

3.7.2017

LVM/1310/03/2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Suomen Autokoululiitto ry kiittää lausuntopyynnöstä

Ehdotus ajokorttilain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt lausunnolle kuljettajakoulutusuudistuksen ehdotuksen ajokorttilain muuttamisesta. Ministeriössä on vireillä kuljettajakoulutusuudistus, jonka keskeisenä tavoitteena on selkeyttää sekä joustavoittaa ajokortin suoritusjärjestelmää, alentaa ajokorttikustannuksia ja edistää digitalisaation käyttöä ajokortin suorittamisessa. **Autokoululiiton kokeilumallissa on vastattu tähän tavoitteeseen**, alustavat tulokset ovat hyviä, niissä ei tingitä liikenneturvallisuudesta.

Autokoululiiton mukaan ajokorttilain uudistuksessa on tärkeää, että kuljettajakoulutuksen tavoitteena on osaavien ja turvallisten kuljettajien kouluttaminen. **Kuljettaja on merkittävin liikenneturvallisuuden osatekijänä ja tämän vuoksi kuljettajakoulutuksella on merkitystä.** Ajokorttilain muutoksen yhteydessä tulee turvata tämä keskeinen tavoite.

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. 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.

Esitykseen on koottu kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohdat ja tavoitteet ja ehdotuksia toteutusvaihtoehtoista. Uudistuksen tavoitteet pohjautuvat Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmäraportissa (2014) esitettyihin ajokorttiopetuksen kehittämisehdotuksiin ja suosituksiin.

Ehdotuksesta käy ilmi, että viimeisimpien ajokorttiopetuksen säädösmuutosten vaikutuksista Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole ajantasaista tietoa. Ajokortin hintatiedot ovat esityksen hintatiedoista alentuneet, digitalisaatiota sekä virtuaalioppimista hyödynnetään merkittävästi opetus- ja oppimismenetelmissä.

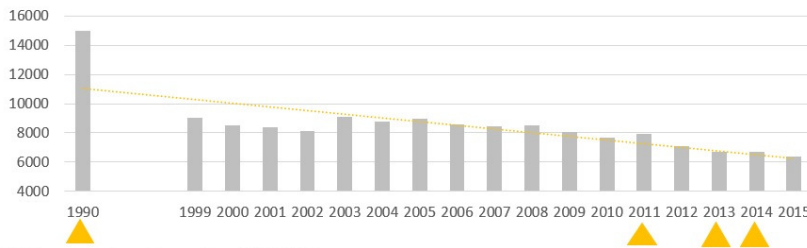
Esityksestä käy ilmi, että Trafín (Vuoden 2013 B-kuljettajaopetusuudistus Toteutuminen ja vaikutukset, Trafi 11/2016) tutkimuksen tuloksia ei ole esityksessä huomioitu.

Euroopan liikenneturvallisuusneuvoston (ETSC) julkilausuma siitä, että koko Euroopassa tulisi siirtyä vaiheistettuun kuljettajakoulutukseen, mihin kuuluisi myös rataharjoittelu sovellettuna paikallisiin ajo-olosuhteisiin. Tämä on kokonaan jätetty esityksessä vaille huomiota.

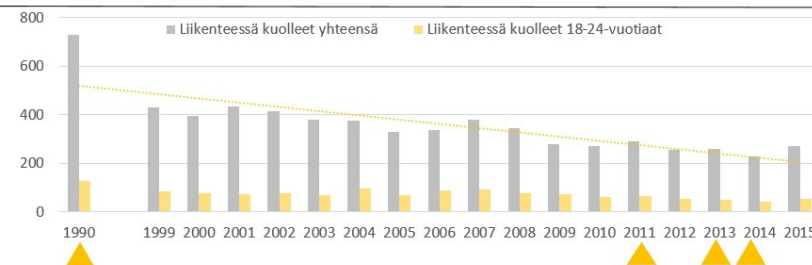
Nuorten onnettomuuksien tilasto ja hyvä kehitys on jätetty esityksessä täysin huomioimatta.

Liikenneturvallisuuden tulee parantua kuljettajakoulutuksen lainsäädännön uudistuksen myötä

Tieliikenneonnettomuudet vuosina 1990-2015



Tieliikennekuolemat vuosina 1990-2015



Lähtötilanne

- Autokouluilto on tyytyväinen vuonna 2013 tehdyn lainsäädännön uudistuksen liikenneturvallisuutta parantaneisiin vaikutuksiin. Hyvä liikenneturvallisuus perustuu laadukkaaseen kuljettajakoulutukseen.
- Lainsäädännön jopa vuosittainen uudistaminen hankalottaa koulutuksen sisällöllistä ja laadullista kehittämistä.
- Pohjoismaisesti vertaillen Suomen liikenneturvallisuus on erittäin hyvä, kun ottaa huomioon tieverkon kunnan ja ajoneuvokannan iän.

Tavoitteet

- Liikenneturvallisuus on lainsäädännön uudistuksien myötä aina parantunut.
- Liikenneturvallisuuden on oltava myös valmistettavan ajokorttilainsäädännön uudistuksen tärkein lähtökohta.
- Autokouluilto on yksinkertaistaa ajokortin hankintaa, laskea sen kustannuksia ja hyödyntää digitaalisuutta entistä paremmin.

▲ Muutos lainsäädäntöön

Huolestuttavaa on, että ajoharjoitteluratojen säännökset aiotaan poistaa kokonaan lainsäädännöstä. Lisäksi huolestuttaa, että osa syventävästä opetuksesta voidaan antaa simulaattorilla (liukkaat ja vaikeat keliolosuhteet). Tutkimusten perusteella tutkinon jälkeen annettavaa syventävää opetusta pidetään erittäin tärkeänä ja vaikuttavana. Myös eurooppalainen kuljettajatutkintojärjestö CIECA on Suomen järjestelmän auditointiselvityksessään pitänyt Suomen vaiheistettua opetusta liikenneturvallisuuden kehittämisen kannalta kannatettavana.

Ajoharjoittelun alkaminen 16 – vuotiaana ei automaattisesti takaa pidempää ajoharjoittelua ja ajo-opetusta. Toisaalta ajoharjoittelun lisääntyminen kasvattaa ympäristörasituksia. Ikärajan laskeminen yhdistettynä opetuslupaopettajaa koskevien edellytysten olennaiseen väljentämiseen lisäävät entisestään esityksen luonnoksessa esiintuotua riskiä liikennevahinkojen määrän kasvamisesta. Tämän seurauksen hyväksyminen on haastavaa, koska siitä mahdollisesti lisääntyneiden onnettomuuksien ja niistä koituvien seurausten riskit eivät liity ajokorttia suorittavaan henkilöön, vaan muihin tielläliikkujiin.

Viimeaikaisesta kehityksestä Euroopassa Liikenne- ja viestintäministeriön tiedot ovat puutteelliset. Belgian flaaminkielisellä alueella otetaan käyttöön pakollinen kakkosvaihe. Sisällöt ovat ryhmä/palauteajoneen, ja näyttöineen, kokeiluineen ja ryhmäkeskusteluineen hyvin pitkälti samanlaiset, kuin Suomen syventävässä vaiheessa. **Siirtyminen täysin tutkintopainotteiseen järjestelmään olisi kulkemista vastavirtaan liikenneturvallisuudessa ja Eurooppalaisessa digitaalisessa kehityksessä.**

Suomen hallituksen kärkihankkeita on työllisyyden parantaminen, harmaan talouden kitkeminen ja yrittäjyyden lisääminen. Tämä kaikki on todella ristiriidassa ajokorttilakiehdotuksessa, joka toteutuessaan johtaa satojen liikenneopettajien työttömyyteen, harmaan talouden räjähdysmäiseen (joka on jo alkanut) lisääntymiseen ja useiden autokouluyritysten lopettamiseen. Yhteiskunta menettää verotuloja miljoonia euroja vuosittain. Ja pahinta on, että uudistus tulee todennäköisesti heikentämään Suomen liikenneturvallisuutta oleellisesti ja lisäämään ennalta arvaamattomuutta liikenteessä.

AUTOKOULULIIITTO KIITTÄÄ

- **Riskientunnistamiskoulutus. Koulutuksen sisältö voisi pitkälti vastata nykyisen syventävän vaiheen sisältöjä (esityksessä tosin koulutuksen paikka on sijoitettu väärään kohtaan, jolloin sen hyödyt menetetään).**
- **Autokoululupa vaaditaan jatkossakin ammattimaiseen ja kaupalliseen toimintaan. Myös liikenneopettajalupa säilyy.**
- **Esitys yksinkertaistaa ajotaidon hankkimisprosessia ja vähentää kustannuksia turvallisuustavoitteista tinkimättä (hieno ajatus, mutta turvallisuustavoite on unohtunut ehdotuksessa ajokorttilain muuttamisesta osaltaan pahasti).**
- **Opetuksen vähimmäismäärä säilyy osittain.**
- **Liikenneturvallisuuden näkökulmasta esitetyt uudistukset ovat erittäin merkittäviä useasta syystä. Vakavissa liikenneonnettomuuksissa nuoret kuljettajat ovat selkeästi ylliedustettuina. Tätä kautta voidaan arvioida, että ajo-opetuksella ja ajotaidolla on vaikutusta nuorten vakaviin liikenneonnettomuuksiin. Onkin varmistettava, että myös nuorten liikennekäyttäytymiseen ja asenteisiin liittyvät asiat huomioidaan uudistusta toteutettaessa.**
- **Tarpeettoman ja turhan sääntelyn keventäminen.**
- **Ehdotus mahdollistaa lisäksi autokoulualan kehittämien digitaalisten opetus- ja oppimismenetelmien hyödyntämisen laajasti. Esitys antaa myös mahdollisuuden yksilölliseen, joustavaan ja asiakaslähtöiseen opetuksen suunnitteluun, jossa otetaan huomioon aiempi ajokokemus ja liikenneympäristön vaativuus.**

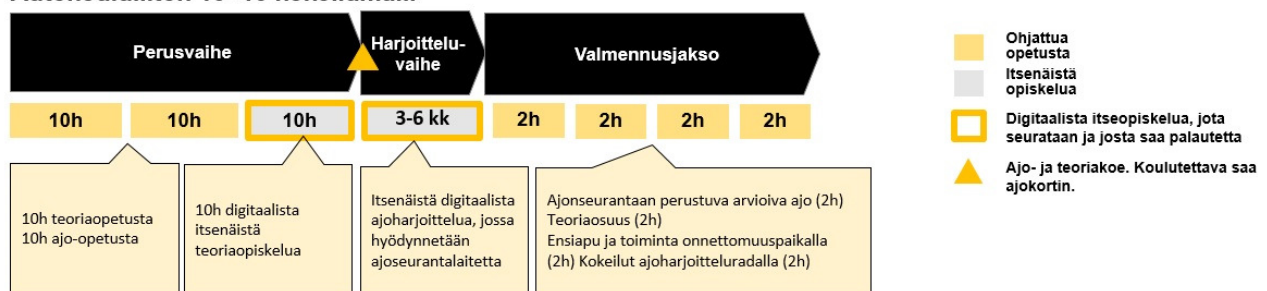
AUTOKOULULIIITTO EHDOTTAÄ

- Liikenneturvallisuuden painoarvon tulee olla tärkein asia ajokorttisäännösten uudistamisessa. Tätä tukee myös valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenneturvallisuuden parantamisesta.
- Kuka kantaa kuljettajakoulutusuudistuksen ehdotuksesta vastuun? Valtioneuvoston joulukuussa 2016 tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi tekemän periaatepäätöksen mukaan ”ajokorttivaatimuksissa turvallisuudesta ei voi tinkiä”. Lausunnolla olevan lakiesityksen mukaan lakimuutosten avulla vain ”pyritään ylläpitämään liikenneturvallisuutta”. Tarkempia faktaperusteita tähän tavoitteeseen ei ole liitetty.
- Esityksessä ei ole huomioitu, että tienkäyttäjien koulutuksen kehittäminen on yksi EU:n tieliikenneturvallisuutta edistävien toimien painopisteistä.
- Kuljettajakoulutus on laajin ja kattavin liikennekasvatusmuoto Suomessa. Koulutuksen tärkeänä tavoitteena tulee olla uusien digitaalisten ja kustannustehokkaiden oppimismenetelmien jatkuva kehittäminen.
- Opetuksen vaiheistusta voidaan kehittää, mutta pian tutkinnon jälkeen annettava syventävä opetus parantaa tutkitusti liikenneturvallisuutta ja vähentää riskiä kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.
- Uudella digitaalisella tekniikalla vaiheistus voidaan hoitaa helposti, koska ajokorttia suorittava saa jo nyt pysyvän ajokortin heti tutkinnon jälkeen. Tämä ei edellytä mitään tarpeettomia toimenpiteitä. Autokoululiiton digitaalista kokeilumallin tuloksia voidaan hyödyntää kustannustehokkaasti sekä liikenneturvallisuutta vaarantamatta.
- Suomen Autokoululiitolle myönnettiin kokeilulupa 10+10 mallin toteuttamiselle joulukuussa 2016 jatkuen 31.12.2017 saakka. Kokeilussa on vahvasti mukana uusi ajotavanseurantajärjestelmä (EDlooper), jota hyödynnetään laajasti opetuksessa. Uuden järjestelmän opetusominaisuuksien kehittäminen, käyttöönotto ja yli 160 autokoulun henkilökunnan kouluttaminen on tehty nopealla aikataululla. Tällä hetkellä kokeilussa on osallisena noin 3500 oppilasta, joista kuljettajantutkinnon suorittaneita on 750 henkilöä.
- Yhteenvetona voi todeta, että kokeilu- ja vertailuryhmien välillä ei ollut suuria eroja teoria- tai ajokokeen läpäisyssä. Teoriakokeesta kokeiluryhmän oppilaat näyttivät pääsevän jopa paremmin läpi kuin vertailuryhmän oppilaat. Samalla on kuitenkin huomattava, että kokeiluryhmässä oli enemmän miehiä, enemmän Suomessa syntyneitä ja enemmän (mopoauto)kortillisia kuljettajia kuin vertailuryhmässä ja edellä mainitut tekijät ovat yhteydessä tutkintomenestykseen.
- Kokeiluryhmän kuljettajista 98 % meni teoriakokeesta läpi ensimmäisellä kerralla. Vertailuryhmässä vastaava osuus oli 90 %. Ensimmäisellä yrityksellä ajokokeesta pääsi läpi 78 % kokeiluryhmän ja 74 % vertailuryhmän kuljettajista. Lopullinen ajotuntimäärä oli 11–12 tuntia, kun koe oli mennyt läpi.
- Rajoittava tekijä oppilaiden mahdollisuuksiin osallistua kokeiluun ovat olleet myös järjestelmän tekniset rajoitteet. Suurimpina rajoitteina ovat olleet auto- ja

älylaitevaatimukset. Ajotavanseurantajärjestelmä käyttää edullista auton diagnostiikkapistokkeeseen kytkettävää OBDII-standardin lukijaa, mikä edellyttää 2004, tai sitä uudempaa autoa.

- Tuotekehityksessä on edennyt siten, että elokuussa 2017 voimme käyttöönottaa täysin uusia telematiikkatuotteita, jotka toimivat itsenäisesti ilman yhteyttä älypuhelimeen. Samaan aikaan lanseeraamme ajo-opetuskäyttöön myös uudet mobiilisovellukset sekä Android, että iOS-käyttöjärjestelmiin.
- Kuljettajaopetuksen kehittämisen kannalta on ensiarvoisen tärkeää jatkaa kokeilua älykkäiden ajonseuranta- ja opetustuotteiden hyödyntämiseksi kuljettajaopetuksessa. Älykkäiden ajonseurantaan liittyvien telematiikkatuotteiden pilotointi erityisesti nuorten käytössä on myös yhteiskunnallisesti hyödyllistä.

Autokoululiiton 10+10 kokeilumalli



- Riskien tunnistamiskoulutuksen paikka pitää olla nuoren kuljettajan riskialtteinpaan ajankohtaan sijoitettu (3-6 kk tutkinnon jälkeen). Tällä on aikaisemmin puolitetty nuorten kuolemaan johtaneet onnettomuudet. Harjoittelu-aika ennen ajokoetta on erittäin turvallinen. Riskitaso nousee välittömästi kun kuljettaja saa kortin ja alkaa ajaa itsenäisesti. Erityisesti ajouran ensimmäisten kuukausien aikana riski on korkea. Muutos harjoittelijasta itsenäiseksi vastuulliseksi kuljettajaksi on nopea ja radikaali. Kuljettajan tulisi kuitenkin edelleen mieltää itsensä harjoittelijaksi. Hyvä koulutusjärjestelmä antaa uusille kuljettajille tukea ajouran ensimmäisten kuukausien aikana. Kaksivaiheisen opetusjärjestelmän luominen Suomessa 1990 lyhensi uusien kuljettajien riskialtista aikaa.
- Teoriaopetus 10h sisällöt aiheittain.

B1 Kuljettajaopetus ja oppimisympäristö
B2 Kuljettajaopetuksen eteneminen ja tavoitteet
B3 Vastuullisen kuljettajan perustaidot ja liikenteen vuorovaikutus
B4 Liikennenympäristö, liikenteenohjaus ja ajaminen taajamaliikenteessä
B5 Risteysajo - Ajolinjat
B6 Risteysajo - Ajovuorot
B7 Ajaminen maantiiliikenteessä ja ohittaminen - simulaattorilla tai verkko-opintoina
B8 Ajaminen vaikeissa keliolosuhteissa - simulaattorilla tai verkko-opintoina
B9 SPR – Toiminta onnettomuuspaikalla - simulaattorilla tai verkko-opintoina
B10 Oman tilan ja ajokunnon hallinta - simulaattorilla tai verkko-opintoina

- Jos koulutuksen paikkaa siirretään vain ajokortin suorittamisen helppouden takia, nuorten liikennekuolemat tulevat kääntymään jyrkkään nousuun. Tähän liittyen myös ajoharjoitteluratojen säännökset aiotaan poistaa kokonaan lainsäädännöstä. Lisäksi huolestuttaa, että osa syventävästä opetuksesta voidaan antaa simulaattorilla. Autokoululiitto kannattaa simulaattorin käyttöä, mutta kaikkea ajamista (vaikeat olosuhteet) simulaattorilla ei ole viisasta korvata.
- Kuljettajantutkinnon aito kehittyminen on esityksessä erittäin vähäistä, kehittymistä tapahtuu vain teoriakokeessa. Tällä ei voida varmistaa nuorten liikenneturvallisuutta. Tästä on hyvä esimerkki mopoilijoiden osalta oleva esitys. Koulutus ehdotetaan poistettavaksi, mutta tutkinto ei muutu mihinkään.
- Vahvasti tutkintopainotteiseen malliin siirtyminen edellyttäisi, että kuljettajan tutkintoa kehitetään olennaisesti siten, että se nykyistä paremmalla tavalla ja laajemmin mittaa tutkintoa suorittavan henkilön edellytyksiä toimia liikenteessä itsenäisesti ja turvallisesti. Esityksessä ei ole yksityiskohtaisesti esitetty, miten tutkintoa olisi tarkoitus kehittää ja on käynyt ilmi, että Trafi ja LVM eivät ole asiasta riittävästi keskustelleet. Näin olleen syntyy kuva, että esityksessä halutaan harhauttaa alan toimijat, lausunnonantajat ja ajokorttia suorittavien vanhemmat. Kuljettajantutkinnon vaativuuden tulee lisääntyä, jos kuljettajaopetuksen muutokset toteutetaan. Kuljettajantutkinnon merkitys korostuu ja tämän takia tutkinnon kehittämiseen kohdistuu suuria vaatimuksia. Kuljettajantutkinnon muodollinen kehittäminen on leikkimistä liikenneturvallisuudella.
- Autokoululiitto ei kannata mopoilijoiden (lasten) koulutuksen poistoa mopokorttia suorittavilta. Koulutuksella on saatu aikaisiksi merkittäviä tuloksia. Vuonna 2011 mopo-opetus (3 ajotuntia) tuli pakolliseksi, sekä autokoulu- että yhteisopetuksen vaikutuksesta vakavat henkilövahingot vähenivät yli 40 % (Trafi 2012). Vuonna 2015 mopoilijoiden turvallisuus on edelleen parantunut, sairaalaan joutuneiden mopoilijoiden määrä on puoliintunut (HUS). Tulos oli sama, vaikka siinä huomioitiin mopoilijoiden määrän väheneminen. Tämä osoittaa selkeästi koulutuksen vaikutuksen. Mopoilun määrän vähenemiseen vaikuttaa yleinen taloudellinen tilanne. Vuonna 2000 tullut pakollinen mopokortti (vain teoriakoe) ei vaikuttanut mopoilijoiden onnettomuuksien vähenemiseen, ainoa vaikutus oli, että liikenteestä poistuivat kortittomat mopoilijat.
- Mopo AM 120 ja AM 121 ajokorttia suoritettavilla pitää säilyttää nykyisen lainsäädännön mukainen turvallisuustuloksia tuottanut koulutus.
- Moottoripyöräkoulutukseen Autokoululiitto ehdottaa ajo-opetuksessa säilytettäväksi nykyisessä laissa olevat määrät. Moottoripyöräilijä on liikenteessä suojatonta, eikä uusi tekniikka auta suojatonta osapuolta. Moottoripyörän kuljettajan pitää asennoitua moottoripyöräilyyn oikein ja hallita moottoripyörä. Tämä edellyttää ammattimaista liikenneopetusta riittävästi. Nykyiset opetusmäärät ovat lisänneet moottoripyöräilyn turvallisuutta. Moottoripyöräilijöiden liikennekuolemien määrä on lähes puolittunut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Loukkaantuneiden määrä on laskenut kolmanneksella (Tilastokatsaus 2017).

- Moottoripyöräkorotuksessa Autokoululiitto ehdottaa, että moottoripyöräkortin korotus suoritetaan vaihtoehtoisesti korotuskoulutuksen tai tutkinnon kautta. Tämä on liikenneturvallisesti perusteltua ja antaa ajokorttia korottavalle valinnanvaraa.
- Opetuslupaopetuksen harmaa talous on karsittava kytkemällä opetuslupa sukulaissuhteeseen. Ei ole hyväksyttävää, että yhteiskunta edistää veronkiertoa harjoittavaa toimintaa.
- Perheen ulkopuolisten henkilöiden antamaan opetuslupaopetukseen on pesiytynyt harmaa talous. Tämä tulee estää uudessa lainsäädännössä, mutta esitetyt toimenpiteet eivät ole riittäviä. Lähtökohtana on hyvä, että vain autokoululuvalla toimivat tahot saavat laillisesti periä rahallista korvausta opetuksesta.
- Opetuspoljin vaatimus pitää säilyttää. Henkilöautokortin opetuslupaa on tarkoitus helpottaa siten, että auton poljinvaatimuksesta luovutaan. Opetusluvalla tapahtuva ajo-opetus voisi olla autokouluopetusta täydentävä tai sille vaihtoehtoinen. Opetuspoljin vaatimuksen poisto lisää kevyen liikenteen riskiä ja tuo muille tieliikenteen osapuolille turvattomuutta, kun liikenteessä liikkuu opetusajoneuvo ilman mahdollisuutta pysäyttää sitä hätä tilanteessa. Ruotsissa kuolee keskimäärin yksi oppilas vuodessa opetuslupa opetustilanteessa, koska poljin vaatimusta ei heillä ole. Pohdittavaa on, onko säästö oikeassa suhteessa mahdollisesti syntyviin henkilövahinkoihin.
- Autokoululiitto ei kannata, että opetuslupaopettajan sopivuusarvioista ja kokeesta sekä lisäjarrupoljinta koskevasta vaatimuksesta luovutaan. Liikenteessä auton kuljettaminen on vaarallista ja luvanvaraista toimintaa, joten viranomaisen olisi pyrittävä siihen, että uusia kuljettajia opettavat tai ajoharjoittelusta vastaavat henkilöt olisivat siihen sopivia, omaisivat riittävän tietotaidon ja heillä olisi todelliset mahdollisuudet puuttua mahdollisiin vaaratilanteisiin.
- Esityksessä opetuslupaopettajan kokeesta sekä rikostaustaa koskevista vaatimuksista luopumista on perusteltu sillä, että opetus annetaan yleensä vanhempien toimesta. Tätä perustelua on vaikea hyväksyä. Vanhemmat syyllistyvät yhtä lailla rattijuopumuksiin ja muihin liikenne rikoksiin kuin henkilöt, jotka eivät ole vanhempia.
- Suurin ongelmia aiheuttava seikka liikenteessä on kuljettajan vääristynyt asenne liikennesääntöjä ja niiden noudattamista kohtaan. Jos opettajalla ei ole enää soveltuvuusarviota, opettajaksi pääsee myös sellaisia henkilöitä, jotka opetuksen kuluessa onnistuvat siirtämään virheelliset asenteensa oppilaaseen pysyvästi. On täysin perusteltua kyseenalaistaa rattijuopumukseen tai toistuvasti liikenne rikoksiin tai rikkomuksiin syyllistyvän henkilön sopivuus toimia uuden kuljettajan opettajana.
- Merkittävä liikenneturvallisuuden haaste on ajoterveyden vaikutus vakaviin liikenneonnettomuuksiin. Tilanteen arvioidaan pahenevan, kun Suomen ikärakenteen ja yleisen eliniän pitenemisen myötä iäkkäiden henkilöiden määrä liikenteessä kasvaa merkittävästi lähivuosina.
- Esityksen luonnoksessa on ajoterveyteen liittyvää sääntelyä ehdotettu muutettavaksi siten, että ajokorttia haettaessa ei tarvitsisi enää toimittaa lääkärinlausuntoa ja ajokortin uudistamisen yhteydessä toimitettavan lausunnon ikäraja nostetaan B-luokassa

käytännössä 70 vuodesta 75 vuoteen. Tämän seurauksena B-luokan ajokortin haltija toimittaa ensimmäisen lääkärintausun viranomaisille vasta 75-vuotiaana. Autokoululiitto ei pidä esitystä perusteltuna.

Vakuutuksen käyttöönottoa on perusteltu sillä, että se mahdollistaisi sähköisen ajokorttihakemuksen käyttöönottamisen ja sillä, että terveydentilasta syistä ajokortin epääminen on nykytilanteessa hyvin harvinaista, sillä terveydentilastaan tietoinen jättää käytännössä tästä syystä ajokortin hakematta. Kielteisten päätösten vähäistä määrää ei voida pitää perusteltuna argumenttina lääkärintausun luopumiselle. On täysin itsestään selvää, että ihmiset eivät laita ajokorttihakemusta vireille, jos he eivät kykene saamaan lääkärintausun, jossa ajoterveysedellytysten todetaan täytyvän.

- Traktoreiden ajokorttiluokitusta ehdotetaan muutettavaksi yhdistämällä T- ja LT-luokka T-luokaksi, joka kattaisi traktorit, joiden rakenteellinen nopeus olisi enintään 60 km/h. Autokoululiitto ei kannata esitettyä muutosta. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta olisi erittäin tärkeää, että käsittelykokeesta ei luovuta vaan sitä kehitetään. Esitetystä mallissa pelkän teoriakokeen perusteella 15-vuotias nuori pääsisi luvallisesti suoraan jopa yli 25-tonnisen traktoriyhdistelmän rattiin ilman ammattipätevyysvaatimusta.
- Ajoharjoittelussa olevan vähimmäisiän laskemisesta 16-ikävuoteen on pohdittava ihmisen aivojen kehityksen rajoitteet. Vaikka aikaisemmin aloitettu liikenneympäristöön perehtyminen voisi lisätä aloittelevan kuljettajan auton käsittelyn osaamista, ei se pienennä nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymisessä korostuvien tunteiden ja motiivien liikenneturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia. Emeritusprofessori Esko Keskinen tekemä ”Lapset ja nuoret liikenteessä - kehitykselliset edellytykset ja liikenneturvallisuus” -tutkimus (Liikenneturvan selvityksiä 5/2014). Tutkimuksen mukaan vielä 13 - 17 -vuotiailla korostuvat tunteiden ja motiivien suuri merkitys, mikä voi heikentää liikenneturvallisuutta (impulsiivisuus, heikko päätöksenteko, ennakoinnin vähäisyys). Vastaavasti kavereiden vaikutuksen vastustaminen on tässä iässä heikoimmillaan ja monenlainen kokeileminen ja riskinotto tavallista. Nuoret yliarvioivat omia taitojaan helposti kokemuksen ollessa vähäinen. Keskinen mukaan aikuisten tiedonkäsittelyn tasoinen prosessointi saavutetaan yksilön työmuistin osalta noin 19 vuoden iässä. Autokoululiitto ei kannata B-luokan ajoharjoittelun vähimmäisiän laskemista.
- Nuorten liikkumista ei helpota ajokortin ajoharjoittelun vähimmäisiän laskeminen, koska mukana pitää olla kokenut kuljettaja. EU komissio on täysin samaa mieltä kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuuden tärkeydestä. Komission mukaan jäsenvaltiot voivat rajoittaa ajoneuvojen nopeutta. Nopeudeltaan rajoitetut ajoneuvot hyväksytään kansallisten sääntöjen mukaisesti. Hyväksyminen ja täytäntöönpano kuuluvat jäsenvaltioiden vastuualueeseen.
- Autokoululiitto esittää, että Suomi ottaa käyttöön rajoitetun henkilöauton, joka toimii perheessä kustannustehokkaasti ja lisäksi nuorten liikenneturvallisuutta 16 ikävuodesta lähtien aina perheen ikäkuljettajalle asti. Suomi voi säätää kansallisesti uuden ajoneuvoluokan (L7e-luokan kevytauto), jonka kuljettamiseen tarvitaan B1 ajokortti.
- 3. Ajokorttidirektiivi tuntee myös B1-luokan ajokortin, jota Suomessa ei ole kansallisesti otettu käyttöön. Tällainen B1-luokan kortti oikeuttaisi 16-vuotiaana ajamaan hieman

painavampaa ja tehokkaampaa nelipyöräistä L7e-luokan kevytautoa. Koska tämän luokan massaraja on hieman korkeampi kuin mopoautolla, ei säädösten osalta olisi niin suurta poikkeamisen tarvetta hyväksyttävä tähän luokkaan myös henkilöauto. Nopeudeksi tulisi kuitenkin rajata enintään 60 km/h.

- Myös mahdollisuutta hyväksyttävä tällainen ajoneuvo takaisin henkilöautoksi on tärkeä mahdollisuus, jolloin saadaan nuorelle 18-vuotiaalle turvallinen ajohallinta laitteilla varustettu auto. Lisäksi sama auto toimisi kustannustehokkaasti perheessä, koska auto voitaisiin myöhemmin rajoittaa uudestaan 60 km/h nopeuteen, jolloin auto toimisi perheen ikäkuljettajan ajoneuvona. Tällä saataisiin ikäkuljettajille arviolta viisi vuotta lisää omatoimista ajoaikaa. Ikäkuljettajien määrän on arvioitu tulevien vuosikymmenten aikana moninkertaistuvan. Autonomistuksen yleistyessä sekä iäkkäiden terveydentilan parantuessa on todennäköistä, että yhä useampi ikääntynyt uusii ajokorttinsa ja säilyttää sen mahdollisimman pitkään.
- Järjestelmää tulee edelleen kehittää avoimesti kokeilujen ja tutkimuksen avulla. Kokeilulupa pitää olla jatkossa mahdollinen kevyelle ja raskaalle liikenteelle.
- Ensiapukoulutusvaatimus pitää asettaa sekä kevyelle ja raskaalle liikenteelle.
- Esityksessä pitää huomioida muistiosta (LVM 2014) annettuja lausuntoja 11/2016. <https://www.lvm.fi/lausuntopyynnot/-/mahti/asianasiakirjat/71517>
- Esityksessä pitää huomioida Trafín tutkimukset ajokorttiuudistuksesta. LIITE 1,2,3.
 - Vuoden 2013 B-kuljettajaopetusuudistus
Toteutuminen ja vaikutukset (Trafi 11/2016)
 - Uusien kuljettajien indeksitutkimus
Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä 2013–2015 (Trafi 9/2016)

YLEISTÄ

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuutta sekä siihen liittyvää digitalisaatiota pitää kehittää innovatiivisesti ja vastuullisesti. Mikä on liikenneturvallisuuden parantamisen painoarvo ajokorttisäännösten uudistamisessa ja miten erilaisten muutosten vaikutukset liikenneturvallisuuden kehittymiseen aiotaan arvioida?

Autokoululiitto edellyttää, että **liikenneturvallisuuden painoarvon tulee olla keskeisin asia ajokorttisäännösten uudistamisessa**. Tätä tukee myös valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenneturvallisuuden parantamisesta. EU:n liikennestrategiassa luetellaan neljä keinoa tieliikenteen nollavision saavuttamiseksi. Yksi näistä keinoista on **tienkäyttäjien kasvatus ja koulutus**.

Kuljettajakoulutus on laajin ja kattavin liikennekasvatusmuoto Suomessa. Koulutuksen tärkeänä tavoitteena tulee olla uusien digitaalisten ja kustannustehokkaiden oppimismenetelmien jatkuva kehittäminen.

Opetuksen vaiheistusta voidaan kehittää ja yksinkertaistaa, mutta pian tutkinnon jälkeen annettava syventävä opetus parantaa tutkitusti liikenneturvallisuutta ja vähentää riskiä kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Yksi merkittävä kehityssuunta eurooppalaisessa kuljettajaopetuksessa on se, että yksivaiheisista, lyhyistä kurseista siirrytään pitkään oppimiskauteen, joka on jäsenneily useampaan oppimisvaiheeseen. **Kehitystyön tavoitteena on ollut lisätä nuorten uusien kuljettajien turvallisuutta. Tässä tavoitteessa on onnistuttu.**

Suomessa kaksivaiheiseen kuljettajaopetukseen siirryttiin 1990-luvun vaihteessa. Uudistusta seuranneina 5–7 vuotena uusien kuljettajien vakavat onnettomuudet puoliintuivat muista kuljettajista poiketen. Myös kortin saannin jälkeistä riskialtista kautta saatiin merkittävästi lyhennettyä entisestä kuudesta vuodesta kolmeen vuoteen. Monivaiheinen kuljettajaopetus edustaa siis yleiseurooppalaista trendiä ja osoittautui jo kaksikymmentä vuotta sitten Suomessa liikenneturvallisuutta lisääväksi askeleeksi.

Autokoululiiton mielestä vaiheistusta voidaan kehittää, tehostaa ja yksinkertaistaa nykyaikaisilla digitaalisilla keinoilla, mutta yksinkertainen vaiheittaisuus (perus- ja valmennusjakso) pitää säilyttää (Autokoululiiton kokeilulupa).

Mopo luokassa pakollisella tutkinnolla (2000) ei ollut merkittävää turvallisuusvaikutusta. Turvallisuusvaikutukset näkyivät merkittävästi, kun vuonna 2011 mopo-opetus tuli pakolliseksi. Sekä autokoulu- että yhteisopetuksen vaikutuksesta vakavat henkilövahingot vähenivät yli 40 % (Trafi).

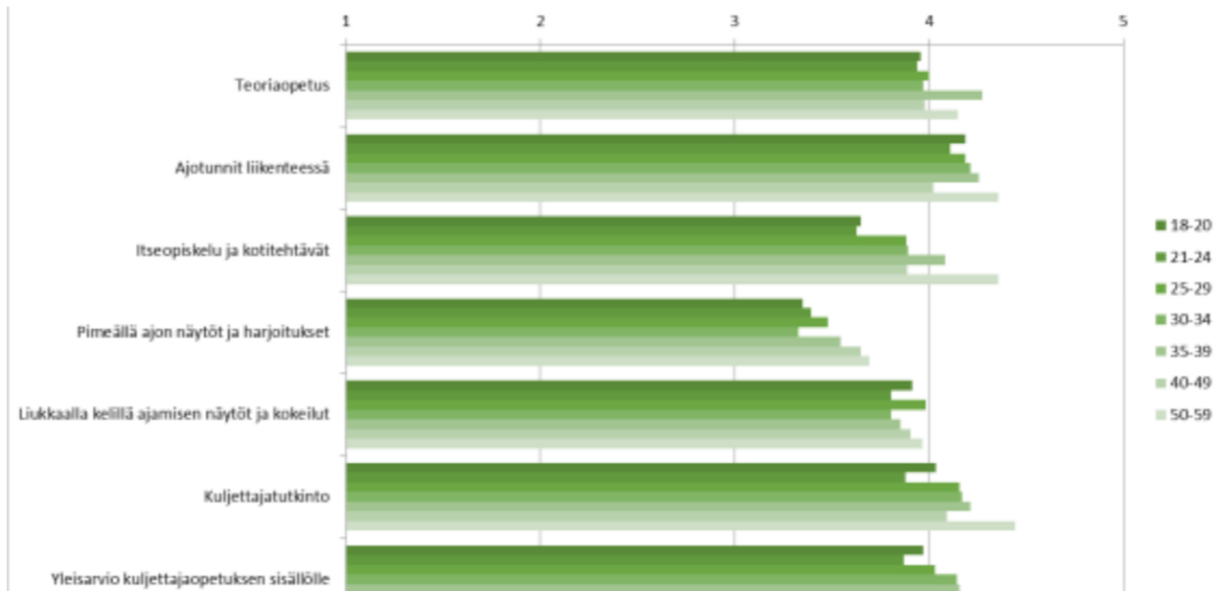
Mopoilijoiden turvallisuus on edelleen parantunut (HUS). Nuorten mopo-onnettomuuksissa on tapahtunut selkeä lasku vuoden 2011 jälkeen. Sairaalahoitoon mopo-onnettomuuden vuoksi joutuneiden nuorten 15-vuotiaiden määrä puolittui vuoteen 2013 mennessä. Muutos vuotuisissa potilasmäärissä olisi yksinään voinut johtua vain mopokortin suosion vähenemisestä, mutta vastaava muutos havaittiin myös tarkasteltaessa potilasmääriä suhteessa uusien mopokorttien määrään. Tutkimuksen perusteella teoria- ja ajo-opetus vaikuttavat toimivalta tavalla vähentää mopo-onnettomuuksia ja lieventää niiden seurauksia (HUS).

Nuorten kuljettajien valmiudet liikenteeseen parantuneet

Ajokorttiuudistuksessa 2013 uusien kuljettajien valmiudet, erityisesti sosiaaliset- ja vuorovaikutustaidot paranivat. Autokoululaisten tutkintomenestyksessä ei tapahtunut selkeitä muutoksia, mutta opetuslupalaisten teoria- ja ajokokeen ensimmäisen yrityskerran läpäisyprosentti parani. Uudistus vähensi autokoululaisten ja opetuslupalaisten välistä eroa tutkinnon läpäisyyssä. Tulos oli selkein yhteisopetuksen aikana vuonna 2013 (Trafi).

Vaikka itseraportoidussa liikenne rikkomusten määrässä ei ollut muutosta, Trafin rekistereistä havaittiin ensimmäistä vuottaan ajavilla kuljettajilla olleen uudistuksen jälkeen vähemmän liikenne rikkomuksia suhteessa ajokorttien määrään kuin ennen uudistusta. Liikennevalvonnan määrä ei selitä vähenemistä. **Rikkomukset vähenivät enemmän autokoululaisilla kuin opetuslupalaisilla** ja miehillä enemmän kuin naisilla. Suurin rikkomusmäärän vähennys oli 18-vuotiailla autokoulussa opetetuilla miehillä. Ennen uudistusta liikenne rikkomuksia suhteessa ajokortillisiin oli useammin autokoululaisilla, uudistuksen jälkeen opetuslupalaisilla (Trafi).

Autokoululiitto edellyttää, että Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa huomioon Trafin julkistetun tutkimuksen, jonka mukaan nuoret ovat tyytyväisiä nykyiseen kuljettajaopetukseen ja pitävät myös syventävän vaiheen opetussisältöjä erittäin tarpeellisina. Myös Trafin tilaama seurantatutkimus vuoden 2013 kuljettajakoulutusmuutosten vaikutuksista tulee ottaa huomioon ajokorttikoulutuksen uudistuksessa.



Nuoret ovat tyytyväisiä nykyiseen kuljettajaopetukseen ja pitävät myös syventävän vaiheen opetussisältöjä erittäin tarpeellisina (Trafi 9/2016)

Vaikka liikenneturvallisuuksustilanne on pitkällä aikavälillä parantunut tasaisesti ja selvästi, olivat liikenneonnettomuudet ja niiden kustannukset Suomelle viime vuonna nousussa. Kun vuonna 2014 liikenteessä kuoli 229 ihmistä, oli vastaava luku vuonna 2015 260. **Joka kolmas tieliikenteessä vahingoittunut on nuori.**

Nuorten vakavien liikenneonnettomuuksien taustalla on usein monenlaista riskikäyttäytymistä, johon pelkällä kuljettajantutkinnolla on vaikea vaikuttaa. Kyse on kuljettajan motiiveista, kypsyydestä, itsekontrollista ja aikuisuudesta.

Harmaa talous ja autokoulujen luvanvaraisuus

Vuoden 2016 alkupuolella lähes viidennes hyväksytyistä ajokokeista oli opetusluvalla ajaneiden suorittamia. Opetuslupaopetuksen harmaa talous on karsittava kytkemällä opetuslupa sukulaissuhteeseen. Autokoulutoiminta tulee pitää jatkossakin luvanvaraisena vastaavilla perusteilla mihin päädyttiin ammattiliikenteen osalta Liikennekaaren 1. vaiheessa.

Kuljettajaopetuksen päätavoitteena on edistää nuoren kehittymistä vastuulliseksi kuljettajaksi.

Vastuullisuus liittyy turvallisuuteen, sosiaalisuuteen, ekologisuuteen ja haluun arvioida omaa toimintaa ja sen vaikutuksia. Koulutuksen alimpina osaamistasoina ovat ajoneuvon käsittely ja liikennetilanteiden hallinta. Maallikon näkemys kuljettajalta vaadittavasta osaamisesta rajoittuu usein näihin ja koska tutkinnon läpäiseminen on keskeinen tavoite, hankitaan osaamista vain tutkinnossa vaadittaviin sisältöihin. Hyvän kuljettajan osaamisen ylemmillä tasoilla ovat

ajotehtävän hallintaan, elämäntapaan ja oman tilan hallintaan liittyvät tekijät. Lisäksi osaamistavoitteet jaotellaan perustietoihin, riskien tunnistamiseen ja itsearviointiin.

LIITE 6 Muutosesitys (SAKL 2/2016)

Opetussuunnitelmat

Opetuksen tulee jatkossakin perustua opetussuunnitelmiin. Määrämuotoisen ja systemaattisen opetussuunnitelman noudattaminen vähentää ajo-opetuksen tarvetta ja vähentää myös ajokokeiden yrityskertoja. Oppimisprosessista tulee johdonmukainen, harjoittelu etenee loogisesti vaiheittain yksinkertaisista tehtävistä monimutkaisiin ja niiden yhdistelmiin. **Tätä kautta ajokorttia suorittavan kustannukset pysyvät kohtuullisina.** Edelleen yksi seikka, joka parantaa ajo-opetuksen tehoa, on pakollinen teoriaopetus. Vapaaehtoisuuteen perustuva teorian opiskelu jää väistämättä osalta kokelaista vähälle tai kokonaan tekemättä, jolloin myös ajo-opetus kärsii. Ajo-opetuksen yhteydessä liikenteessä tapahtuva teorian opiskelu nostaa ajokorttia suorittavan kustannuksia merkittävästi. Tämä lisää myös ympäristöhaittoja turhien päästöjen ja tarpeettoman auton käytön osalta.

Tarpeetonta sääntelyä pitää edelleen purkaa (esim. autokoulujen opetustilojen hyväksyntä a`110 €/kerta). Nykyinen sääntely mahdollistaa jo kuitenkin digitaalisen vuorovaikutteisen virtuaalioppimisen verkossa, simulaattorin käytön sekä aikataulullisesti opetuksen räätälöinnin opiskelijan toivomusten mukaisesti.

Kuljettajaopetuksen kustannukset

Autokoululiiton mielestä yksilön oikeusturvan kannalta ei ole oikein vertailla eri palkka- ym. kustannustasoilla toimivien maiden ajokorttien suorittamishintoja ilman, että samassa yhteydessä tuodaan esiin myös näiden maiden kustannustaso verrattuna Suomeen (Esim. Viro liikenneopettajan tuntipalkka 5€, Suomi 15€). Eri maiden ajokortin suorittamishintojen vertailussa pitää huomioida myös maiden erilainen arvonlisäverokanta.

Kuljettajaopetuksen perusvaiheen keskihinta Suomessa on Autokoululiiton keräämien autokoulujen listahintojen mukaan vuonna 2017 noin 1410 euroa. Yhdessä harjoittelu- ja syventävän vaiheen opetuksen kanssa keskihinta on noin 2000 euroa ja halvimmillaan yhteishinta on noin 1500 euroa. Käytännössä autokoulut myöntävät näistä hinnoista suuriakin alennuksia. Kustannuksia tarkasteltaessa on hyvä huomata, että opetusluvalla suoritettavan opetuksen pakolliset autokoulussa suoritettavat osuudet maksavat 500–600 euroa. **Pakollisen ammattimaisen opetuksen kustannukset ovat tällöin samaa luokkaa kuin pakollisen ammattimaisen opetuksen kustannukset Ruotsissa. Myös laajuus on samaa luokkaa.**

Autokoulujen hinnastohintojen keskiarvot (Suomen Autokoululiitto ry).

B-luokan opetus	Perusvaihe, e	Pimeäajo, e	Harjoitteluvaihe, e	Syventävävaihe, e	Yhteensä, e
9/2014	1685	94	196	337	2324
9/2015	1625	96	197	349	2267
10/2016	1487	94	192	337	2101
6/2017	1410	92	188	322	2012
6/2017	960 (10+10)				

Palkansaajien kokonaisansio kuukaudessa (Tilastokeskus).

Vuosi	kokonaisansio ka e/kk
2014	3308
2015	3333
2016	3370
2017	3378

Vuoden 2013 ajokorttiuudistus ei yhteisopetusta lukuun ottamatta nostanut B-ajokortin suorittamisen kustannuksia merkittävästi. Autokoulujen välinen hintaero kasvoi (Trafi 11/2016).

KESKEISET HUOMIOT

Opetuksesta ja opetussuunnitelmista luopuminen.

Lähtökohtaisesti voidaan todeta, että opetuksesta ei ole mahdollista luopua. Opetusta tarvitaan joka tapauksessa. Opetussuunnitelmien sisältöä ja pakollisen opetuksen määrää voidaan pohtia.

Euroopassa on muutamia maita, joissa ei määritellä ajokokeeseen pääsemiseksi tarvittavaa opetusta. Suomessa käytetään usein esimerkkinä Englantia hyvän turvallisuustilanteen vuoksi ja toisaalta siksi, että Englanti edustaa ääripäätä opetuksen sääntelemättömyydessä.

Englannissa on kuitenkin ollut voimakasta kritiikkiä. Keskeinen kritiikki kohdistuu siihen, että **pelkällä kuljettajantutkinnolla ei kyetä riittävällä tavalla kattamaan nuorten kuljettajien erityisriskejä**. Englannissa on tarjolla lukuisia näihin tekijöihin pureutuvia vapaaehtoisia koulutusmalleja, joihin osallistumiseen liittyy esimerkiksi vakuutuskannustimia. **Ongelmana on, että vain harvat nuoret osallistuvat koulutuksiin. Missään maassa ei ole merkittävässä määrin vapaaehtoisuudella saatu kattavaa osallistumista riskikoulutuksiin.** Esimerkiksi Ruotsissa ongelma on ratkaistu pakollisilla riskikoulutuksilla, vaikka muun opetuksen vähimmäismääriä ei opetuslupaopetuksen perehdyttämiskurssia lukuun ottamatta määritelykään. Pakollista opetusta on pakko säädellä opetussuunnitelmin, jotta tasalaatuisuus varmistettaisiin edes jossain mitassa. Kustannuksia voidaan vähentää eri opetusmuotojen ja menetelmien käytöllä.

Usein esimerkkinä käytetyssä Ruotsissa myös muihin kuin pakollisiin osioihin on autokouluille opetussuunnitelma. Ongelmana on se, että sitä ei kyetä hyödyntämään täysimääräisesti, koska opetuksen vähimmäismääriä ei ole säädelty. Ajokortin hankkijat ostavat autokoulupalveluja sirpaloituneesti.

Opetussuunnitelman poistamisella on ainakin kolme negatiivista seurausta. **Ensimmäinen opetuksen sirpaloituessa ja systemaattisuuden vähentyessä opetuksen teho vähenee.** Esimerkiksi Liikenteen turvallisuusviraston asiantuntijat epäilivät Hollannin ajo-opetuksen olevan tehotonta. Tilannetta on Hollannissa yritetty korjata vapaaehtoisilla opetussuunnitelmilla, joita kaikki koulut eivät kuitenkaan käytä. Englannissa ajetaan ammattilaisen kanssa keskimäärin yli 50 tuntia ennen kokeen läpäisemistä. Englantilaisen arvion mukaan tämä johtuu osin opetuksen suunnitteleamattomuudesta. Kansainvälisessä alan tutkimuksessa on nähtävissä trendi, jonka mukaan esimerkiksi Yhdysvalloissa on herännyt kiinnostus opetussuunnitelmiin perustuvaan

kuljettajaopetukseen. Aiemmin Yhdysvalloissa on suhtauduttu kriittisesti muodolliseen opetukseen. Myös Englannissa on esitetty voimakasta kritiikkiä sikäläiseen opetusjärjestelmään. Myöskään Euroopan maissa ei ole pyrkimystä vähentää opetuksen määriä, vaan pikemminkin päinvastoin täydentää sitä valvotulla ajoharjoittelulla. Siirtyminen täysin tutkintopainotteiseen järjestelmään olisi kulkemista vastavirtaan.

Toiseksi, opetuksen kevyt säätely ei näytä olevan tae erityisen edullisista kortin hankinnan keskikustannuksista. Suomen opetuskustannuksia tarkasteltaessa on muistettava myös, että Suomessa on pakollista ammattimaista opetusta vain saman verran kuin Ruotsissa ja sisällötkin ovat samansuuntaisia. Jo nyt on mahdollista hankkia opetus opetusluvalla ja teoriaopetukseen on useita mahdollisuuksia autokoulun oppitunneista ja oppikirjoista verkko-oppimateriaaleihin. Tältä osin opetusmenetelmien monipuolisuus, opetuksen yksilöllisyys sekä uusimpien opetusmenetelmien käyttö on jo nyt mahdollista. Ilman opetusvaatimuksia niiden käyttö jäisi kuitenkin epäsystemaattiseksi eikä se olisi kattavaa.

Myös Englannissa ajokortin suorittamisen kustannukset ovat korkeat (Bast arvio 1650 euroa). Englannissa kokeen läpäistäkseen ajetaan ammattilaisen kanssa keskimäärin yli 50 tuntia ja sen lisäksi vielä kymmeniä tunteja vanhempien tai tuttavien valvomana. Kokonaiskustannuksiltaan opetus ei Englannissa ole juurikaan halvempaa kuin Suomessa. Ruotsissa kortin hankkimisen keskimääräisten kustannusten arviot vaihtelevat 1350–1500 (STR 2016) euron välillä.

Taulukko 4. Eurooppalainen vertailu pakollisen ajo-opetuksen määristä (BAST 2014).

Maa	Pakollisen ajo-opetuksen määrä	Ajo-opetusta yht. min.	Maa	Pakollisen ajo-opetuksen määrä	Ajo-opetusta yht. min.
Slovakia	41 x 45 min	1845	Viro	32 x 25 min	800
Portugali	32 x 50 min	1600	Islanti	16 x 45 min	720
Kroatia	35 x 45 min	1575	Itävalta	12 x 50 min	600
Bulgaria	31 x 50 min	1550	Saksa	12 x 45 min	540
Tseki	34 x 45 min	1530	Irlanti	12 x 60 min	540
Unkari	29 x 50 min	1450	Norja	10 x 45 min	450
Puola	30 x 45 min	1350	Alankomaat	-	-
Liettua	20 x 60 min	1200	Belgia	-	-
Ranska	20 x 60 min	1200	Espanja	-	-
Tanska	24 x 45 min	1080	Iso-Britannia	-	-
Luxemburg	16 x 60 min	960	Italia	-	-
Kreikka	20 x 45 min	900	Malta	-	-
Latvia	14 x 60 min	840	Ruotsi	-	-
Suomi*	18 x 50 min	810	Sveitsi	-	-

*Suomen osalta BASTin taulukossa on vain perusvaihe. Jos mukaan otetaan harjoittelu- ja syventävä vaihe ajo-opetusta on 24x50 min yht. 1200 min.

Kolmantena ongelmana opetussuunnitelmien poistamisesta on opetuksen kehittämisen vaikeutuminen. Jos ei ole järjestelmää, myöskään sen kehittäminen ei ole mahdollista. Lisäksi ei ole takeita siitä, että markkinaehtoisesti kehitetyt opetussuunnitelmat ja opetusmenetelmät olisivat turvallisuustavoitteiden kannalta positiivisia.

Opetuksen määrällisestä säätelystä ei tule kokonaan luopua. Ensinnäkin edellä mainitut opetussuunnitelmattomuuteen liittyvät ongelmat syntyvät, vaikka opetussuunnitelma olisikin olemassa. Oppilaat ostavat opetuspalveluja sirpaloituneesti, jolloin opetuksen teho kärsii.

Erityisen ongelman luo myös nuorten kuljettajien tyypillisten riskien käsittely. Niitä ei kyetä riittäväällä tavalla kattamaan minkään muotoisessa kuljettajantutkinnossa. Erityisesti riskeihin pureutuvien koulutusten osien tulisi olla pakollisia ja opetussuunnitelmiin pohjautuvia. Tutkinnon palautteellisuutta olisi kehitettävä, jotta tutkinto hyödyttäisi opetusta nykyistä paremmin. Edellä esitetyt kehittämistarpeet edellyttävät myös tutkinnon vastaanottajien osaamisen kehittämistä.

Niissä maissa, joissa pakollisen opetuksen määrää ei ole määritelty, tai opetusta on vain vähän, on tyypillisesti korkea hylkyprosentti kuljettajantutkinnoissa. Kokelaat koettavat kepillä jäätä, ja toisaalta heillä ei ole käsitystä vaadittavasta taitotasosta. **Toistuvat hylkäykset lisäävät kortin hankkimisen kustannuksia.** Mikäli Suomessa poistettaisiin kokonaan ajo-opetuksen minimimäärät, hylkyprosentti ajokokeessa nousisi todennäköisesti Ruotsin n. 50 % tasolle. Tämä tarkoittaisi kuljettajantutkintoresurssien voimakasta lisäämistä. Kontakti ammattimaiseen opetukseen tai opetusluvalla annettava opetus antaa kokelaalle kuvan siitä, mitä tutkinnossa vaaditaan ja siten kannustaa harjoittelemaan. Vaikka pakollisen ajo-opetuksen määrää vähennettäisiinkin, jonkin verran pakollista ajo-opetusta on tarkoituksenmukaista säilyttää.

Ajo-opetuksen vaiheisuus

Suomessa on pitkä kokemus kaksivaiheisesta kuljettajaopetuksesta ja siihen luotu koulutuksellinen ja hallinnollinen infrastruktuuri. Hallinnolliset kustannukset ovat lisäksi pienentyneet merkittävästi, kun ajokortin kaksivaiheisuudesta (lyhytaikainen ajokortti poistui) luovuttiin. Kun Suomessa siirryttiin kaksivaiheiseen ajo-opetukseen, uusien kuljettajien riskialtis aika lyheni huomattavasti 90-luvun alkupuolella, kun opetusmenetelmät vakiintuivat.

Pakollinen ajokortin suorittamisen jälkeinen koulutus tarjoaa mahdollisuuden tarttua asioihin, joita ei ole perusvaiheessa mahdollista käsitellä omakohtaisen kokemuksen puutteen vuoksi.

Nykyisen syventävän vaiheen sisältöjä ei tule katsoa ”liukkaan kelin harjoittelun” näkökulmasta. Viime vuosina opetusmenetelmiä on kehitetty. Ajoharjoitteluratojen ja turvatalojen opetusmenetelmät ovat suuntautuneet entistä selkeämmin GDE matriisiin ylätasoihin. Lisäksi rataopetus antaa mahdollisuuksia autojen kehittyneen turvatekniikan parempaan ymmärtämiseen ja esimerkiksi liiallisen nopeuden tai tarkkaamattomuuden aiheuttamien riskien havainnollistamiseen. Tällaiset koulutussisällöt on tarkoituksenmukaista sijoittaa vaiheeseen, jolloin kuljettajilla on jo jonkin verran ajokokemusta. Pitkä, kahden vuoden takaraja syventävän vaiheen (ja myös harjoitteluvaiheen palautejakson) suorittamiseen nakertaa kortin hankkijoiden kokemaa hyötyä. **Kokonaisuutena erityisesti nykyinen syventävä vaihe ja ensiapukoulutus koetaan hyödylliseksi. Ruotsissa on käytännössä laajuudeltaan ja sisällöltään vastaavanlaiset pakolliset kurssit ja sama määrä pakollista opetusta kuin Suomessa.** Erona on se, että Ruotsissa ne suoritetaan ennen tutkintoa, jolloin asioiden käsittelyn mahdollisuudet ovat heikommät ilman itsenäistä ajokokemusta.

Ajoharjoittelun lisääminen

Ajoharjoittelun lisääminen taloudellisesti järkevällä tavalla voi perustua lähinnä opetuslupaopetukseen. Ympäristönäkökohdat eivät tue tarpeettoman ajamisen lisäämistä. Harjoittelun tulee kohdistua aikaan ennen kortin saantia. Kansainväliset tutkimustulokset osoittavat, että valvottu ajoharjoittelu on suhteellisen turvallista. Tulokset hyödyistä ovat jossain määrin ristiriitaisia, mutta siitä huolimatta esimerkiksi valvotun ajoharjoittelun aloittamisen mahdollisuus jo 16-vuotiaana voisi olla hyvä lisä osalle ajokorttia hakevista. Ongelmana Suomessa on tradition puuttuminen maallikko- ja ammattimaisen opetuksen yhdistämisessä. **Ajatus pakollisen opetuksen poistamisesta on ristiriitainen ajoharjoittelun lisäämistavoitteen kanssa.**

Kuljettajantutkinto

Kuljettajantutkinnon, erityisesti sen tietopuolisen osan vaatimustasoa on joka tapauksessa korotettava. Erityisen tärkeää kokeen kehittäminen on, mikäli merkittävästi vähennetään opetuksen säätelyä. Kokeeseen on mahdollisuuksien mukaan tuotava laajasti riskien tunnistamista mittaavia elementtejä. **Kuitenkin erityisesti nuorten kuljettajien riskejä käsittelevä koulutus tulee säilyttää pakollisena.** Kokeen kehittämisessä vaativuutta ei tule lisätä arvioinnin pikkutarkkuutta lisäämällä, vaan suuntaamalla sitä sääntöjen noudattamisen ohella vastuulliseen, riskit tunnistavaan kuljettajakäyttäytymiseen.

Autokoululiitto kannattaa kuljettajantutkinnon kehittämistä. Mikäli siirryttäisiin täysin tutkintopainotteiseen järjestelmään, hylättyjen tutkintojen määrä kasvaisi opetuksen ja harjoittelun kirjavoitumisen vuoksi. Tutkintoresursseja pitäisi kasvattaa tuntuvasti. **Hylätyt tutkinnot ovat kortin hankkijan kannalta ajan hukkaa ja lisäävät kustannuksia.**

Opetuslupa

Useimmissa maissa, joissa on hyödynnetty opetusluvan tyyppistä harjoittelumahdollisuutta, valvovalle opettajalle määritellään erilaisia nuhteettomuus- ja muita vaatimuksia. Ruotsin järjestelmä poikkeaa Suomesta siinä, että teoriakoetta ei vaadita, mutta vaaditaan osallistuminen johdantokurssiin. Ruotsissa ei myöskään vaadita opettajan jarrupoljinta ja harjoittelun saa aloittaa jo 16-vuotiaana. Yleisesti pitkää harjoittelu-aikaa pidetään hyvänä ratkaisuna.

Nuhteettomuusvaatimus opetusluvan edellytyksenä tulee säilyttää. Lisäksi Suomessa vaadittava opetuslupaopettajan teoriakoe on hyvä tässä tilanteessa, jossa ei ole pakollista johdantokurssia Ruotsin tapaan, eikä myöskään traditiota opetuslupa- ja autokouluopetuksen yhdistämiseen. Opetuslupaopettajalla on oltava kuva kuljettajaopetuksen tavoitteista ja periaatteista sekä riittävät tiedot opetettavista asioista. Opetuspolkimen hyödyllisyyttä voidaan pohtia, mutta se toimii myös rohkaisuna opetuslupaopetuksen aloittamiseen ja sitä voidaan myös käyttää opetuksellisesti. Liikenneturvallisuuden kannalta huomioitavaa on, että Ruotsissa kuolee opetuslupaopetuksessa yksi henkilö ja loukkaantuu vakavasti keskimäärin 20 henkilöä vuodessa, koska opetuslupaopetuksessa olevissa autoissa ei ole opetuspolkimia.

Kuorma-auto C1 ajokorttikoulutus

Koska koulutusten pituudet määritellään asetustasolla, Autokoululiitto ehdottaa, että tähän lakimuutokseen liittyvässä asetuserämuutoksessa tarkistettaisiin C1- koulutusta. Tähän liittyen on menossa kokeilu, josta saatavien tulosten perusteella voitaisiin tehdä muutokset. Tosin on syytä huomioida myös muutos C- ja CE-luokkien opetusmääriin, joita on korotustilanteessa muutettava vastaavasti.

Ajokortti-ian alentaminen ja sen suhde harjoitteluun.

Ajokortti-ian ja harjoittelu-ian alentaminen ei ole perusteltua. Kansainväliset tutkimustulokset osoittavat selkeästi onnettomuusriskin olevan nuorimmilla kuljettajilla suurin. Koska liikenneonnettomuudet ovat merkittävä kansantaloudellinen ongelma ja erityisesti nuoria koskettava ongelma, järjestelmän muuttamiseen tulee olla vahvat perusteet. **Muutokset on tehtävä turvallisuuskulmasta**, eikä vähäisillä taloudellisilla tai järjestelmän keventämiseen liittyvillä tekijöillä tule olla vaikutusta. **Järjestelmää tulee kehittää kokeilujen ja tutkimuksen avulla.**

Autokoululiitto esittää, että ajokorttilainsäädännön mahdolliset muutokset tulisivat voimaan 1.1.2018, koska nykyisenkaltainen lainsäädännön päätösten hitaus hankaloittaa ajokortin suorittajan mahdollisuuksia ajokortin hankintaprosessissa.

Suomen tulee olla edelläkävijänä liikenneturvallisuuden kehittämisessä ja näyttää Euroopalle suuntaviivoja turvallisissa sekä kustannustehokkaissa toteutuksissa.

Suomen Autokoululiitto ry.



Jarmo Jokilampi
puheenjohtaja



Ari Heinilä
toimitusjohtaja

- LIITE:**
- LIITE 1 Vuoden 2013 B-kuljettajaopetusuudistus Toteutuminen ja vaikutukset (Trafi 11/2016)**
 - LIITE 2 Tiivistelmä 2013 B-kuljettajaopetusuudistus Toteutuminen ja vaikutukset**
 - LIITE 3 Uusien kuljettajien indeksitutkimus Tyytyväisyys kuljettajaopetukseen ja kokemukset liikenteestä 2013–2015 (Trafi 9/2016)**
 - LIITE 4 TuKoS raportti (Psykologian tohtori Mika Hatakka)**
 - LIITE 5 Tiivistelmä TuKoS raportti**
 - LIITE 6 Muutosesitys (SAKL 2/2016)**