



21.11.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

## **Asia: Lausunto kuljettajakoulutusuudistuksesta**

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta lausua tässä asiassa.

### **Yleistä**

Suomessa ajo-opetus on autokoulujärjestelmään sidottu. Pysyvää henkilöauton ajokorttia ei voi Suomessa saada käymättä autokoulussa. Ajo-opetuksen kehittäminen on perustunut tutkimustyöhön, jota alan toimijat suoraan tai välillisesti ovat olleet rahoittamassa. Kun tutkimusta tekevät tutkijat, 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.

Ajo-opetusta on vähennetty ainoastaan vuonna 2014, kun opetuslupa-opetuksen perusvaiheesta poistettiin virheellisiin tietoihin perustuen käyttöön otettu pakollinen autokouluopetus. Tällä muutoksella ei ole ollut havaittavaa liikenneturvallisuusvaikutusta ja opetuslupaoppilaat pärjäävät nyt paremmin liikenteessä, kuin ennen opetuksen lisäämistä.

Ammatillinen koulutus, lukio-opetus ja peruskouluopetus ovat saaneet uudet opetussuunnitelmat. Opettamisessa korostuvat yksilöllinen oppiminen ja pedagogisesti tehokkaat uudet opetusmenetelmät. Opettamisen tehokkuuden lisääminen ei ole tapahtunut opetuksen määrää ja kustannuksia lisäämällä, vaan sen laatua kehittämällä. Tavoitteena on opettaa sitä, mitä tarvitaan niille, jotka opetusta tarvitsevat. Tavoitteena on sallia monimuotoinen oppiminen ja opettaminen ja mitata osaamista tutkinnoilla, joiden painoarvoa jatko-opinnoissa lisätään.

Ajo-opetuksen kehittäminen ei ole seurannut tätä muutostrendiä, koska sillä ei ole ollut merkittävää valtiontaloudellista vaikutusta. Kansalaiset kun maksavat opetuksen kokonaan itse. Mikäli yhteiskunnan olisi järjestettävä tai maksettava kuljettajakoulutus nykyisellä kustannustasolla, niin järjestelmä olisi jo uudistettu.

Opetuksen kehittäminen on ollut liikennealan hallinnon tehtävänä, eikä siellä ole ollut siihen riittävää asiantuntemusta tai sitä ei ole osattu hyödyntää, kuten muualla opetushallinnossa koulutuksen kehittämisessä on tehty. Toisaalta liikennehallinnon alalta esimerkiksi lentokoulutuksessa verkko-opetus, jossa opettaja ei tee virheitä ja oppilas saa määrällisesti runsaasti koulutusta, on ollut arkipäivää jo pitkään.

Ajo-opetuksen aiemmat muutokset ovat osoittaneet, että sen kehittämisessä on tärkeää huomioida markkinoiden toimivuus ja riittävän kilpailuaseman säilyttäminen eri opetusmuodoilla. Opetusmuotojen pakottaminen yhteen johtaa kilpailun ja hinnoittelun vääristymiseen.

Nuorten, kuten kaikkien muidenkin kuljettajien liikenneturvallisuus on parantunut viime vuosina, mikä on pyritty selittämään ajo-opetuksen tehokkuudella. Tosiasia on kuitenkin se, että 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 turvallisemmassa liikenneinfraassa kuin aiemmin.

Ajokortin korkeasta hinnasta johtuen mopokorttien hankinta ja mopojen rekisteröinnit ovat romahtaneet ja henkilöauton ajokortin suorittavien määrä on laskenut ikäluokassa ja kortin hankintaikä on noussut. Valtavirrasta poikkeavia ongelmatapauksia on aina ollut, mutta heitäkin on vähemmän, eikä näistä tapauksista saa vetää valtavirtaa vähätteleviä johtopäätöksiä.

Muutostekijöiden vaikutuksesta ei voi vetää yhteen tekijään perustuvia johtopäätöksiä eikä tällainen tutkimustulos voi olla riippumaton ja luotettava. Valitettavasti Suomessa puuttuu alalta riippumaton tutkimus- ja kehitystyö.

B-ajokortin suorittamisen hinta vaihtelee jonkin verran maan sisällä ja eri palvelutarjoajien välillä kilpailutilanteesta riippuen. Oheisen laskelman mukaan valtakunnalliseen autokouluketjuun kuuluvan helsinkiläisen autokoulun (Movia Oulunkylä) kautta suoritettuna pysyvä B-ajokortti maksaa rata- ja viranomaismaksuineen noin 2600 euroa. Kun huomioidaan, että 25 % oppilaista hylätään kokeissa, niin kustannukset ovat todellisuudessa vielä korkeammat. Kolmilapsisen perheen kohdalla pysyvien B-ajokorttien hinta on yhteensä lähes 8000 euroa. Mikäli tällaisella kotitaloudella on käytettävissään 10 000 euroa ajokorttihankintoihin ja auton hankintaan, jää ajoneuvonhankintaan 2000 euroa. Perustellusti voidaan kysyä, johtaisiko tehokkaampi ja edullisempi opettaminen ja investointi uudempaan, ajonvakuutusjärjestelmällä varustettuun ajoneuvoon parempaan lopputulokseen liikenneturvallisuuden ja ympäristön näkökulmasta.

#### **AJOKORTIN HINTA HELSINGISSÄ 17.11.2016 (Movia Oulunkylä)**

Ajokorttilupamaksu poliisille 40 €

Tutkintomaksu Ajovarmalle 96 €  
(sis. teoria- ja ajokokeen)

#### **Henkilöauto perusopetus 1649 €**

19 oppituntia, 17 ajotuntia ja ajoneuvon käyttö 1. tutkinnossa

Pimeänajo simulaattorilla / Night driving 110 €

Ratamaksu: I-vaihe / perusvaihe 70 €

#### **Harjoitteluvaihe 185 €**

- 1 h palauteajo
- 1 h ryhmäteoria
- 1 h ryhmäajotunti

#### **Syventävä vaihe 350 €**

- 2 h ajonarviointi koulun autolla
- 1 yksilöoppitunti
- 2 h harjoittelua liukkaankelinradalla
- 3 ryhmäoppituntia (ulkoiset riskit ja niiden välttäminen; sisäiset riskit ja sosiaaliset taidot; ekologiset taidot)

Syventävän vaiheen ratamaksu 97 €

(Kouluauton vuokra radalla, jos ei ole omaa autoa 90 €)

**Yhteensä 2597 € (2687 € sis. koulun auton kustannukset syventävässä vaiheessa)**

Lisäopetus, jota määrätään keskimäärin 25 %:lle oppilaista 1. ajotutkinnon tultua hylätyksi. Henkilöautolla 72 € / 50 min.

Jos oletetaan, että oppilas hylätään ajokokeessa kerran ja hänelle määrätään kaksi ajotuntia (skaala 0-5 tuntia) lisäopetusta, muodostuu kustannus seuraavasti:

Lisäopetus 2h x 72€/h = 144€

Auton käyttö tutkinnossa 85€

Uusi ajokoemaksu Ajovarmalle 65€

**Uusinta yhteensä 294€**

**Kokonaiskustannus uusinnan jälkeen 2891€ (2981€ sis. koulun auton kustannukset syventävässä vaiheessa )**

## Opetus

Opetuksen sääntely on johtanut opetuksen antajien passivoitumiseen toiminnan kehittämisessä, kun suunnittelu ja sääntely tehdään etujärjestö-, viranomais-, ja tutkijayhteistyönä. Sääntely on varmistanut, ettei yksittäisen toimijan kehitysideoita hyväksytä ja sallita, ellei koko ala pysty niitä toteuttamaan. Järjestelmä ei myöskään kannusta tutkinnon kehittämiseen, vaan painopiste on opetuksen määrässä.

Opetuksen määrääminen kaikille samanlaisena ja saman määräisenä samoissa kanavissa ei perustu nykyaikaisiin opetusmenetelmiin. Teoriaopetuksen sääntelystä tulisi luopua kokonaan ja teoriaopetuksen hankintapaikan sitominen ajo-opetuksen antajaan tulisi lopettaa.

Teoriaopetuksessa pitäisi sallia omaehtoinen oppiminen ja kaikki uudet opetusmuodot. Osaamista tulisi mitata tutkinnolla. Tämä mahdollistaisi tutkinnon kehittämisen ja tiukentamisen, johtaisi tarjottavan opetuksen laadun ja saatavuuden paranemiseen sekä lisäisi oleellisesti kilpailua markkinoilla. Samalla käyttöön tulisivat tehokkaammat ja edullisemmat verkko-opetusmuodot, jolloin myös liikenneturvallisuus paranisi. Tärkeintä on että asiat osataan, ei se, mistä tai miten oppi on hankittu.

Opetuksen pakollisuutta ja sääntelyä on perusteltu sillä, että autokoulussa opetetaan asioita, joita tutkinnossa ei mitata. Jos näitä asioita ei pystytä mittaamaan, miten tällaisen opetuksen antaminen kaikkialla ja kaikessa opetuksessa varmistetaan? Entä mitä nämä asiat ovat ja miten niiden olemassaolo tiedetään? Tällaista opetusta voidaan varmasti antaa myös moderneissa opetuskanavissa ja pedagogisesti nykyaikaisilla menetelmillä, koska niistä on tullut valtavirta kaikessa muussa opetuksessa ja koulutuksessa. Opetuksen perusteena eivät voi olla asiat, joiden olemassaolo ja toteutuminen ovat epäselviä, koska niitä ei voi mitata.

Ajo-opetuksen taso ja oppilaiden hylkäysprosentit tutkinnoissa ja sen johdosta annettava maksullinen lisäopetus vaihtelevat opetustavan ja paikkojen välillä. Markkinoilla on autokouluja, jotka kertovat antavansa koko B-ajokortin perusvaiheen teoriaopetuksen neljän päivän intensiiviopetuksessa. Sanomattakin on selvää, ettei tässä ajassa aikuistuvalla nuorella tai aikuiselle opeteta asennemuutosta tai muitakaan ihmeitä. Asenteet on omaksuttu ennen autokouluikää ja siksi liikennekasvatuksen tulisi olla osa päiväkotien ja koulujen peruskansalaisyhteisöä. Jokainen suomalainen tietää ennen ajo-opetusta, että humalassa ei saa ajaa, ja että päihteiden käyttö vaarantaa liikenneturvallisuuden ja heikentää ajokykyä. 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 laatujärjestelmä ei voi varmistaa sellaisen asian toteutumista, jota ei voida mitata.

Pakollisen ajo-opetuksen määrällisestä sääntelystä tulisi luopua. Samalla voitaisiin luopua autokoululuvista ja jättää markkinaehtoisena kaupallisen ajo-opetuksen vaatimukseksi kevyempi ilmoitusmenettely tai liikenneopettajalupa. Nykyisin sinänsä pätevä toiminimi liikenneopettaja voi tarjota palvelujaan vain autokoulun kautta. Tästä syntyy ylimääräinen kustannusporras ja välikäsi

asiakkaan ja tosiasiallisen opettajan välille. Autokoulu välikätenä rajoittaa myös suorien ja nykyaikaisten opetuspalvelujen välittämistä digitaalisten kanavien kautta. Samalla voitaisiin luopua nykyisistä opetussuunnitelmista ja sen tilalla voitaisiin esittää kevyemmin Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin vaatimukset kuljettajatutkinnon teoria- ja ajokokeissa mitattavista asioista.

B-ajokortin vaiheistuksesta tulisi luopua. Ajokortin vaiheistuksen ja opetuksen lisäämisen ei ole osoitettu parantavan merkittäväällä tavalla liikenneturvallisuutta. Opetuksen määrällistä lisäämistä perustellaan aina liikenneturvallisuuden parantamisella. Todellisuudessa modernit opetustavat ja laadullinen kehittäminen johtavat parempaan ja edullisempaan lopputulokseen. Esimerkiksi moottoripyöräkorttiin vaadittavan opetuksen lisäämisestä huolimatta moottoripyöräonnettomuudet ovat lisääntyneet. Toisaalta on yritetty esittää, että tilastollisesti kuljettajien onnettomuudet vähenevät jatko-opetuksen jälkeen. Tässä on syytä muistaa, että näin tapahtui myös ennen vaiheistuksen käyttöönottoa, koska keskeisin tekijä onnettomuuksien vähentämisessä on ajokokemuksen karttuminen. Kaikilta ajokorttia hankkivilta vaadittavan monimutkaisen ja kalliin vaiheistuksen sijaan tulisi harkita järjestelmää, jossa rikkeisiin syyllistyneisiin kohdistettaisiin nykyistä tehokkaampia toimenpiteitä.

Ajo-opetuksessa tulisi mahdollistaa erilaiset opetustavat, jolloin alalle syntyisi uudenlaista liiketoimintaa ja nykyistä tehokkaampia opetusmalleja. Kuljettajien tutkintoja edeltävä ajokokemus tieliikenteestä ja moottoriajoneuvojen kuljettamisesta vaihtelee merkittävästi. Samalla tavalla eri henkilöiden kyky hahmottaa ja hallita ajoneuvoa, liikennettä ja arvioida ympäristön tapahtumia vaihtelee. Lähtötilanteiden eroista johtuen samansisältöisen opetuksen ja saman opetusmäärän vaatiminen kaikilta ei ole nykyaikaisten opetusmenetelmien mukaista.

### **Ajo-opetuksesta**

Ajokokemus on merkittävä tekijä nuoren kuljettajan koulutuksessa. Alle 18-vuotiaan koulutus B-ajokorttiin voidaan nykymallissa aloittaa 17-vuotiaana. Aloitusikärajaa tulisi laskea 16 vuoteen, jolloin ajo-opetukselle jää enemmän aikaa. Tästä muutoksesta olisi hyötyä erityisesti opetuslupaopetuksessa, kun ajamista voidaan lisätä ja yhdistää muuhun normaaliin arkiliikenteeseen. Tämä olisi ajankäytöllisesti sekä ympäristön ja erilaisten monipuolisten olosuhteiden opetteluun kannalta perusteltu ratkaisu. Muutoksella voisi olla vaikutusta myös siihen, että henkilöautokorttia edeltävien ajokorttiluokkien kuten mopoautokorttien kysyntä hieman laskisi. Vakuutusyhtiöiden havainnot siitä, että kuljettajan onnettomuusriski pienenee ajokokemuksen karttuessa, ovat myös keskeinen peruste aloitusiän alentamiselle.

Uudistusta valmisteltaessa tulisi harkita mallia, jossa kuljettajatutkinto voitaisiin suorittaa 17 vuoden iässä ja tämän jälkeen voitaisiin siirtyä valvottuun ajoharjoitteluvaiheeseen. Harjoitteluvaiheessa ajokorttia suorittava olisi vastuullinen kuljettaja, mutta edellytyksenä olisi kokeneemman kuljettajan läsnäolo. Kokeneempien kuljettajien nimeämiseksi, kokemukselle tai nuhteettomuudelle voitaisiin asettaa erityisvaatimuksia.

### **Ajoharjoitteluoetus radoilla**

Lähes kaikissa autoissa on nykyisin lukkiutumattomat jarrut ja valtaosassa ajonvakautusjärjestelmä. Näistä johtuen nykyisistä ajoharjoitteluradoista pääosa ei puutteellisten turva-alueiden johdosta mahdollista opetuksessa nopeuksia, joita nykyaikaisia turvajärjestelmiä käytettäessä vaadittaisiin hyödyllisen oppimiskokemuksen saavuttamiseksi. Toinen ongelma on ratojen erilaiset pintamateriaalit ja keinoliukkauden toteutustavat, minkä vuoksi nykyaikaisella turvatekniikalla varustettujen autojen käyttäytyminen ei enää vastaa kaikilla radoilla todellisia tielosuhteita.

Näistä syistä uusien kuljettajien koulutusta varten rakennetuilla radoilla ei käytännössä juuri järjestetä kuljettajien jatkokoulutusta. Samaan aikaan ajoneuvojen aktiivinen turvallisuus lisääntyy ja kuljettajaa opastavat ja tukevat järjestelmät tulevat laajasti käyttöön. Ajoharjoitteluratojen saattaminen nykyisten vaatimusten mukaiseen kuntoon edellyttäisi merkittäviä uusinwestointeja. Tällaisen verkoston rakentaminen valtakunnallisesti riittävän saatavuuden varmistamiseksi ei ole mahdollista. Pakollisen rataopetuksen poistamista tulisi vakavasti harkita.

## Opetuslupaopetus

Opetuslupaopetus on Ruotsissa erittäin suosittu opetusmalli. Se on johtanut ruotsalaisessa monikulttuurisessa yhteiskunnassa opetusmenetelmänä maailman mittakaavassa turvallisimpaan liikennejärjestelmään. Ruotsissa ei ole nähty useista selvityksistä huolimatta pakollisen opetuksen määrän lisäämistä tehokkaana keinona parantaa liikenneturvallisuutta. Selvityksistä huolimatta myöskään opetusajoneuvoihin vaadittavia lisäjarrupolkimia ei ole Ruotsissa otettu käyttöön.

Suomessa vaatimus opetusajoneuvon jarrupolkimesta opetuslupaopetuksessa on poikkeus kaikkien muiden maiden opetuslupakäytäntöihin verrattuna. Poljinvaatimus nostaa kustannuksia merkittävästi ja rajoittaa eri autojen käyttöä opetuksessa. Se ei käytännössä mahdollista taloudellisesti järkevällä tavalla esimerkiksi opetuksen aloittamista automaattivaihteisella autolla ja ajokokemuksen karttuessa siirtymistä manuaalivaihteiseen autoon.

Kaiken kaikkiaan vaatimus siitä, että manuaalivaihteisen henkilöauton ajo-oikeus on mahdollista saada vain manuaalivaihteisella autolla suoritettavassa ajokokeessa, tulisi harkita uudelleen. Käytännössä kaikki ajoneuvot ovat tulevaisuudessa automaattivaihteisia. Se että kuljettajan satunnaisesti tarvitsisi käyttää manuaalista ajoneuvoa tai pitäisi omatoimisesti myöhemmin opetella manuaalin käyttö, ei ole merkittävä liikenneturvallisuusriski.

Opetuslupaopetus tulee pitää erillään kaikesta pakollisesta autokouluissa tapahtuvasta opetuksesta. Vain tällä tavalla voidaan varmistaa, että kilpailuasetelma markkinoilla säilyy eikä yksi koulutusmuoto voi hinnoittelulla vääristää tätä asetelmaa, kuten aiemmin tapahtui. Opetuslupaopetuksen pitäisi olla mahdollista kaikissa ajokorttiluokissa ja opetuslupaopettajan kelpoisuuden tulisi olla voimassa nykyisen kolmen vuoden sijaan Ruotsin mallin mukaisesti viisi vuotta. Suomalainen opetuslupaopettajan tutkinto vaatimuksineen ei voi olla niin huono, että henkilö, joka on käyttänyt opettamiseen enimmillään kaksi vuotta, menettäisi tämän jälkeen kykynsä opettamiseen vuodessa. Tämän ajan pidentäminen mahdollistaisi erityisesti perheopetuksessa joustavan opettamisen useammalle lapselle ilman turhaa byrokratiaa ja kustannuksia ylimääräisistä tutkinnoista.

Vastaavasti pimeällä ajon opetuksessa opetuslupaopettaja menettää nykyisin kelpoisuutensa koulutuksen antamiseen 45 minuutin ajokokeen jälkeen, ellei oppilasta hylätä kokeessa. Tämän jälkeen opetuksen voi saada vain autokoulussa. Sanomattakin on selvää, että opetuslupaopettajan pitäisi saada antaa tämä opetus ennen syventävän vaiheen suorittamista, vaikka oppilaalla on jo ajo-oikeus. Nykyinen järjestely perustuu sattumaan ja kalenteriin. Pimeällä ajamisen opettaminen pitää säilyttää osana opetuslupaopettamista, kuten tähän saakka.

Opetuslupaopettaminen tuottaa vähintään yhtä hyviä kuljettajia kuin kaupallinen autokouluopetus. Opetuslupaoppilaiden menestys kuljettajatutkinnossa on ollut hieman autokoulun käyneitä heikompaa, vaikkakin opetuslupaoppilaiden autonkäsittelytaitoja on pidetty parempina. Tämä selittyy sillä, että ammattiopettajat tuntevat paremmin tutkinnon vastaanottoaikkojen liikenneympäristön. Suomen Autokoululiittokin on tämän todennut ja siksi he markkinoivat verkkosivuillaan yhteistyöautokoulujensa kautta opetuslupaoppilaille tarjottavaa lisäopetusta tällä perusteella:

***"Alla olevasta listasta voit katsoa opetuslupalaisille räätälöidyt autokoulujen palvelut. Valinnainen ajo-opetus: Onko alueellasi haastavia ajoympäristöjä? Onko jokin alue epäselvä liikennemerkkeineen ja -ohjeineen? Käymällä yhden ajotunnin aiheella "alueesi haastavat liikenneympäristöt" saat ammattilaisen ohjeet oikeisiin toimintatapoihin: tämä tunti saattaa ratkaista ajokokeesi läpimenon ensimmäisellä yrittämällä!"***

Tämän ei pitäisi olla minkään koulutusmuodon ensisijainen tavoite eikä tutkinnon läpäiseminen yhden tunnin juttu. Miten oppilaat pärjäävät vieraassa liikenneympäristössä?

Mikäli autokouluopetuksen laatu ja vaikuttavuus ovat korkealla tasolla, miksi eroa liikenteessä pärjäämiseen ei maallikoiden antamaan opetuslupaopetukseen verrattuna synny?

## **Taloudellinen ajaminen**

Autokouluopetusta ja ajokortin vaiheistusta on perusteltu sillä, että koulutuksessa opetetaan kuljettajalle taloudellista ajotapaa. Taloudellisen ajamisen teoria voidaan opettaa aivan millä tahansa nykyaikaisella opetusmenetelmällä. Opitun taidon käytännön kouluttaminen liikenteessä sen sijaan on menettänyt ja menettää nopeasti merkitystään. Taloudellisimmat autot ovat nykyään yli 10-vaihteisia automaattivaihteisia autoja, sähköautoja ja hybridejä, joissa taloudellisuuden varmistamiseksi kuljettajan mahdollisuus vaikuttaa polttoainetaloudellisuuteen pyritään minimoimaan. Tämän lisäksi autot neuvovat kuljettajia taloudelliseen ajotapaan ja oikean nopeuden ja vaihteen valitsemiseen. Hallituksen tavoite uudistaa autokantaa nopeuttaa tätä kehitystä ja vähentää entisestään tarvetta tällaiselle opetukselle.

## **Kuljettajatutkinto**

Suomalaisessa mallissa kaikki eri ajokorttiluokat hankkiva kuljettaja joutuu 15-21 vuoden iässä käymään kuusi kertaa ajokokeessa ja kuusi kertaa teoriakokeessa. Tämän lisäksi opetusta tulee ottaa ajokorttia autokoulussa suorittaessa seitsemän kertaa eripituisissa jaksoissa. Lisäksi ajokorttilupa täytyy hakea ja maksaa kuusi kertaa. Suomalainen ajo-opetusjärjestelmä ei varmaankaan ole niin huono, että oppimistulokset tai kokeen kyky mitata osaamista ovat niin heikkoja, että kaikki tämä täytyy tehdä kuuden vuoden sisällä uudestaan ja uudestaan (Liite: Ajokorttien korotusvaiheet).

Ymmärrettävästi tutkintoja monopoliasemassa vastaanottava AjoVarma Oy pitää järjestelmää hyvänä. Kun otetaan huomioon se, että tutkintomaksujen lisäksi näihin jatkuvasti toistuviin kokeisiin käymisiin käytetään runsaasti aikaa, ei järjestelmää voi pitää mitenkään perusteltuna. Tämän lisäksi teoria- ja ajo-opetusta vaaditaan otettavaksi lähes jokaisessa vaiheessa, vaikka kuljettajalla olisi vuosien rikkeetön ajokokemus takanaan.

Järjestelmää tulisi kehittää siten, että moninkertaista opetus- ja tutkintovaatimuksista luovutaan ja kehitetään teoriakoe, jonka suorittaminen kattaa useamman eri ajokorttiluokan vaatimukset.

Kuljettajatutkinnoissa hyväksytyjen osuudet vaihtelevat eri tutkinnonvastaanottoaikojen välillä. Viranomaisten tehtävänä on selvittää johtuuko tämä vastaanottajaryityksen laatupoikkeamista, epätasaisesta osaamisesta, huonommasta opetuksesta vai oppilasaineksesta. Tutkinnon ja siitä kokelaalle annettavan palautteen laatua tulisi kehittää tallentamalla tutkintotilanne palautteen antamista varten ja luovuttamalla tallenne oppilaalle ja sitä kautta opettajalle lisäopetuksen perusteeksi. Tämä olisi myös kustannuksiltaan edullinen ja nykyaikainen tapa valvoa tutkintojen laatua.

Kuljettajatutkintoa voi kehittää lisäämällä kuljettajakokeen teoriaosuuteen nykyistä monipuolisempia liikkuvaan kuvaan perustuvia tehtäviä. Myös ajokokeen vaatavuutta voidaan lisätä sisällyttämällä jokaiseen kokeeseen kaikki keskeisimmät liikenneturvallisuustilanteet ja niiden arviointi.

## **Harmaa talous**

Muutoksia opetuslupaopetuksessa on aina perusteltu myös riskillä harmaan talouden lisääntymisestä. Opetuslupaopetus poikkeaa muusta luvanvaraisesta toiminnasta merkittävästi. Siinä opetuksen saaja ja antaja ilmoittautuvat viranomaiselle etukäteen, jolloin edellytykset harmaan talouden harjoittamiseksi ovat vähäiset.

Autokoulualan väitteistä huolimatta harmaan talouden lisääntymisestä opetuslupatoiminnassa ei ole merkityksellisiä havaintoja, vaikka opetusoikeutta lisättiin vuonna 2014. Tällä perusteella nyt tulisi meillä harkita uudelleen rajoittamisen Ruotsia tiukemman rajoittamisen tarvetta.

Autokoulutoimintaan tai opetuslupaopetukseen liittyvästä harmaan talouden toiminnasta ei ole laadittu kattavaa selvitystä.

## **Viihdettä vai todellisuutta**

Autokouluala on julkisuudessa viitannut opetuslupaopetusta kommentoidessaan TV:ssä esitettyyn käsikirjoitettuun viihdeohjelmaan Isän ja äidin autokoulu. Jokainen kriittinen päättäjä ymmärtää,

ettei tällä ole mitään tekemistä todellisuuden kanssa ja mikäli olisi, niin meidän tulisi olla erittäin huolissamme autokoulujen ammattiopetuksen tasosta, kun opetuslupaoppilaat kuitenkin pärjäävät yhtä hyvin liikenteessä.

Asiaa arvioitaessa on hyvä muistaa, että toinen tosi-tv -sarja Suomen surkein kuski ei myöskään anna kattavaa ja oikeaa kuvaa autokoulussa ajokortin suorittaneista kuljettajista.

### **Ulkomaisten ajokorttien kelpoisuus (muu kuin EU)**

Ulkomaalaisten ajokorttien vaihtaminen suomalaiseen ajokorttiin ei ole ollut erityinen liikenneturvallisuusongelma. Suomessa ei ole havaittu erityistä liikenneturvallisuusongelmaa tähän kysymykseen liittyen eikä näin ollen ylimääräisen byrokratian lisääminen näiltä osin ole tarpeen. Laajamittaisesta vaihdosta ilman kuljettajatutkintoa ei ole erityistä syytä luopua.

Suomen tulisi myös suhtautua myönteisesti palvelujen kilpailun avaamiseen EU:ssa niin, että kaikilla suomalaisilla olisi mahdollisuus hankkia halutessaan ajokortti myös toisesta EU-maasta. Nyt Suomen teillä liikkuu täällä säännöllisesti työskenteleviä muiden EU-maiden asukkaita, joiden pärjääminen liikenteessä ei ole erityinen ongelma, joten näiden maiden ajo-opetusjärjestelmäkään ei voi olla huono.

### **Traktorikorttien muutostarpeet**

LT-luokan mönkijöiden kuljettaminen tulisi sallia B-luokan ajokortilla. Koko traktorin ajo-oikeutta koskeva kansallinen lainsäädäntö on epäselvä ja monimutkainen.

Suomessa tulisi selvittää edellytykset ratkaisuun, jossa normaali pieni henkilöauto voisi korvata mopoauton. Tällaisen ajoneuvon suorituskykyä ja ominaisuuksia voitaisiin rajoittaa tarkoituksenmukaisella tavalla. Näin mahdollistettaisiin mopoautokäytössä huomattavasti turvallisemman ja ympäristöystävällisemmän kaluston käyttöönotto. Nämä ajoneuvot olisi myös myöhemmin tarvittaessa mahdollista muuttaa normaaleiksi henkilöautoiksi. Suomen tulisi hakea asiassa Ruotsin tyyppistä kansallista EPA-traktori ratkaisua tai ajaa EU:ssa tarvittavia muutoksia lainsäädäntöön.

### **Ajokorttien voimassaoloajat**

Ajokorttidirektiivi määrittelee ajokorttien voimassaoloaikoja. Mikäli meillä on kansallista liikkumavaraa vähentää ajokorttien uusimisesta aiheutuvaa byrokratiaa, tulisi sellainen mahdollisuus käyttää. Velvollisuudesta pitää ajokortti mukana autoa ajettaessa voitaisiin luopua Suomessa. Tosiasiassa ajo-oikeuteen liittyvät tiedot ovat reaaliaikaisesti viranomaisten saatavissa. Toisaalta vaikka ajokortti ei ole virallinen henkilöllisyystodistus, sitä usein käytetään sellaisena. Tästä syystä olisikin oletettavaa, että myös jatkossa ajokortille olisi melko kattavasti kysyntää, vaikka sen hankintaa ei kansallisesti edellytetäisi. Kortin mukana pitämisvelvollisuudesta luopuminen taas saattaisi heikentää pienten liikennevahinkojen selvittämistä, joissa poliisi ei käy paikalla. Vastapuolen tunnistaminen vaikeutuisi, jos henkilötietoja ei voitaisi aina todentaa. Yhtenä ratkaisuna voisi olla se, että ajokortti voisi olla virallisesti myös sähköisessä muodossa esimerkiksi mobiililaitteissa käytettävissä.

### **Uuden kuljettajan rikkomusten seuranta**

Purettaessa jokaiseen ajokorttia suorittavaan kohdistuvaa sääntelyä ja vaatimuksia voidaan niitä lisätä rikkomuksia tehneille uusille kuljettajille. Näin mahdollistetaan opetuksen kohdistuminen siihen ryhmään, joka aiheuttaa ongelmia liikenteessä. Seuranta tulee tehdä ennen kortin suorittamista, sen aikana ja jälkeen.

### **Yhteenveto**

Suomessa ajokortin saa lähes jokainen, jolle on myönnetty ajokorttilupa. Tähän joukkoon mahtuu varsin erilaisilla kyvyillä, taidoilla ja asenteilla toimivia henkilöitä, nuoria ja vanhoja, terveitä ja sairaita sekä rehellisiä ja rikollisia. Nykyinen kuljettajakoulutusjärjestelmä, jossa kaikille tarjotaan vähintään sama määrä kaikenlaista opetusta, ei ole enää tästä ajasta. Tutkintopohjainen järjestelmä, joka mahdollistaa sen, että jokainen opettelee tarvitsemaansa asiaa ja maksaa vain

siitä opetuksesta, vastaa nykyaikaisia pedagogisia opetusmenetelmiä. Osaaminen mitataan kokeessa.

Hallituksella ja liikenne- ja viestintäministeriöllä on uudistamalla kuljettajakoulutusta mahdollisuus vähentää merkittäväällä tavalla erityisesti lapsiperheiden kustannuksia ja näyttää kuinka normienpurun hyödyt ulottuvat myös tavallisille kotitalouksille. Samalla luodaan edellytykset uudenlaiselle digitaaliselle toiminnalle, joka voisi menestyä myös kansainvälisesti, sekä paremmalle liikenneturvallisuudelle. Toivottavasti tätä hanketta ajetaan yhtä suurella innolla, kuin muita digitalisaatiohankkeita on ajettu. Uudistuksella voidaan mahdollistaa myös se, että ajokortti on mm. taloudellisista syistä mahdollista hankkia nuoremmalla iällä ja mahdollinen kuljettajantyö ammattina nousee nykyistä paremmin nuorten vaihtoehdoksi. Uudistuksen vaikutusarvioinnin tulee perustua puolueettomaan ja riippumattomaan tutkimustyöhön. Hyvänä esimerkkinä uudistuksessa voidaan käyttää samantapaisissa olosuhteissa ja yhteiskuntajärjestelmässä toimivaa liikenneturvallisuuden huippumaata Ruotsia, joka on jo vuosia menestynyt kuljettajakoulutuksessa ilman nykyaikaisia digitaalisia opetusmenetelmiäkin.

Kunnioitavasti,



Pasi Nieminen  
Autoliitto Ry