

Liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistio kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohdista

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on lähettänyt lausunnolle kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohtia käsittelevän arviomuistion.

Uudistuksen keskeisimmät tavoitteet pohjautuvat LVM:n työryhmäraportissa jo 10/2014 esitettyihin ajokorttiopetuksen kehittämissuunnitelmiin ja suosituksiin. Tavoitteena on sujuvoittaa entisestään ajokorttiopetuksen sääntelyä, alentaa ajokortin hankkimiskustannuksia, edistää digitalisaation käyttöä opetuksessa, mahdollistaa vielä nykyistäkin enemmän opetus- ja oppimismenetelmiä yksilöllisten tarpeiden mukaan, luopua henkilöauton ajokortin monivaiheisuudesta ja siirtää painopistettä tutkintokeskeisemmäksi. Huomioitavaa on, että nyt lausunnolla olevassa arviomuistiossa ei ole tavoitteena tarkastella ja uudistaa koko kuljettajakoulutusjärjestelmää. Keskeisimmät muutosehdotukset tulisivat kohdistumaan henkilöauton ajokortin suorittamiseen, sekä käytännössä mopon, mopoauton ja eri moottoripyöräluokkien ajokorttikoulutukseen. Raskaiden ajokorttiluokkien ja ammattikuljettajien pätevyyskoulutuksia ei tässä yhteydessä tarkastella. Arviomuistiossa ei myöskään esitetä uudistettavaksi lupamenettelyjä eikä tuoda esille kuljettajantutkinnon kehittämissuunnitelmia.

Ministeri Merja Kyllösen 20.9.2013 asettama virkamiestyöryhmä arvioi 15.10.2013-28.2.2014 välisenä aikana opetus- ja tutkintoperusteisen ajokortin hankkimisjärjestelmien eroja ja mahdollisuuksia. Työryhmän tehtävänä oli myös arvioida esittämiensä toimenpiteiden vaikutuksia. Työryhmä esitti 2014 vastaavia kehittämissuunnitelmia kuin lausunnolla olevassa arviomuistiossakin. Työryhmä jätti kuitenkin vaikutusten arvioinnin tekemättä. Sekä työryhmäraportissa että kuljettajakoulutuksen uudistamisen arviomuistiossa uskotaan kovasti kuljettajantutkinnon kehittämiseen. Vaikutusten arvioinnin vaikeudesta ja arviomuistion avoimista kysymyksistä välittyy nyt kuva, että kehittämisen sisällään pitämistä asioista ei näyttäisi olevan aavistustakaan. Arviomuistiossa ei ole tavoitteena kokonaisvaltainen kuljettajakoulutusuudistus, koska sääntelyn kehittämistä on ajettu virkamiestyöryhmin jo kolme vuotta ilman varsinaisia ehdotuksia ja toteuttamisvaihtoehtoja. Kehittämissuunnitelmia ei ole arvioitu moniammatillisena yhteistyönä. Arviomuistiosta käy myös ilmi, että viimeisimpien ajokorttiopetuksen säädösmuutosten vaikutuksista LVM:llä ei ole ajantasaista tietoa. Ajokortin hinta on laskussa, digitalisaatiota hyödynnetään laajemmin kuin koskaan aikaisemmin yksilöllisesti opetus- ja oppimismenetelmissä. Muistion perusteella hyödyt painottuisivat enemmän poliittisten tavoitteiden saavuttamiselle mm. normien purkamiseen ja Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) hallinnollisen taakan keventämiseen ajokortin monivaiheisuudesta luovuttaessa. Hyvän lainsäädännön pitäisi olla oikein kohdentuvaa, johdonmukaista, ymmärrettävää ja ennakoivaa. Ajokorttisääntelyn jatkuva tempoilevuus heikentää uskottavuutta hyvään lainvalmisteluun.

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry (LIITU) kiittää mahdollisuudesta antaa asiassa lausunto ja esittää kantanaan seuraavaa.

LIITU vastustaa tutkintopainotteiseen järjestelmään siirtymistä ja henkilöauton ajokortin monivaiheisuudesta luopumista.

LIITU ehdottaa

- tarkoituksenmukaisesti toimivan tasapainoisen ja opetussuunnitelmaperusteisen järjestelmän kehittämistä
- kehittämistä moniammatillisena yhteistyönä
- turvallisuusnäkökulman painottamista
- korkeatasoisen kotimaisen tiedon hyödyntämistä kehitystyössä
- opetuksen toteuttamista koskevan sääntelyn väljentämistä
- yksilöllisten opetus- ja oppimismenetelmien nykyistä laajempaa mahdollistamista
- digitalisaation nykyistä laajempaa mahdollistamista
- järjestelmän kehittämistä vähin erin kokeilujen ja tutkimuksen avulla
- kuljettajantutkinnon kehittämistä
- tasapuolisempaa, kokonaisvaltaisempaa ja vastuullisempaa suhtautumista kuljettajakoulutuksen sääntelyn kehittämiseksi.

Kuljettajantutkinnon kehittäminen

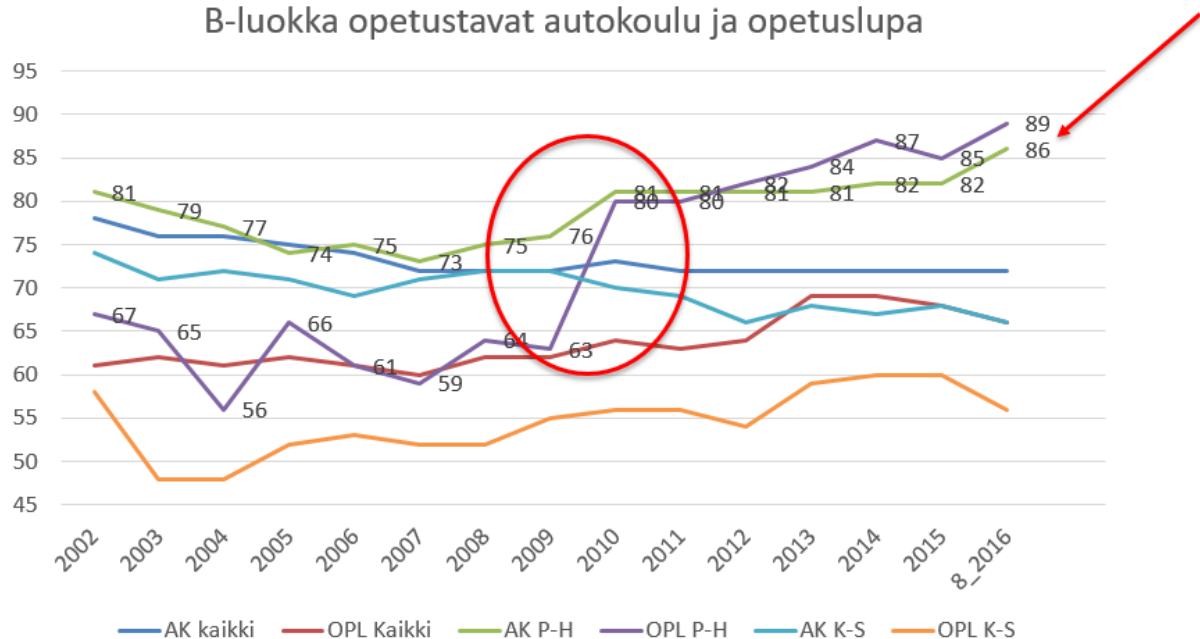
LIITU kannattaa kuljettajantutkinnon kehittämistä. Nykyinen tutkinto on suunniteltu määrämuotoisen opetussuunnitelman vastinpariksi. Tietopuoliseen kokeeseen riskien tunnistamista sisältävien osioiden lisäämiselle on mm. Englannissa arvioitu olleen hieman vaikutusta uusien kuljettajien riskitason alenemiseen. Erityisen hyödyllistä riskientunnistamisen lisääminen olisi kytkettynä ennen koetta annettavaan opetukseen, koska pelkkä verkkomuotoinen riskientunnistamiskokeen harjoittelu kokeen läpäisemiseksi ei näyttäisi tuottavan parasta mahdollista tulosta. Myös tietopuolisen kokeen aikapaineistamisen palauttaminen on yksinkertainen keino voimistaa tutkintoa.

Ajokokeen kehittämisen mahdollisuudet ovat mm. tiukentaa vähentämällä sallittujen virheiden määrää, tiukentaa lievien virheiden painoarvon lisäämistä, lisätä käytettävää aikaa, määritellä ajokokeen suorituspaikkakunnan liikenneympäristölle nykyistä tiukemmat vähimmäisvaatimukset, määritellä tarkemmin ajokokeessa käytettävien reittien liikenneympäristöjen optimaalinen hyödyntäminen, lisätä tutkintoon osia simuloimalla riskitilanteita, laajentaa sisältöä kattamaan uusia asioita, muuttamalla arviointikohteiden keskinäisiä painotuksia, integroida opettaja arviointiprosessiin, itsearviointiin lisääminen ja laajentaminen sekä palautteellisuuden lisääminen ja kehittäminen.

Tutkinnon muuttamiselle on monia mahdollisuuksia ja suuntia. Kokonaan eri asia on kehittää tutkintoa niin, että lopputuloksesta tulisi järkevä. Esimerkiksi nykyisten arviointikohteiden säilyttäminen ja tutkinnon kiristäminen voi vaikuttaa helpolta ratkaisulta. Se ei välttämättä tuota sen turvallisempia kuljettajia, eikä anna takeita edullisemmasta ajokortin hinnasta. Vastuullisuuden ja kypsyyden mittaaminen, tyyppillisen toiminnan arviointi, turvallisuusmotiivien luotettava arviointi ja vastaavat asiat olisivat tulevan kuljettajauran turvallisuuden ennustamisen kannalta olennaisia. Niiden luotettava ja tasalaatuinen arviointi on kuitenkin vaikeaa tai mahdotonta.

Kuljettajantutkinto- ja ajokorttitoimintopalvelujen kilpailuttaminen kokonaishankintana on keskittänyt palvelujen tuottamisen yhdelle vahvalle toimijalle Ajovarma Oy:lle. Nykyisessä tilaaja-palveluntuottajamallissa on tapahtunut onttoutuminen tilaajan tehtäväkentän kaventuessa ja nykyisen palveluntuottajan roolin voimistuessa. Ajokorttitoimivalta siirtyi vuoden 2016 alussa Trafín palveluntuottajalle Ajovarma Oy:lle. Uudet palvelukokonaisuudet aiheuttivat isoja laatutason ongelmia sekä ajokortti- että kuljettajantutkintopalveluissa, joissa ei vielä ole päästy yhdenmukaisiin toimintamalleihin palvelupisteiden välillä. Ajokokeen luotettavuudessa ja tasalaatuisuudessa on jo nykyisessäkin järjestelmässä suuria haasteita. Trafín ohje ajokokeen arvioinnista antaa kirjoitetussa muodossa hyvän perustan laadukkaalle ajokokeelle. Kuljettajantutkinnon laatu järjestelmästä huolimatta on syntynyt poikkeavia paikallisia toimintakulttuureja, jotka vaikeuttavat kuljettajantutkinnon kehittämistä. Tästä esimerkkinä on ajokokeen hyväksymisprosenttien suuret vaihtelut tutkintopaikkakuntien välillä. Helpoiten ajokokeen läpäisee maallikko-opettajan oppilas Päijät-Hämeessä ja tiukin hyväksymistaso on Keski-Suomessa. Trafín ajokoetilaston mukaan kyseinen erotus on 33 %

Ajokokeen hyväksymisprosentit 2002-8/2016
B-luokka opetustavat autokoulu ja opetuslupa



Ajokokeen hyväksymisprosenttien vertailu tutkintoalueet koko maa, Päijät-Häme, Keski-Suomi
(Lähde Trafí)

Ajo-opetuspalvelujen saatavuus tutkintojärjestelmässä

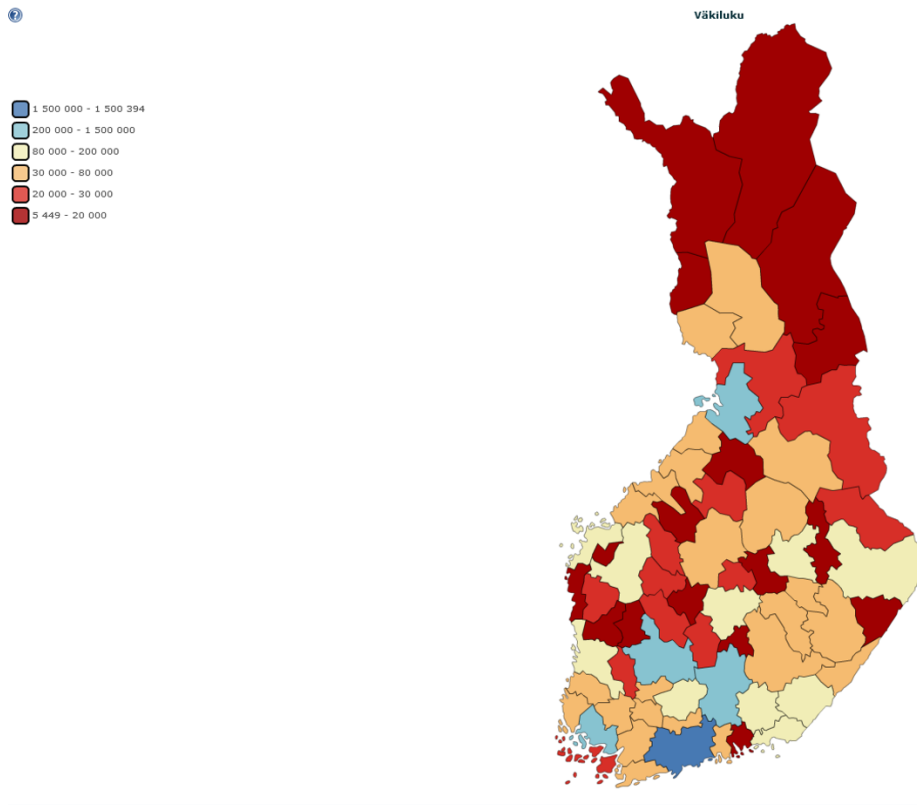
Nykyisen kaltainen ajokoe mittaa kapea-alaisesti ajoneuvon käsittelyn ja liikennetilanteiden hallintaa. Tämä kannustaisi tutkintopainotteisessa järjestelmässä hankkimaan osaamista vain kokeen läpäisemiseksi eikä turvallisuuden kannalta tärkeiden sisältöjen opetukseen, koska näitä ei kokeessa mitattaisi. Oletettavaa on, että ajokoepalveluverkostoa ei tulla alueellisen saatavuuden perusteella harventamaan.

Kuljettajakoulutusalan toimintaympäristön muutoksessa on tapahtunut ketjuuntumisen seurauksena palvelujen keskittymistä suurempiin yli 30 000 asukkaan seutukuntiin. Kuljettajaopetuksen määrän vähentäminen ja rakenteen yksinkertaistaminen kuljettajantutkinnon ajokoetta kehittämättä, kiihdyttäisi ajo-opetuspalvelujen vähenemistä pienemmiltä seutukunnilta. Ajokortin hankkiminen opetusluvalla ei ole esim. Lapin maakunnassa niin varteen otettava ajokortin hankkimismuoto, kuin muissa maakunnissa.

Maakunta	15-19 -vuotiaiden ikäluokan koko	Voimassaolevien opetuslupien määrä suhteutettuna 15-19-vuotiaiden ikäluokan kokoon %
koko maa	301171	9,1
Uusimaa	86575	8,2
Varsinais-Suomi	25807	7,4
Satakunta	12012	9,1
Kanta-Häme	10008	11,0
Pirkanmaa	26819	7,7
Päijät-Häme	10943	9,2
Kymenlaakso	9583	9,6
Etelä-Karjala	6799	13,0
Etelä-Savo	7777	9,3
Pohjois-Savo	13617	10,7
Pohjois-Karjala	8996	13,1
Keski-Suomi	15278	12,1
Etelä-Pohjanmaa	11303	10,4
Pohjanmaa	10272	10,0
Keski-Pohjanmaa	4186	11,4
Pohjois-Pohjanmaa	25634	9,1
Kainuu	4057	8,2
Lappi	9907	5,4

Voimassaolevien opetuslupien määrät (Lähde Trafi) suhteutettuna maakunnittain ikäluokan 15-19 -vuotiaiden kokoon (Lähde Tilastokeskus).

Ajo-opetuspalvelut keskittyvät yli 30 000 asukkaan seutukunnille. Tutkintopainotteinen ajokortin hankkiminen vaikeuttaisi nykyisestä kuluttajan ajo-opetuspalvelujen saatavuutta harvaan asutuilla seutukunnilla (punaiset) ja lisäksi välillisesti kustannuksia (Karttalähde Tilastokeskus).



Uudet opetus- ja oppimismenetelmät

Kuljettajakoulutusala on markkinalähtöisesti lisännyt opetuspalvelujen vaihtoehtoja. Ajokorttilain uudistukset 2013 sekä asetustason onnistuneet sääntelyn keventämiset 2015 ovat avanneet entistä laajemmat mahdollisuudet käyttää monipuolisemmin nykyaikaisia opetus- ja oppimismenetelmiä ajokorttiin tähtäävässä kuljettajaopetuksessa. Verkko-opetus, virtuaalinen ryhmäopetus ja eritasoisilla simulaattoreilla toteutettu opetus on jo käytössä. Digitalisaatiota hyödynnetään laajasti yksilöllisten palvelujen tarjoamisessa. Ajokorttilain mahdollistama kokeilulupa kuljettajaopetuksen kehittämiseksi on kaupallisten toimijoiden aloitteesta avannut uusia innovaatioita laadukkaan toiminnan edistämiseksi digitalisaatiota hyödyntämällä. Parhaillaan on käynnissä kolme määräaikaista kokeilua, joilla kehitetään opetuksen sisältöjä ja tehokkuutta viranomaisen valvonnassa. Jokaisesta kokeilusta valmistuu seurantatutkimukset vuoden 2017 aikana, joita voidaan hyödyntää ajokorttikoulutuksen sääntelyä kehitettäessä.

Ajokortin hankkimiskustannukset

Kuljettajakoulutusalan toimintaympäristön muutos, ketjuuntuminen, palvelujen keskittyminen, digitalisaation hyödyntäminen ja kokeilujen kautta saavutettu toiminnan tehostaminen ohjaa markkinoilla kuluttajahintaa alaspäin. Opetuslupaopetus on perhesidonnaisuuden poistamisen ja sääntelyn väljentämisen jälkeen 2014 muodostunut todelliseksi vaihtoehdoksi autokouluakin edullisemmaksi ajokortin suorittamisvaihtoehdoksi. **Ennen ajokorttilain 2013 ja 2014 muutoksia vuosina 2002-2012 voimassaolevia opetuslupia oli vuositasolla keskimäärin n. 8500. Trafin tilastojen mukaan voimassa olevia opetuslupia oli vuonna 2015 jo 26446.**

Ajokorttien suorituspäämäärät ovat vuositasolla pysyneet hyvin tasaisina ja samaan aikaan kuljettajakoulutusalan liikevaihto on laskenut hinnan alentumisesta johtuen n. 10 miljoonaa euroa vuodesta 2013 vuoteen 2015. Henkilöauton ajokortin hankkimiskustannukset keskimäärin kaikkine vaiheineen ja viranomaismaksuineen on autokouluhinnat.fi -sivuston mukaan yhteensä 2122 euroa. Ajokortti on mahdollista hankkia esim. 60 eurolla kuukaudessa 36 kuukauden rahoituksella kaikki kulut, avaus-, käsittelymaksut ja korot huomioiden, jolloin ajokortin hankkimiskustannukset esimerkkihinnan mukaan ovat noin 2500 euroa. Trafin seurantatutkimuksen (11/2016) mukaan vuoden 2013 kuljettajaopetusuudistus ei ole nostanut B-ajokortin suorittamisen kustannuksia oppilaille merkittävästi, mutta autokoulujen välinen hintahaarukka on kasvanut.

Ajokortin perusvaiheen hinnastohinnan keskiarvo on laskenut n. 12,2 % vuoden 2014 syyskuun ja 2016 lokakuun välisenä aikana. Ajokorttiopetuksen kaikkien vaiheiden autokoulupalveluiden hinnastohinnan keskiarvo on samalla aikavälillä laskenut n. 9,5 % (Suomen Autokoululiitto ry). **Huomioitavaa on, että aikaisemmin suoritettu ajokortti ja autokoulujen kilpailuttaminen sekä paikkakunta vaikuttavat todelliseen kuluttajahintaa, joka on useimmiten keskimääräistä hinnastohintaa alhaisempi.**

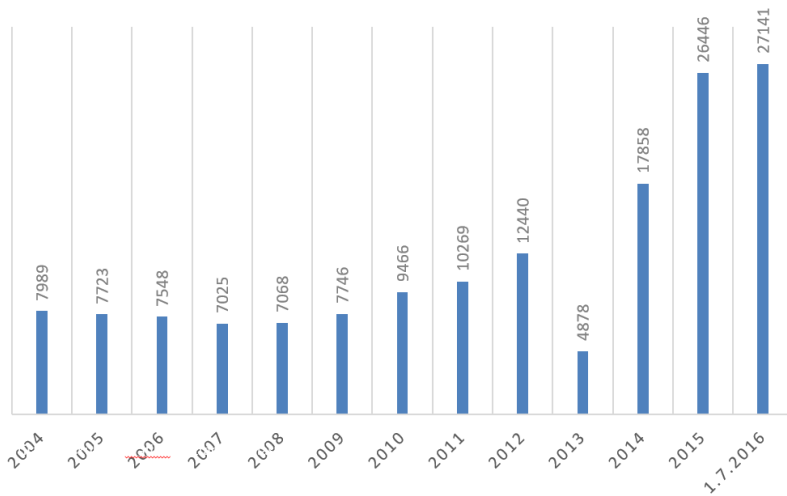
Palkansaajan kokonaisansion keskiarvo kuukaudessa vuonna 2015 oli n. 1,5 % suurempi kuin vuonna 2013. Vuonna 2015 kokonaisansion keskiarvo oli 3333 e kuukaudessa (Tilastokeskus).

Kansainvälisestäkin vertailtuna Suomi sijoittuu Länsi-Eurooppalaiselle keskitasolle ajokortin hankkimiskustannusten osalta. Korkeimmat ajokortin suorittamisen keskikustannukset ovat Sveitsissä. Englannissa, Hollannissa ja Ruotsissa keskimääräiset kustannukset ovat samalla tasolla kuin Suomessa. Näissä maissa opetuksen minimimääriä ei ole määritelty, tosin Ruotsissa on vähäinen määrä pakollista opetusta. Niin ikään Itävallassa, Norjassa, Saksassa ja Tanskassa kustannukset ovat samalla tasolla kuin Suomessa. Näissä maissa puolestaan on määritelty opetuksen vähimmäismäärä (BAST 2014; Löytty & Hotti 2016). Kuljettajaopetuksen kustannuksia voidaan suhteuttaa esimerkiksi kustannus- tai ansioindekseihin. Esimerkiksi kahden työssäkäyvän aikuisen ja kahden lapsen muodostaman perheen keskimääräiset vuosittaiset nettoansiot vaihtelevat Euroopassa alle 8000 e (Bulgaria) ja 128 000 e (Sveitsi) välillä. Suomi sijoittuu Länsi-Eurooppalaiselle keskitasolle noin 62 000 e ansioilla (Eurostat 2013). Kun eri maiden kuljettajaopetuksen kustannuksia verrataan näihin nettoansioitasoihin, ne ovat Euroopassa 1,5 % - 3,7 % välillä ja Suomessa noin 3,2 % kahden työssäkäyvän aikuisen ja kahden lapsen muodostaman perheen nettovuosiansioista. (Eurostat 2013; Bast 2014.) BASTin (2014) tekemästä ja Löytyn ja Hotin (2016) siteeraamasta kustannusvertailusta voidaan päätellä myös, että ajokortin hankkimisen kustannukset eivät riipu määritellyn pakollisen opetuksen määrästä. Hintavertailussa on huomioitava myös maakohtaiset erot arvonnisäverokannoissa.

Kuljettajakoulutusalan liikevaihdon muutos (Lähde Tilastokeskus).

Kuljettajakoulutusala	Liikevaihto miljoonaa euroa
2013	155
2014	153
2015	145

Voimassa olevien opetuslupien määrä on voimakkaassa kasvussa (Lähde Trafi).



Kokoaikaisten palkansaajien kokonaisansiot kuukaudessa. Ammatit ja sukupuolet yhteensä (Lähde Tilastokeskus).

Vuosi	kokonaisansion ka, e/kk	kokonaisansion mediaani ka, e/kk
2015	3333	2963
2014	3308	2946
2013	3284	2928
2012	3206	2853
2011	3109	2774
2010	3040	2715

Autokoulujen hinnastohintojen keskiarvot (Lähde Suomen Autokoululiitto)

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

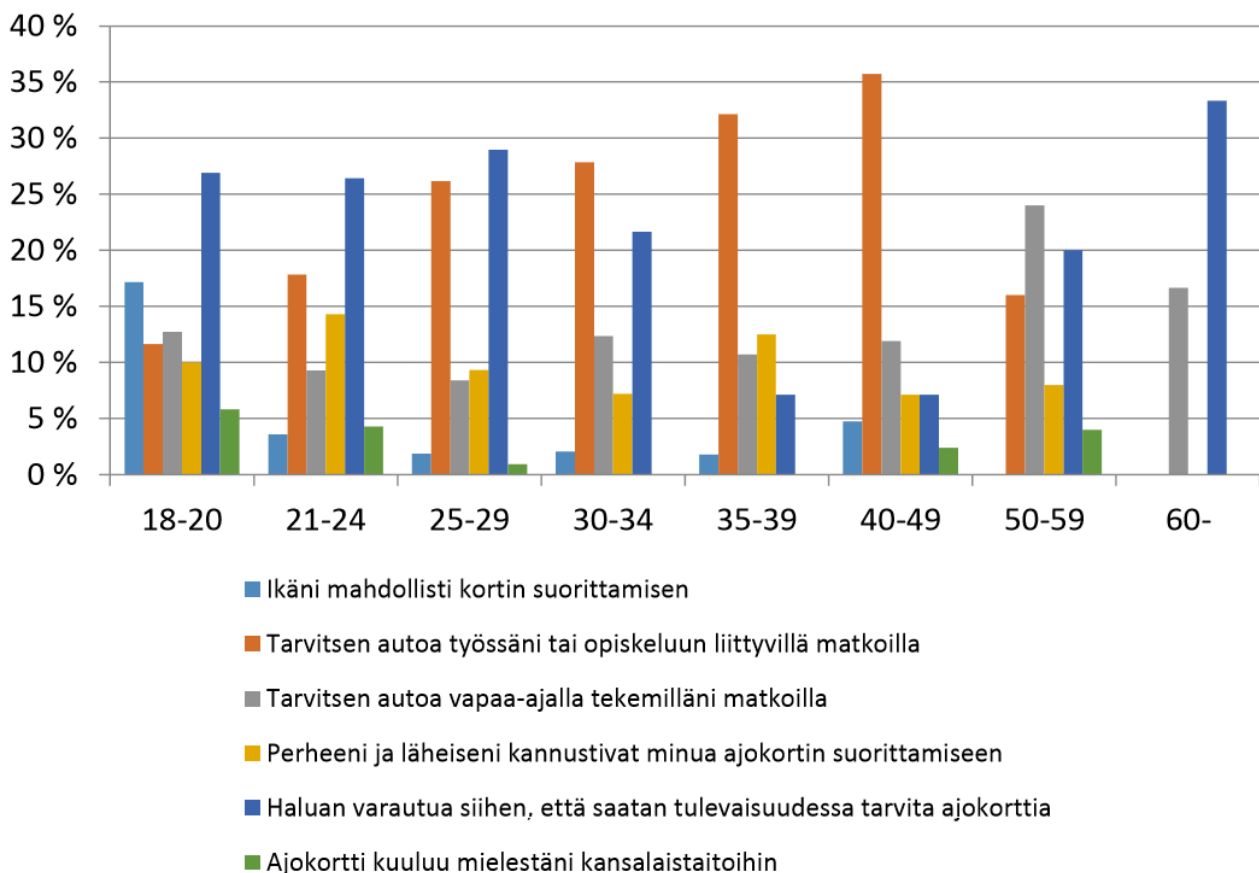
Ajokorttien kokonaiskappalemäärä on kasvanut kaikissa ikäluokissa (Lähde Trafi).

Voimassaolevat ajokortit ikäluokittain 2010-2014, B-kortit Koko maa, sekä naiset että miehet										
Vuosi	15-17	18-19	20-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75 v. tai yli	Kaikki ikäluokat
2014	3	86 969	271 425	587 366	607 239	687 023	670 785	487 679	182 946	3 581 435
2013	1	91 750	270 555	587 774	607 328	693 988	675 230	461 903	171 479	3 560 008
2012	3	90 173	267 545	588 065	611 429	691 714	678 187	428 000	156 976	3 512 092
2011	5	91 570	262 742	591 529	616 201	692 406	682 423	395 344	147 435	3 479 655
2010	4	91 499	259 825	595 278	620 832	694 214	683 743	364 591	139 234	3 449 220
ka (korttia/v)	3	90 392	266 418	590 002	612 606	691 869	678 074	427 503	159 614	3 516 482

Nuoret hankkivat edelleen ajokortteja. Nuorten ajokortillisten kokonaismäärä on kasvanut 18-24 -vuotiailla (Lähde Trafi).

Vuosi	18-24 v.
2014	358 394
2013	362 305
2012	357 718
2011	354 312
2010	351 324
ka (korttia/v)	356 811

Tärkein syy uusien kuljettajien ajokortin hankintaan oli varautuminen siihen, että ajokortille on tulevaisuudessa tarvetta. Joka neljäs ilmoitti ensisijaiseksi syykseen hankkia kortti tarpeen varautua auton käyttöön tulevaisuudessa. Ensisijaiseksi syyksi ilmoitettiin toiseksi yleisimmin auton tarve työ- tai opiskelumatkoilla. Tarve autolle vapaa-ajanmatkoilla nousee kuitenkin työ- ja opiskelumatkoja tärkeämmäksi tarpeeksi, jos mukaan lasketaan myös toiseksi ja kolmanneksi tärkeimmiksi ilmoitetut syyt. Vain joka kymmenes ilmoitti tärkeimmäksi syyksi ajokortin suorittamisen ikärajan ylittymisen (Trafi 9/2016).



Henkilöauton ajokortin monivaiheisuus

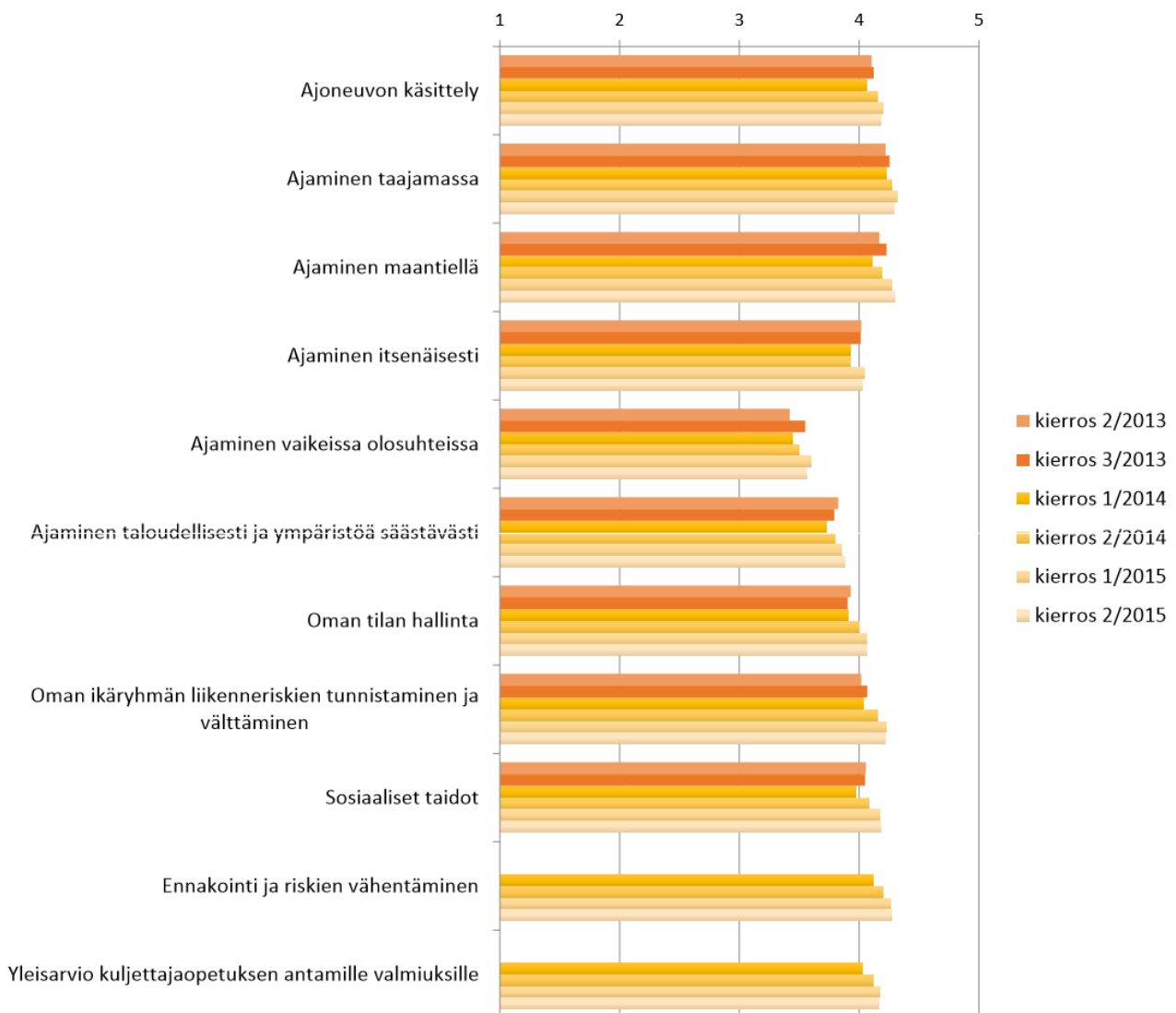
Suomessa henkilöauton ajokortin suorittaminen on ollut monivaiheinen 1989 vuoden lopusta alkaen. Ajoneuvohallintokeskuksen vuonna 2003 teettämän seurantatutkimuksen yhtenä tuloksena todettiin, että nuorten sekä uusien kuljettajien riski joutua kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen oli laskenut 90-luvun alusta sen puoliväliin saakka vakiintuen 2000-luvun alun tasolle. Henkilöauton kuljettajaopetusta uudistettiin viimeksi vuoden 2013 ajokorttilain voimaan tulon yhteydessä, jolloin kaksivaiheinen kuljettajaopetus muuttui kolmivaiheiseksi sisältäen perus- ja harjoitteluvaiheen sekä syventävän vaiheen opetuksen. Opetustuntien määrä kasvoi ja opetussisältöihin tuli uusia painotuksia. Opetusmenetelmissä korostettiin opiskelijoiden omaa aktiivisuutta ja myös itseopiskelu kirjattiin selkeämmin opetussuunnitelmaan. Trafian seurantatutkimus 11/2016 osoittaa kuljettajaopetustuudistuksen voimistaneen

uusien kuljettajien onnettomuuksien vähenemää, koska myönteinen onnettomuuskehitys kiihtyi.

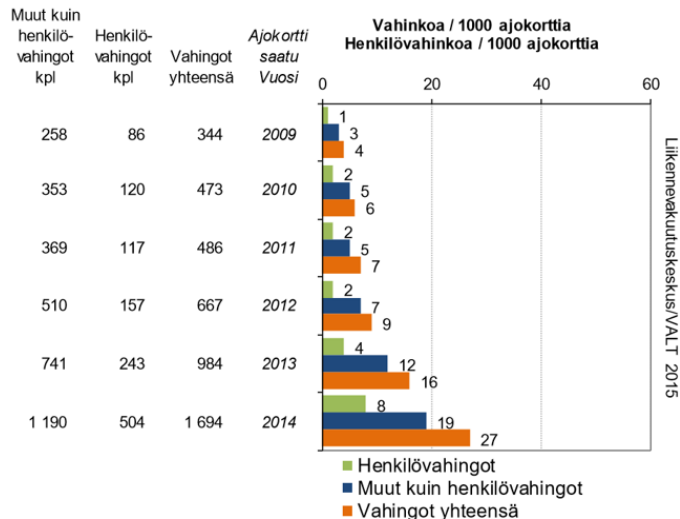
Huomioitavaa on myös, että rikkomusmäärien vähenemä oli suurempi autokoulussa opetetuilla kuin opetusluvalla opetetuilla ja miehillä suurempi kuin naisilla. Suurin rikkomusmäärän vähennys oli 18-vuotiailla autokoulussa opetetuilla miehillä. Ennen uudistusta liikennesrikkomuksia suhteessa ajokorttillisiin oli useammin autokoulussa opetetuilla, uudistuksen jälkeen opetusluvalla opetetuilla.

Trafin tutkimuksen (9/2016) mukaan uudet kuljettajat ovat keskimääriin tyytyväisiä kuljettajaopetuksen sisältöihin. Tyytyväisimpiä oltiin ajamiseen taajamassa, ajamiseen maantiellä sekä ennakointiin ja riskien vähentämiseen. Kaiken kaikkiaan tyytyväisyys opetuksen antamiin valmiuksiin on pääosin kasvanut lukuun ottamatta itsenäisesti ajamista, jossa muutoksia ei ole juurikaan tapahtunut. Suhteellisesti eniten on kasvanut tyytyväisyys oman ikäryhmän liikennesriskien tunnistamiseen ja oman tilan hallintaan (Trafi 9/2016).

Tyytyväisyys kuljettajaopetuksen antamiin valmiuksiin eri osa-alueilla vuosien 2013–2015 tutkimuksissa (1=erittäin tyytymätön, 5=erittäin tyytyväinen) (Lähde Trafi).



Vahinkoriskin nopea alenema uusilla kuljettajilla. Kuvassa liikennevakuutuksesta korvatut vahingot, jotka vähenevät ajokokemuksen myötä. Ensimmäisenä ajovuotenaan 2014 uudet kuljettajat aiheuttivat 27 vahinkoa / 1000 ajokorttia kohden. Jo toisena ajovuotena uusien kuljettajien vahingot laskevat 16 / 1000 ajokorttia. Vahinkoriskin alenema voimistuu vielä kolmantena ajokokemusvuonna tasaantuen tämän jälkeen (Lähde LVK).



Liikennevakuutuksesta korvattujen liikennevahinkojen absoluuttinen määrä on laskenut 2010-2014 (Lähde OTI).

Kaikki liikennevakuutuksesta korvatut vahingot aiheuttajaikäluokittain							
AiheuttajaKULJETTAJAN	SATTUMISVUOSI						
IKÄ	2010	2011	2012	2013	2014	Total	Osuus [%]
0-14 vuotta	57	44	67	46	62	276	0 %
15-17 vuotta	52	43	44	34	36	209	0 %
18-19 vuotta	5667	5276	5249	4654	3578	24424	7 %
20-24 vuotta	8333	8184	8505	7096	6293	38411	11 %
25-34 vuotta	12746	12688	12604	10934	9551	58523	17 %
35-44 vuotta	12330	11799	11962	11070	9686	56847	17 %
45-54 vuotta	12186	12132	11896	10923	9485	56622	17 %
55-64 vuotta	10811	10476	10442	9460	8613	49802	15 %
65-74 vuotta	5918	6481	6791	6649	6715	32554	10 %
75v. tai yli	3802	4072	4185	4336	4236	20631	6 %
Yhteensä	71902	71195	71745	65202	58255	338299	100 %

Ajokortteihin suhteutettuna nuorten kuljettajien poikkeuksellisen korkea riskitaso tulee selvästi esille (Lähde OTI).

AiheuttajaKULJETTAJAN IKÄ	2010-2014 keskiarvo	Vahingot/ 1000 ajokorttia
0-14 vuotta	55,2	
15-17 vuotta	41,8	13062,5
18-19 vuotta	4884,8	54,0
20-24 vuotta	7682,2	28,8
25-34 vuotta	11704,6	19,8
35-44 vuotta	11369,4	18,6
45-54 vuotta	11324,4	16,4
55-64 vuotta	9960,4	14,7
65-74 vuotta	6510,8	15,2
75v. tai yli	4126,2	25,9
Yhteensä	67659,8	19,2

Yhteenvedo

Ajokortin hankkimisjärjestelmän tehtävänä on varmistaa, että ajo-oikeuden saavalla henkilöllä on riittävät valmiudet selviytyä liikenteessä. Hyvässä järjestelmässä tavoitteet, koulutusprosessi, tutkinto ja opettajien osaaminen ovat tasapainossa keskenään. Nyt lausunnolla olevassa arviomuistiossa kuljettajakoulutuksen uudistamisen tavoitteet ja lähtökohdat eivät tarkastele järjestelmän kehittämistä kokonaisuudessaan.

Suomalaista ajokortin hankkimisjärjestelmää on kehitetty pitkäjänteisesti tutkimustietoon ja ajamisen sekä oppimisen teorioihin nojautuen. Erityisesti henkilöauton ajokortin monivaiheinen suorittamismalli on esimerkki, joka on syntynyt kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmän yhteisestä kehittämisestä. Kuljettajaopetuksesta on muodostunut laajin ja kattavin liikennekasvatuksen kanava Suomessa. Koska uusien kuljettajien vahinkoriski on korkea ja liikenneonnettomuudet ovat merkittävä kansantaloudellinen ongelma, on kuljettajakoulutusjärjestelmän muuttamiselle oltava aina vahvat perusteet. Järjestelmää on kehitettävä turvallisuusnäkökulmaa painottaen moniammatillisena yhteistyönä. Hyviin lopputuloksiin päästään kehittämällä järjestelmää vähin erin kokeilujen ja tutkimuksen avulla.

Sampsa Lindberg
toiminnanjohtaja
Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry