

Asia: VN/8292/2021

Arviomuistio ajokorttilain muutoksille - nuorten liikenneturvallisuus

Lausunnonantajan lausunto

Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.

KANNATTAVIMPANA:

AJOHARJOITTELURATOJEN HYÖDYNTÄMINEN

KULJETTATAOPETUKSEN KEHITTÄMINEN

AJOKIELTOKOULUTUKSEN LAAJENTAMINEN MUIHIN AJOKORTTILUOKKIIN

ALAIKÄISTEN HENKILÖAUTON KULJETTAJIEN AJO-OIKEUKSIEN RAJOITTAMINEN TAI
PORRASTAMINEN

POIKKEUSLUPAMENETTELYSTÄ LUOPUMINEN

NUOREN KULJETTAJAN AJOTERVEYDEN JA KYPSEYDEN ARVIOINTI.

AJOKIELLON KESTON MUUTTAMINEN

SEURAAMUS VILPILLISESTÄ TOIMINNASTA KULJETTAJATUTKINNON TEORIAKOKEESSA

VÄHITEN KANNATTAVA:

UUDEN KULJETTAJAN MERKIN KÄYTTÄMINEN

Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

A. TEORIAOPETUKSEN JAKSOTTAMINEN ENSIMMÄISESTÄ AJOKORTISTA ALKAEN

B. MOPOKORTTIKOULUTUKSEN PITÄÄ SISÄLLYTTÄÄ MYÖS PAKOLLISTA KÄSITTELY- JA AJO-OPETUSTA

C. MOOTORIPYÖRÄOPETUKSEN RAKENNETTA ON MUUTETTAVA

D. OPETUSLUPAOPETTAJAN TIETO JA TAITO OPETUKSEN ANTAMISEEN ON TESTATTAVA LAADUKKAALLA TEORIAKOEELLA. OPETUSAJONEUVO ON KATSASTETTAVA ENNEN OPETUKSEN ALOITTAMISTA.

Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

3. Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistyksen mielestä mahdolliset rajoitukset ja sanktiot pitää kohdistaa tasapuolisesti kaikkiin ikäluokkiin.

PERUSTELU:

Kaikkien kuljettajien on otettava vastuu liikenteessä käyttäytymisestä. Järkevät ja kohtuulliset rajoitukset sekä sanktiot pienentävät sitä riskikäyttäytyjien ryhmää, ja ohjaa heidät turvalliseen liikkumiseen.

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään.

LVM ARVIOMUISTIO AJOKORTTILAIN MUUTOKSILLE – NUORTEN LIIKENNETURVALLISUUS

KANTA-HÄMEEN AUTOKOULUYHDISTYS RY:N LAUSUNTO AJOKORTTILAIN MUUTOKSIIN.

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Ja

mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.

2. Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

3. Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

1. Mitä muistiossa käsitellyistä vaihtoehtoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana ja mitä vähiten kannatettavana? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys ry pitää kannatettavimpina ehdotuksina: Olemme listanneet muutokset tärkeysjärjestykseen.

AJOHARJOITTELURATOJEN HYÖDYNTÄMINEN

Liikenne- ja viestintäviraston uusien kuljettajien seurantatutkimuksesta ilmenee, että uudet kuljettajat

arvioivat juuri simulaattorilla annettavan opetuksen muita opetusmuotoja heikommaksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyynnössä todetaan että: ”Ajoharjoitteluradoilla tapahtuvan

opetuksen lisäämisen esteeksi muodostuu ajoharjoittelurataverkon kattavuus ja siitä syntyvät saatavuusongelmat. Jos ajoharjoittelurataopetuksesta tehtäisiin pakollista, tulisi harkita mahdollisuutta

poiketa tästä vaatimuksesta, jos ajoharjoittelurata ei ole kohtuullisen matkan (esimerkiksi 100 kilometriä)

päässä. Lisäksi kuljettajakoulutuksen tarjoajat ovat viime vuosina investoineet miljoonia euroja simulaattoriopetuksen kehittämiseen. Kuljettajaopetuksen sääntelyn ei tule muodostaa estettä opetusmenetelmien kehittämiseksi ja monipuoliselle hyödyntämiselle. Kuljettajaopetuksen lähtökohtana

on, että opetusta voidaan räätälöidä kunkin kuljettajan tarpeisiin. Erilaisten opetusmenetelmien monipuolinen hyödyntäminen ja tarjoaminen on toivottavaa, ja koulutuksen räätälöimisessä kouluttajilla

on tässä keskeinen rooli.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys kannattaa ajoharjoitteluratojen hyödyntämistä.

PERUSTELU:

Maahamme on rakennettu miljoonia euroja maksanut ympärivuotisessa käytössä oleva liukasrata-verkosto pääosin kuntien verorahoilla. Meillä on edelleen koko maata kattava liukasrataverkosto. Toivottavasti niille annetaan jatkossakin mahdollisuus toimia. (liitteenä lista toimivista radoista). Talvisia ja liukkaista ajokelejä on maassamme jopa yli puolet vuotuisista ajo-olosuhteista. Liukasrata-ajon tavoite on tunnistaa nopeuden ja riskien vaikutus vaikeissa olosuhteissa. Kokemuksellisen oppimisen myötä saadaan oikea ajotuntuma turvalliseen ajamiseen liukkaissa olosuhteissa. Ryhmäopetus radoilla lisää nuorten tervettä sosiaalisuutta ja ryhmäkäyttäytymistä sekä vähensi ryhmän tuomaa painetta ajon aikana. Kun liukasratakoulutus aloitettiin maassamme vuonna 1989 näkyi koulutuksen vaikutus 1990-luvun vahinkotilastoissa. Uusien kuljettajien talvikelin vahingot vähenivät merkittävästi (Liikenneturvan vahinkotilasto).

Simulaattoreihin ei ole investoitu miljoonia euroja verorahoja. Simulaattorit on suunniteltu alun perin pimeänajo opetukseen ei korvaamaan liukkaankelin rataopetusta. Simulaattorit eivät sovellu liukkaankelin harjoitteluun kuten asiakkaat itse ovat traficomin tutkimuksen mukaan todenneet. Simulaattorit eivät anna oikeaa tuntumaa liukkaalla ajamisesta ja lisäksi tärkeä sosiaalinen käyttäytymismalli puuttuu opetuksesta kokonaan. Simulaattorit soveltuvat lähinnä ajamisen alkeisiin niille, joilla ei ole enakkoon käsitystä ja kokemusta autolla ajamisesta.

KULJETTATAOPETUKSEN KEHITTÄMINEN

Liikenneturvallisuutta pohtinut asiantuntijaryhmä on keskustellut mahdollisuudesta laajentaa ennen ajokortin myöntämistä annettavaa riskientunnistamiskoulutusta niin kutsutun ajokieltokoulutuksen sisältöjä hyödyntäen. Näin voitaisiin vaikuttaa nuorten asenteisiin ja ennaltaehkäistä riskihakuista käyttäytymistä liikenteessä. Koska EAS-koulutus suoritetaan kertaalleen ensimmäistä ryhmän 1 ajokorttia

suoritettaessa, olisi ehdotus riskientunnistamiskoulutuksen kehittämistä koskevaa ehdotusta kohdistetumpi. Muutos koskettaisi yhtä lailla autokouluissa kuin opetuslupaopetuksessa opiskelevia.

Ministeriön lausuntopyynnössä kerrotaan että: ”Yksi ajokorttilain uudistamisen tavoitteista 2018 oli laskea

ajokortin hintaa, jotta kuljettajaopetuksen hinta ei muodostuisi esteeksi ajo-oikeuden hankkimiselle.

Liikenne- ja viestintäviraston tilaaman selvityksen mukaan ensimmäistä ajokorttia hankkivan kustannukset

ovat laskeneet selvästi. Ennen uudistusta kuljettajaopetus maksoi B-kortin suorittajalle noin 1650 euroa ja

uudistuksen jälkeen noin 1200 euroa. Ero selittyy pitkälti pakollisen teoriaosuuden vähentymisellä ja sillä,

että useimmat oppilaat valitsevat autokoulussa paketin, johon kuuluu vähiten opetusta. Jotta edellisellä

lakimuutoksella aikaansaatu muutos ajokortin hintaan ei kumoutuisi, tulisi muutoksia ehdottaa ensisijaisesti opetuksen sisältöön opetuksen määrän kasvattamisen sijaan.”

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys kannattaa kuljettajaopetuksen kehittämistä.

PERUSTELU:

Ajokieltokoulutuksella ei kuitenkaan saa korvata nykyistä EAS- ja RTK koulutusta. Opetuksenvähentämisen säästö autokoulussa siirtyi lisääntyneinä kustannuksina kuljettajatutkinnoissa. Tutkintojenhylkäykset lisäsivät todellisuudessa ajokorttikustannuksia yli 2 miljoonalla eurolla vuodessa. Lisäys on luettavissa Ajovarman tilinpäätöksistä. Autokoulujen kustannussäästö siirtyi 150 %:sti Ajovarman liikevaihtoon. Koulutuksen vähentäminen maksaa yhteiskunnalle moninkertaisesti lisääntyvinä liikennevahinkoina ja omaisten sekä läheisten rahassa mittaamattomana suruna. Vuoden 2018 ajokorttiuudistus ei huomionnut koulutuksen merkitystä liikenneturvallisuuteen. Hylätyillä kuljettajatutkinnoilla ei korvata koulutuksella annettavaa turvallista ajokäyttäytymistä ja asennekasvatusta. Muutaman tunnin lisäkoulutus nuorelle maksaa paljon vähemmän kuin tutkintojen hylkäämisestä aiheutuvat lisäkustannukset. Korona-ajan vaikutus liikenneturvallisuuteen antaa väärän kuvan todellisesta turvallisuustilanteesta.

Yleistynyt korvaava simulaattorikoulutus antaa nuorelle väärän kuvan todellisesta ajotapahtumasta.

Kuljettajan vuorovaikutus ja kommunikointi matkustajien ja muiden tienkäyttäjien kanssa puuttuu kokonaan. Kolaritilanteet käsitellään palaamalla suorittamaan tehtävä uudestaan. Simulaattoriajo antaa väärän käyttäytymismallin nuorelle näissä epäonnistuneissa ajosuoritteissa. Simulaattoreilla ei mielestämme saisi korvata pakollisia ajotunteja. Simulaattoreita voisi käyttää täydentävän lisäopetuksen antamiseen.

Yksi kuolema liikenteessä maksaa yhteiskunnalle keskimäärin jo lähes 3 miljoonaa euroa. Vakavasti loukkaantunut maksaa vastaavasti n. 800.000 euroa, ja loukkaantunut n. 35.000 euroa. Jokainen nuori ajokortin suorittaja on tärkeä pitää hengissä ja työkykyisenä. Ammattimaisella koulutuksella ja oikeilla opetusaiheilla tähän pystytään vaikuttamaan.

AJOKIELTOKOULUTUKSEN LAAJENTAMINEN MUIHIN AJOKORTTILUOKKIIN

Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksessa ajokieltokoulutusta voitaisiin laajentaa myös muita uusia kuljettajia koskevaksi niin, että jokainen ajo-oikeuden saanut, joka on määrätty ajokieltoon, tulisi aina suorittaa ajokieltokoulutus. Näin voitaisiin riskialttiisti käyttäytyvien kuljettajien liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa osassa tapauksia jo nykyistä varhaisemmassa vaiheessa.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys kannattaa ajokieltokoulutuksen laajentamista muihinkin ajokorttiluokkiin.

PERUSTELU:

Vakaviin rikkomuksiin syyllistynvä ryhmä on kokonaisuutena minimaalinen. Usein näillä on riskikäyttäytymistä jo mopoikäisenä. Mitä aiemmin näihin puututaan pakollisella koulutuksella sitä paremmin sillä on positiivista vaikutusta muissa ajokorttiluokissa.

LIKENNERIKOSTAUSTAN HUOMIOIMINEN AJOKORTIN MYÖNTÄMISESSÄ

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan uuden kuljettajan riski syyllistyä ajokieltorikokseen on suurempi

silloin, kun taustalla on aiempi ajokieltorikos.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys kannattaa liikenne rikostaustan huomioimista ajokortin myöntämisessä.

PERUSTELU:

Riskikuljettajien suurimpana ongelmana ovat juuri asenteet, näyttämisen halu, nopeuden ihannointi, uuden kokeilu ja kaveripaine. Jos aiemmista liikenne rikkomuksista ei tule riittävää rangaistusta, annetaan kuva, että ei ole väliä miten liikenteessä käyttäytyy. Tämä osaltaan mahdollistaa riskikäyttäytymisen. Parhaiten tähän vaikutetaan oikealla koulutuksella jo alimmissa ajokorttiluokissa.

ALAIKÄISTEN HENKILÖAUTON KULJETTAJIEN AJO-OIKEUKSIEN RAJOITTAMINEN TAI PORRASTAMINEN

Ministeriö pitää kannatettavimpana vaihtoehtona ajo-oikeuden rajoittamista koskevista ehdotuksista

yöaikaisen ajamisen rajoittamista. Rajoitus kohdistuisi viikonloppuihin ja aamuöihin (klo 00.00-05.00).

Tavoitteena olisi saada nuorten liikenneonnettomuusmäärät laskuun kieltämällä ajaminen viikonloppu

öisin, jolloin tilastojen mukaan tapahtuu selvästi enemmän onnettomuuksia.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys kannattaa alaikäisten kuljettajien ajo-oikeuden rajoittamista viikonloppuisin ja öisin.

PERUSTELU:

Tätä asiaa voitaisiin kokeilla väliaikaisesti ja tutkia sen vaikutusta. Kesäajan viikonloput lisäävät riskikäyttäytymistä. Valvonnan toteuttaminen lienee tässä suurin ongelma. Riskikäyttäytyjät todennäköisesti syylistyisivät helposti rajoitusten rikkomiseen ja uhmakas käyttäytyminen lisääntyisi vielä kaveriporukassa. Ikäpoikkeusluvassahan on määritelty ajon tarkoitus mihin lupa on myönnetty.

AJOKIELLON KESTON MUUTTAMINEN

Nuorten kuljettajien riskikäyttäytymisen hillitsemiseksi on ehdotettu ajokiellon keston muuttamista nykyistä pidemmäksi. Ministeriön mukaan kuitenkin ajokiellon keston pidennys koskisi kaikkia kuljettajia.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys kannattaa ajokiellon keston muuttamista.

PERUSTELU:

Ikäpoikkeuslupaa ei myönnettäisi mikäli pohjalla on aiempi ajokieltorikos. Muutoin ajokieltorikoksista olisi aina vuoden lykkäys ajokortin hankintaan kuten oli aiemmin. Ikäpoikkeusluvalla myönnettyä ajokorttia ei palautettaisi lainkaan ennen kuin henkilö on täyttänyt 18 vuotta. Ajokiellon tulisi astua voimaan poliisin tekemällä päätöksellä. Ajokiellon pituuteen pitää vaikuttaa rikkomuksen vakavuusaste.

Liikenne rikkomuksista johtuvien sanktioiden koventaminen vaikuttaisi vain osaan riskikuljettajista.

SEURAAMUS VILPILLISESTÄ TOIMINNASTA KULJETTAJATUTKINNON TEORIAKOKEESSA

Ministeriön mukaan viime vuonna teoriakoe hylättiin vilpin vuoksi 87 tapauksessa. Vilpillinen koesuoritus ei testaa kuljettajakokelaan todellista osaamista ja siten todennäköisesti heikentää liikenneturvallisuutta. Seuraamuksena voisi olla vilpistä kiinni jääneen koesuorituksen hylkääminen sekä viranomaisen asettama määräaika, jona kokeen uudelleen suorittaminen ei olisi sallittua. Kokeessa vilpillisesti toimineelle tulkille voitaisiin myös asettaa määräaikainen kielto avustaa koetilanteissa.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys kannattaa seuraamuksia vilpillisestä toiminnasta kuljettajatutkinnoissa.

PERUSTELU:

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys kannattaa toimia, joilla taataan tasalaatuisuus kuljettajaopetuksessa

sekä tutkinnoissa.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys ei kannata seuraavia ehdotuksia:

UUDEN KULJETTAJAN MERKIN KÄYTTÄMINEN

Yhtenä liikenneturvallisuutta edistävänä ehdotuksena on esitetty autoon kiinnitettävää uuden kuljettajan

merkkiä. Merkkiä käytettäisiin määrätty aika ajokortin myöntämisestä, tai sen käyttövelvoite voitaisiin

kohdistaa tiettyyn ikäluokkaan. Merkki olisi viesti muille liikenteessä liikkuville, että kuljettaja on vielä

kokematon.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys ei kannata uuden kuljettajan merkin käyttämistä.

PERUSTELU:

Merkki ruokkisi ko. kuljettajan kiusaamista eräiden muiden kuljettajien osalta. Merkityn kuljettajan rikkoessa liikennesääntöjä, se ruokkisi eräissä kuljettajissa vihamielistä ja ojentavaa käyttäytymistä.

POIKKEUSLUPAMENETTELYSTÄ LUOPUMINEN

Poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut jyrkemmin kuin uudistusta tehtäessä osattiin odottaa ja juuri

hakemusmäärien kasvusta johtuen menettely ei enää täysin vastaa tarkoitustaan. Tapauskohtainen arvio

nuoren liikkumistarpeesta on hallinnollisesti raskas menettely ja vain alle kymmenen prosenttia

hakemuksista on sellaisia, etteivät ne täytä poikkeuslupan myöntämiseksi asetettuja ehtoja. Laki mahdollistaa ajo-oikeuden myöntämisen 17-vuotiaalle.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys ei kannata poikkeuslupamenettelystä luopumista. Ikäpoikkeuslupan myöntämisen edellytyksiä voidaan tiukentaa.

PERUSTELU:

Poikkeuslupaa on voinut hakea jo ennen ajokorttilakiuudistusta, eikä silloin ilmennyt suurta tarvetta. Lailla on mahdollistettu poikkeuslupan hakeminen helpoksi, jolloin kynnys hakemuksen tekemiseen alenee.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys suhtautuu neutraalisti seuraaviin seikkoihin:

NUOREN KULJETTAJAN AJOTERVEYDEN JA KYPSYYDEN ARVIOINTI.

Ministeriön lausuntopyynnössä on huomattu, että kaikki nuoretkaan ajoluvan saaneet kuljettajat eivät täytä ajoterveysvaatimuksia. Ajoterveyden asiantuntijat ovat esittäneet huolensa kahdesta seikasta; että kaikki hakijat eivät tiedä täyttävätkö he mainitut ajoterveysvaatimukset, ja että on

mahdollisesti annettu valheellinen terveydentilaa koskeva vakuutus. Mahdollisesti nuori ei ymmärrä vapaaehtoisen vakuuttamisen merkitystä. Ministeriön mukaan nuoren kuljettajan aiheuttaman vaaratilanteen tai liikennevahingon taustalla ei yleensä ole terveydellistä syytä vaan ennemminkin kuljettajan asenne tai kokemattomuus.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys jättää tämän asiantuntijoiden ratkaistavaksi.

PERUSTELU:

Kokemuksesta toki tiedämme, että esim. silmälasien käytön tunnustaminen on joillekin nuorille haastavaa.

2. Puuttuiko ehdotuksista joku olennaiseksi katsomanne?

A. TEORIAOPETUKSEN JAKSOTTAMINEN ENSIMMÄISESTÄ AJOKORTISTA ALKAEN

PERUSTELUT:

Jokaisessa ajokorttiluokassa olisi 4 teorituntia, jokaisessa luokassa oli 2 ajoneuvoluokka kohtaista teorituntia. Ekologisuus ja vastuun kasvattaminen itsestä ja muista tienkäyttäjistä.

B. MOPOKORTTIKOULUTUKSEN PITÄÄ SISÄLLYTTÄÄ MYÖS PAKOLLISTA KÄSITTELY- JA AJO-OPETUSTA

PERUSTELU:

15 -vuotiaalla mopoilijalla, joka ajaa ensimmäistä ajokorttiaan ei ole nykyisin yhtään pakollista ajotuntia. Opetuksesta vanhemmilta säästyvät rahat menevät kuljettajatutkinnon hylkäyksiin. Käsittelykokeessa eräät tutkinnon vastaanottajat opettavat tehtäviä nuorelle, mikä ei ole tutkinnon tarkoitus tai tavoite. Nykyinen tutkintopainotteinen opetusmalli on muuttunut tutkintojen hylkäyspainotteiseksi.

C. MOOTORIPYÖRÄOPETUKSEN RAKENNETTA ON MUUTETTAVA

PERUSTELU:

Moottoripyöräilijällä, jonka suurin riski on suistuminen tieltä, ei ole yhtään teoria- tai ajotuntia koskien maantieajoa. Opetukseen on sisällytettävä myös nämä aiheet.

D. OPETUSLUPAOPETTAJAN TIETO JA TAITO OPETUKSEN ANTAMISEEN ON TESTATTAVA LAADUKKAALLA TEORIAKOEELLA. OPETUSAJONEUVO ON KATSASTETTAVA ENNEN OPETUKSEN ALOITTAMISTA.

PERUSTELU:

Monet opetuslupaopettajat eivät ole päivittäneet liikennetietojaan vuosikausiin. Puutteellisesti varustetut opetusajoneuvot ovat usein este ajotutkinnon aloittamiselle. Käyttämättä jääneet tutkintoajat ruuhkauttavat entisestään muiden ajotutkintoon pääsyä.

Opetuslupa tulisi palauttaa perhekeskeiseksi. Tämä toimenpide estäisi harmaan talouden syntymistä.

3. Pitäisikö mahdollinen rajoitus mielestänne kohdistaa alle 18-vuotiaisiin kuljettajiin, kaikkiin nuoriin kuljettajiin vaiko kaikkiin uusiin kuljettajiin? Olkaa hyvä ja perustelkaa näkemystänne soveltamisalasta.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistyksen mielestä mahdolliset rajoitukset ja sanktiot pitää kohdistaa tasapuolisesti kaikkiin ikäluokkiin.

PERUSTELU:

Kaikkien kuljettajien on otettava vastuu liikenteessä käyttäytymisestä. Järkevät ja kohtuulliset rajoitukset sekä sanktiot pienentävät sitä riskikäyttäytyjien ryhmää, ja ohjaa heidät turvalliseen liikkumiseen.

Kanta-Hämeen autokouluyhdistys ry

Hallitus

Kemmo Tomi

Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry - Kanta-Hämeen Autokouluyhdistys ry:n hallitus