



18.5.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: Luonnos valtioneuvoston asetukseksi ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta (LVM/139/03/2018)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Asetuksen yleisperusteluissa mainitaan vaatimus kaksipyöräisen ajo-opetuksessa vaadittavasta teknisestä yhteydestä opetusluvalla opetettaessa. Onko niin, ettei vastaava vaatimusta sovelleta ammattiopetuksessa?

Ajokorttiasetus 31 §

Onko tarkoitus, että vaatimus kuljettajatutkinnosta vastaavalla ajoneuvoluokalla koskee myös niitä BE-kortin saaneita henkilöitä, joiden ei ole koskaan tarvinnut suorittaa kuljettajatutkintoa BE-kortin saadakseen? Siinä tapauksessa näiden henkilöiden tulee säilyttääkseen BE-kortin siis mahdollisesti vetää ensimmäisen kerran peräkärriä koko silloisen ajo- ja ajokorttiansa aikana.

Ajokorttiasetus 14 §

Riskientunnistamiskoulutuksen osalta opetuskokonaisuus tulee voida jakaa eri osioihin, jotta tarjonta ja kilpailu opetuksen laadun ja hinnan osalta toteutuu. Alan ammattiopettajien keskustelupalstoilla tämä opetusvaihe on jo saanut lempinimen "riskibisnes". Aiempien kokemusten perusteella autokoulualan monopoliasema on johtanut kohtuuttomaan hinnoitteluun ja hinta- ja laatukilpailun loppumiseen. Erityisesti tämä on näkynyt opetuslupaoppilaiden syrjimisenä. Nyt kun uudistuksen nimenomaisena tarkoituksena on lisätä opetusluvalla tapahtuvaa ajoharjoittelua, niin ajokorttiasetuksella ja Trafirin ohjeistuksella tulee varmistaa riittävät kilpailun edellytykset. Tämä on toteutettava niin, että riskientunnistamiskoulutuksen opetuskokonaisuuden voi ostaa useammalta toimijalta. Liukkaankelinkoulutus pitäisi voida ostaa radalla tai lain sallimalla muulla paikalla toteutettuna, pimeän ajon koulutus tulisi voida ostaa vaihtoehtoisilla toteutustavoilla teoria-, simulaattori tai ajo-opetuksena ja teoriaopetus olisi voitava ostaa eri toimijalta kuin ajo-opetus.

Pimeäajon pystyisi puolestaan antamaan hyvin teoriaopetuksena ajotunnin sijaan ja asiakkaan pitäisi voida päättää ottaako koulutuksen teoria-, ajo-, vai simulaattoriopetuksena. Nyt esitetty pakottaa oppilaat kesäaikana simulaattoriin, mikä maksaa toista sataa euroa kun taas saman asian ajavan teoritunnin saa parillakymmenellä eurolla. Heijastimen näkyvyyden esittelemisen ja kauko- sekä lähivalojen oikeaoppisen vaihtamisen pystyy opettelemaan aivan yhtä hyvin teoritunnilla erityisesti kun huomioidaan nykyaikaisen av-esitystekniikan mahdollisuudet.

Vain tällä tavalla voidaan varmistaa riittävät kilpailun edellytykset erillisissä opetuskokonaisuuksissa ja estää jälleen kalliin yhdenmallin monopolivetoisen "apteekkihinnon" syntyminen alalle.

Kuljettajatutkinto

Digitalisaatio on tehnyt helpoksi liikkuvan kuvan tallentamisen ja siirtämisen. Kuljettajatutkinnon vastaanottamisessa tulisi ottaa käyttöön suorituksen tallentaminen ja tallenteen luovuttaminen tutkinnon suorittaneelle. Tämä mahdollistaisi paremman palautteen ja oppimisen sekä parantaisi liikenneturvallisuutta. Suorituksen tallentaminen parantaisi myös kokelaan oikeusturvaa.

Poljinvaatimus ja automaattivaihde

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and
Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

Ajokorttilakia säädettäessä tavoitteena oli lisätä ajoharjoittelua opetusluvalla. Siitä huolimatta, että missään muualla maailmassa ei vaadita lisäjarrupoljinta ajoharjoittelussa, niin Suomessa tämä vaatimus jäi lakiin. Tutkimuksissa on osoitettu, että ratkaisevaa nuorten liikenneturvallisuuden parantamisessa on ajoharjoittelun lisääminen. Vastaavasti poljinvaatimus vähentää mahdollisuuksia ajoharjoitteluun ja nostaa sen kustannuksia. Ilmeisesti Suomessa on arvioitu olevan maailman huonoimmat nuoret kuljettajat ja heitä opetusluvalla opettavat opettajat, vaikka opetuslupaoppilaat ovatkin pärjänneet liikenteessä vähintään yhtä hyvin kuin ammattilaisten autokouluissa opettamat nuoret kuljettajat. Voimakkaimmin poljinvaatimusta ajoi lainsäädäntövaiheessa autokouluala, koska vaatimus vähentää opetuslupaopetuksen houkuttelevuutta ja parantaa autokoulualan liiketoimintamahdollisuuksia. Jatkossa asiaa tulee arvioida uudestaan ja lisäjarrupoljin tulisi säätää vapaaehtoiseksi lisävarusteeksi. Ruotsissa opetusluvalla opetetaan noin 90 % oppilaista. Siellä ei ole poljinpakkoa, koska sen on arvioitu kokonaisuudessaan heikentävän liikenneturvallisuutta.

Kuljettajatutkinto pitäisi voida suorittaa automaattivaihteisella autolla ilman, että se rajoittaa ajo-oikeuden vain automaattivaihteiseen autoon. Manuaalivaihteisten autojen osuus vuonna 2017 oli vain 35 prosenttia rekisteröidyistä uusista henkilöautoista. Jatkossa vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistyessä ja päästömääräysten tiukentuessa määrä laskee entisestään. Monien perheiden ainoa tai pääsääntöisesti käytettävä auto on automaattivaihteinen ja ajo-opetus olisi luontevaa ja kustannustehokkainta antaa sellaisella.

Nykyinen käytäntö rajoittaa kohtuuttomasti manuaalivaihteisen auton satunnaista käyttöä niin paljon, että käytännössä valtaosa tutkinnoista suoritetaan manuaalivaihteisella autolla ja opetusta varten on siten hankittava sellainen. Tätä rajoitusta tulee arvioida uudestaan. Yhtä erikoista olisi, jos manuaalivaihteisella suoritettun tutkinnon jälkeen ei saisi ajaa automaattivaihteisella autolla.

Kunnioitavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry