.1.2014	1.1.2013	1.1.2012	1.1.2011	1.1.2010
<b>15 Mopokortit (AM120)</b>	17355	18862	18922	18548	16 521	20 764	22 816	24 009
<b>16 Mopokortit (AM120)</b>	20367	21026	21061	20852	23 617	27 970	27 634	25 865
<b>17 Mopokortit (AM120)</b>	20176	20220	4217	28166	26 786	26 704	24 961	22 533
<b>Yhtensä (AM120)</b>	<b>57898</b>	<b>60108</b>	<b>44200</b>	<b>67566</b>	<b>66924</b>	<b>75438</b>	<b>75411</b>	<b>72407</b>

*Tilastossa on mopokortit, ei mopoautokortteja (Lähde: Trafli)*

Mopokanta	
Ensirekisteröinnit	(liikennekäytössä olevat)
<b>2016</b>	5 575
<b>2015</b>	7 238
<b>2014</b>	7 348
<b>2013</b>	8 427
<b>2012</b>	12 999
<b>2011</b>	17 403
<b>2010</b>	18 198
<b>2009</b>	20 762

*Tilasto mopojen ensirekisteröinneistä ja liikennekäytössä olevien mopojen määrästä 2009-2016 (Lähde: Trafli).*

Kun huomioidaan se, että hinnannousun seurauksena mopokorttia eivät enää hankkineet ne nuoret, jotka aiemmin ajoivat vähän ja satunnaisesti vähäisellä ajokokemuksella ja lainamopoilla, ei ole ihme, että mopo-onnettomuudet ovat vähentyneet. Opetusalan toimijat ovat yksioikoisesti selittäneet kehityksen olevan opetuksen laadun ja määrän ansiota. Faktojen edessä on helppo ymmärtää, että siitä ei ole kyse. Kysymys kuuluu pikemminkin, miksi kehitys ei ole ollut parempaa, vaikka panostusta lisättiin näin merkittävästi?

### **Alan tutkimustyö**

Valitettavasti Suomesta puuttuu alalta riippumaton tutkimus-, opetus- ja kehitystyö. Ajo-opetuksen kehittäminen on perustunut tutkimuksiin, jota alan toimijat suoraan tai välillisesti apurahoituksella ovat olleet rahoittamassa. Kun tutkimusta tekevät tutkijat ja kantaa ottavat henkilöt, joiden oma työ ja toimeentulo ovat alan rahoituksesta riippuvaisia, ei ole ihme, että lopputuloksena uudistuksissa on ollut aina autokouluopetuksen määrän tai opetusvaiheiden lisääminen. Tältä pohjalta tehtävää tutkimustyötä käytettäneen tämänkin uudistuksen torjumisessa. Lainsäätäjän tulisi tunnistaa ja erottaa alan elinkeinopoliittiset tavoitteet liikenneturvallisuuskysymyksistä, joihin ne yleensä verhotaan.

### **Kiitämme erityisesti seuraavista luonnoksen sisältämistä ehdotuksista ja niiden perusteluista:**

- Koulutuksen muuttamista kolmivaiheisesta yksivaiheiseksi
- Lisäpoljinpakon ja muutoskatsastusvelvoitteen poistumista
- Opetussuunnitelmien poistumista
- Pakollisen ajoharjoittelurataopetuksen poistumista
- Tutkintopainotteisempaa mallia eli pakollisten opetusmäärien vähentämistä
- Opetuksen aloitusmahdollisuutta 16-vuotiaana ja markkinaehtoista autokoulu- ja opetuslupaopetuksen yhdistelyn mahdollisuutta
- T-korttikäytäntöjen selkeyttämistä
- Myös muiden kouluttavien tahojen hyväksymistä turvallisuuspainotteisten koulutusten antajiksi ilman autokoululupavaatimusta
- Opetuslupaopettajan kokeen pois jäämistä ja erityiskelpoisuuden tarkistamisesta luopumista
- Uusien kuljettajien seurantajakson aikana ajokieltoa saaneelle kuljettajalle määrättävää lisäopetusta
- Pakollisen opetuksen poistamista moottoripyöräkorttien luokkorotuksissa

### **Haluamme lisäksi kiinnittää huomiota seuraaviin kohtiin:**

#### **14 §**

Luonnoksessa ajokorttiluvan voimassaoloaika olisi kaksi vuotta. Tällä hetkellä käytännössä opetuslupa- ja ajokorttilupahakemukset jätetään yleensä samalla kerralla, jolloin kaikki lupa-asiat tulevat yhdellä kerralla hoidetuiksi. Mikäli jatkossa ajoharjoittelu B-korttia varten voidaan aloittaa 16-vuotiaana, niin ajokorttilupaa ei voida hakea ennen opetuksen aloitusta, vaan se tulee tehdä erikseen, jottei sen voimassaoloaika ehdi kulua loppuun ennen kuljettajatutkinnon suorittamista kahden vuoden kuluttua. Asia voitaisiin ratkaista pidentämällä ajokorttiluvan voimassaoloa puolella vuodella.

### **37 §**

Uuden kuljettajan ajokieltoon määrittämiseen liittyvän koulutuksen osalta tulisi varmistaa se, ettei siitä muodostu koulutusta, joka annetaan automaattisesti aina samanlaisena bulkki-powerpointesityksenä siitä riippumatta, minkälaisia moitittavana pidettävät teot ovat olleet.

### **40 §**

Säädettävän teknisen käyttöliittymän tarkempi määrittäminen tulee toteuttaa niin, että se mahdollistaa aina uusien ja nykyaikaisimpien kehittyvien käyttöliittymien käytön, eikä lukitse etäopetusta vanhoihin järjestelmiin. Tämä menettely varmistaa kilpailun ja kehityksen opetusmuodoissa myös jatkossa.

### **84 §**

Kyseisen kohdan muotoilussa jää epäselväksi miten ennen erikoisammattitutkinnon käyttöönottoa liikenneopettajan koulutuksen suorittaneiden opetusoikeus määräytyisi jatkossa.

### **Poljinvaatimuksen poistaminen**

Esitys on hyvä ja perusteltu. Ruotsissa tämä järjestelmä on toiminut jo vuosia eikä siellä ole haluttu asian tutkimisen jälkeenkään ottaa suomalaista mallia käyttöön. Missään muualla maailmassa opetuslupaopetuksessa tai ajoharjoittelussa tätä vaatimusta ei ole käytössä. Mikäli opettaja itse näkee tarpeen lisäpolkimen asentamiselle, on hänellä siihen jatkossakin mahdollisuus.

### **Kuljettajatutkinnon vastaanottaminen**

Kuljettajatutkinnon vastaanottamisen ongelmana Suomessa on se, että asia on ulkoistettu yhdelle monopoliasemassa toimivalle yksityiselle yritykselle AjoVarma Oy:lle. Tämä on johtanut merkittäviin korotuksiin tutkintojen hinnoissa ja tavanomaista kannattavampaan palveluliiketoimintaan. Käytännössä kilpailutuksen tavoittelemat hyödyt ovat jääneet merkittävältä osalta toteutumatta. Trafien on jatkossa huolehdittava siitä, että palveluntuottajan kanssa tehdään sopimus siitä, että tutkintoja vastaanotetaan ilman lisäpoljinvaatimuksia. Mikäli palveluntuottajayritys tai sen henkilöstö eivät siihen suostu, niin normaalissa terveessä kilpailuympäristössä ne vaihtuvat.

### **Lopuksi**

Nyt lausunnolla oleva hallituksen esityksen luonnos on tasapainoinen kokonaisuus. Opetuslupaopetuksen näkökulmasta muutos merkitsisi autokoulussa tai muussa hyväksytyssä koulutusmuodossa tapahtuvan pakollisen opetuksen lisääntymistä nykyiseen vaatimukseen verrattuna yhdellä tunnilla. Tämä muutos voidaan hyväksyä, mikäli esitys säilyy kokonaisuutena ja muut kustannuksia alentavat toimenpiteet toteutetaan. Mikäli näin ei tapahdu, seurauksena on vuoden 2013 tilanne, jossa opetuslupaopetukseen lisättiin pakollisia autokouluelementtejä, jotka johtivat kilpailun puuttuessa lainsäädäntövaiheessa arvioitujen kustannusten kaksinkertaistumiseen. Lainsäätäjän nopea lainmuutos pelasti tilanteen ja purki syntyneen monopoliaseman.

Nyt lainsäätäjän tulee huolehtia siitä, ettei vastaava tilannetta pääse tapahtumaan. Tämä voidaan varmistaa viemällä asiaa eteenpäin harkittuna kokonaisuutena kilpailunäkökulma huomioon ottaen. Autokoulualalla on ollut vuosia halu ja tarve puuttua erityisesti opetuslupaopetuksen sääntelyn lisäämiseen, joka ei suoranaisesti koske heidän liiketoimintaa. Tämä on nähtävä pyrkimyksenä oman liiketoiminnan suojaamiseksi lisääntyvältä kilpailulta. Tällä ei ole mitään tekemistä liikenneturvallisuuden kanssa. Se on päinvastoin johtanut tilanteeseen, jossa alan sisällöllinen kehittäminen on jäänyt elinkeinopoliittisen edunvalvonnan varjoon. Vasta sääntelyn purkaminen ja sen jatkumisen pelko on saanut viime aikoina aikaan paineen kehittää toimintaa ja tuotteita. Ammattilaisten kehittämisen opetuksen tulisi olla laadultaan ja tuloksiltaan selvästi maallikkojen antamaa opetusta korkeammalla tasolla. Nyt ei näin kuitenkaan ole, vaan opetuslupa yltää tuloksissa ammattiopetuksen tasolle.

Kaikki opettaminen ja oppiminen muuttuvat digitalisaation myötä merkittävästi tulevina vuosina. Virtuaaliodellisuuden tuomat mahdollisuudet, kuten 3D- ja 360° -kuvaaminen mullistavat liikenne- ja riskitilanteiden harjoittelua. Tämän päivän nuoret omaksuvat asiat parhaiten nykyaikaisilla

menetelmillä ja ansaitsevat tällaisen opetustavan myös oman ja muiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Luonnos hallituksen esitykseksi antaa tähän hyvät edellytykset.

Kunnioitavasti,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Pasi Nieminen', with a long horizontal stroke extending to the right.

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry