



18.5.2018

LVM/139/03/2018

Liikenne- ja viestintäministeriö

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

Suomen Autokoululiitto ry kiittää lausuntopyynnöstä

**Lausunto luonnoksesta Valtioneuvoston asetukseksi ajokorteista annetun Valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta. Asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä lakisääteisen kuljettajakoulutuksen määrästä, sisällöistä ja toteutuksesta, kuljettajatutkinnoista ja ajokorttimenettelyistä. Suomen Autokoululiitto ry esittää lausuntonaan seuraavaa.

**YLEISPERUSTELUT**

Perustelujen mukaan luonnoksessa ehdotetaan luokkakohtaisten opetussisältöjen vapauttamisen vastapainoksi käyttöön otettaisiin lakisääteiset turvallisuusperusteiset koulutukset.

Luokkakohtaisessa kuljettajaopetuksessa tapahtuvien muutosten johdosta ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen kuljettajaopetusta koskevaa sääntelyä myös kevennettäisiin. Asetukseen sisältyisivät säännökset B-luokan ajo-opetuksen ja ensimmäisen moottoripyörän ajokortin ajo-opetusta koskevista vähimmäismääristä. B-luokassa ajo-opetusta vaadittaisiin vähintään 10 tuntia ja moottoripyörällä vähintään viisi tuntia. Ensimmäisen kortin koulutuksen kesto olisi neljä tuntia ja se toteutettaisiin teoriaopetuksena.

**Vaikutukset lasten liikenneturvallisuuteen**

Esityksessä on merkittävä vaikutus erityisesti lasten liikenneturvallisuuteen. Mopokorttia suorittavat 15-vuotiaat lapset on jätetty ajokorttiuudistuksessa täysin oman onnensa nojaan.

Ensimmäistä kertaa moottorikäyttöisellä ajoneuvolla liikenteeseen ajoneuvojen joukkoon siirtyvät mopoikäiset lapset eivät saa ajokorttiuudistuksessa mitään liikenneajokoulutusta (uuden tieliikennelainsäädännön ehdotuksen mukaan mopo tulisi taajamassa siirtymään ajokaistalle muun liikenteen joukkoon). Kaikille muille ajokorttiluokille määrätään pakollista ajo-opetusta (jopa ammattikuljettajille), mutta ei 15-vuotiaille lapsille.

Mopoilijoiden AM 120 osalta tämä esitys on virhe, jota liikenne- ja viestintävaliokunta ei ole AM 120 liikenneajokoetta muuttaessaan käsittelykokeeksi huomionnut. Mopoilijoiden vahingot ovat pääosin risteysvahinkoja ja jatkossa mopoilijat tieliikennelainsäädännön uudistuksen myötä tulevat taajamassa ajokaistalle.

Tämä lapsiin kohdistuva virhe on mahdollista korjata, jos asetuksessa täsmennetään säädöksellä ajokorttilaki ja kaksipyöräisille AM 120 mopokorttia suorittaville säädetään liikenneopetusta.

Pakollinen mopokoulutus on lisännyt liikenneturvallisuutta, on kuluttajalle edullinen vaihtoehto. Mopokoulutus nykyisessä muodossaan on helpommin toteutettavissa myös pienellä paikkakunnalla. Vuonna 2011 mopo-opetus tuli pakolliseksi, opetuksen vaikutuksesta vakavat henkilövahingot vähenivät 40 % (Trafi). 2015 mopoilijoiden turvallisuus on edelleen parantunut (HUS).

Mopoilijoiden turvallisuus on edelleen parantunut 2015 (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).

Hallituksen esityksessä ajokorttilaissa todetaan, että kuljettajantutkintoa kehitetään sen päivittämiseksi. Koulutusvaatimusten muutosten johdosta lisätään tutkinnon edellytyksiä tunnistaa osaaminen, silloin kun tutkintoon tulevilla ei ole määrämuotoista koulutusta takanaan. Lisätään opetukseen sisältyneiden turvallisuuteen ja liikenteen riskeihin liittyvien asioiden mittaamista tutkinnossa.

**Kuljettajantutkinnon kehittäminen ei AM 120 mopokorttia suoritettaessa toteudu.** Ainoa muutos on, että mopoikäisiltä lapsilta otetaan koulutus pois, mutta tutkinto ei muutu mitenkään, erityisesti liikenneajamisen osuus jää täysin lapsilta varmistamatta ennen liikenteeseen siirtymistä. Tätä ei mopon käsittelykokeen kehittämällä voida korvata. Vuonna 2000 tullut pakollinen mopokortti (vain teoriakoe) ei vaikuttanut mopoilijoiden onnettomuuksien vähenemiseen, ainoa vaikutus oli, että liikenteestä poistuivat kortittomat mopoilijat.

Autokoululiitto ehdottaa, että **liikenteeseen ensimmäistä kertaa tuleville moottorikäyttöistä ajoneuvoa käyttäville mopokorttia suorittaville lapsille säädetään liikenneajokoulutus** (nykyisin kaksi ajotuntia).

Kuljettaja on merkittävin liikenneturvallisuuden osatekijänä ja tämän vuoksi kuljettajakoulutuksella on merkitystä. Ajokorttiasetuksen muutoksen yhteydessä tulee turvata tämä keskeinen tavoite.

### **Riskientunnistamiskoulutus**

Ensimmäistä korttia hankittaessa pakollisen koulutuksen kesto olisi neljä tuntia ja se toteutettaisiin teoriaopetuksena. B-luokassa (henkilöautokortti) annettaisiin riskientunnistamiskoulutusta kahdeksan tuntia, josta vähintään puolet olisi ajo-opetusta. Tästä osa voisi tapahtua simulaattorissa.

Riskientunnistamiskoulutuksen sisältö ajokorttilain mukaan pitkälti vastata nykyisen syventävän vaiheen sisältöjä. Koska osa riskientunnistamiskoulutuksen opetuksesta voidaan antaa simulaattorilla, **Autokoululiitto ehdottaa, että ajokorttiasetuksella täsmennetään ajokorttilakia niin, että liukkaat ja vaikeat keliolosuhteet pitää pääosin tapahtua aitoja olosuhteita vastaavassa tilanteessa (suljetulla alueella) oikealla ajoneuvolla.** Jos tämä osio riskienhallintakoulutuksesta tehdään simulaattorilla (jossa ei ole aitoa ajotuntumaa), menetetään riskienhallintakoulutuksen merkittävät hyödyt. Parhaimmillaan tai pahimmillaan Suomen liikenteessä on näin tulevana syksynä ensimmäisillä liukkaissa keliolosuhteissa tuhansia nuoria opettelemassa vaikeissa olosuhteissa ajamista muun liikenteen joukossa. Autokoululiitto kannattaa simulaattorin käyttöä, mutta kaikkea ajamista (vaikeat olosuhteet) simulaattorilla ei ole viisasta korvata.

Tutkimusten perusteella aikaisemmin käytössä ollutta syventävää opetusta pidetään erittäin tärkeänä ja vaikuttavana. Myös eurooppalainen kuljettajatutkintojärjestö CIECA on Suomen järjestelmän auditointiselvityksessään pitänyt Suomen opetusta liikenneturvallisuuden kehittämisen kannalta kannatettavana.

### **Ensimmäisen ajokortin koulutus**

Esityksen mukaan vastapainona luokkakohtaisen opetuksen sisältöjen vapauttamiselle otetaan käyttöön lakisääteiset turvallisuuspainotteiset koulutukset liikenneturvallisuuden vaatimusten huomioon ottamiseksi. Ensimmäistä ajokorttia suorittavan on saatava liikenteen perusasioita ja kuljettajan vastuita ja velvollisuuksia koskeva koulutus (4 tuntia teoriaopetusta).

Asetuksen luonnoksen mukaan ensimmäisen ajokortin koulutus pykälään sisältyisi ensimmäisen kortin koulutuksen määrää koskeva säännös hallituksen esityksen perusteluissa todetun mukaisesti. Pykälässä tarkoitettu koulutus olisi ammattilaisen antamaa koulutuksen tavoitteen saavuttamiseksi. Koulutuksen antaminen edellyttäisi autokoululupaa tai viranomaisen erillistä hyväksymistä. Jos koulutus järjestettäisiin peruskoulussa tai toisen asteen koulutuksessa, erillistä lupaa tai hyväksymistä ei vaadittaisi, mutta kouluttajan vaatimuksia olisi noudatettava.

**Autokoululiiton edellyttää, että kilpailuneutraliteetti pitää ottaa huomioon, se ei asetuksen esitysluonnoksessa toteudu.** Pelisäännöt pitää olla kaikille samat, on kyseessä yhteiskunnan tai yksityisen omistama koulutustaho.

## **C1- ja C1E-koulutus**

Tulevaisuudessa tarvitaan riittävästi auton ajokortin omaavia henkilöitä, jotta myös jatkossa on uusia ammattikuljettajia. Ensimmäinen ajo-oikeus luo perusteet raskaan kaluston ajokortin hankkimiselle. Autokoululiitto esittää muutosta C1- ja C1E- luokkien opetuksen määrän keventämiseksi alla olevin perustein.

Luokkien C1- ja C1E koulutusvaatimukset ovat määrältään aivan liian suuria ajoneuvojen kokoon ja ominaisuuksiin nähden, erityisesti verrattaessa C- ja CE- luokkiin.

C1-luokan ajoneuvot ovat pääsääntöisesti kokonaispainoltaan 5-6 tonnin luokkaa ja suurimmillaankin vain 7,5 tonnia ja ne ovat hallintalaitteiltaan, ajettavuudeltaan ja myös ulkoiselta kooltaan hyvin lähellä isoja pakettiautoja. Sen sijaan C-luokassa kokonaispaino voi nousta jopa 42 tonniin 5-akselisella kuorma-autolla ja hallintalaitteet eroavat suurestikin henkilö- ja pakettiautoista ja pienistä C1-luokan kuorma-autoista. Näin ollen C1- ja C1E- luokkien koulutusvaatimusta tulee selkeästi pienentää, mikä myös alentaisi näiden luokkien ajokortin hankkimisen kustannuksia.

C1- ja C1E- luokkien ajokorttikoulutuksesta on ollut käynnissä Autokoululiiton jäsenkouluissa myös kokeilu, jossa vähäisemmällä koulutusmäärällä voi päästä näiden luokkien kuljettajantutkintoon. Kokeilun väliraportin tulosten perusteella pienemmällä koulutusmäärällä ei ole havaittu ongelmia, loppuraportti on juuri valmistumassa.

Keventämällä ensimmäisen kuorma-auton ajokortin saamisen vaatimuksia saisimme kuljetusalalle uusia alasta kiinnostuneita. Tämä on erityisen tärkeää, kun kuljetusmäärien lisääntyminen on jo aiheuttanut kuljettajapulaa.

Tässä yhteydessä on syytä huomioida myös muutos C- ja CE-luokkien opetusmääriin, joita on ajokorttiluokan korotustilanteessa muutettava vastaavasti, jotta C1- tai C1E- koulutuksen keventäminen ei vääristä C- ja CE-luokkien koulutusta.

## **Traktorin ja mopoauton ajo-opetus**

B-luokan ja A-luokan kohdalla pakollista ajo-opetusta vaaditaan. Kaikkein nuorimmilta ajokortin hankkijoilta eli traktorin, mopon ja kevyen nelipyörän kuljettajilta ei kuitenkaan vaadita pakollista ajo-opetusta lainkaan. Nuoren 15-vuotiaan on vaikea uskoa kykenevän itse arvioimaan mahdollista opetuksen tarvetta. Siksi olisi tarpeen edelleen edellyttää pakollista ajo-opetusta myös näille ajoneuvoille liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi. Traktoreiden kohdalla erityisesti nopeat, rakenteelliselta nopeudeltaan yli 40 km/h traktorit ovat suuri turvallisuusriski muille tiellä liikkujille.

## **Kuljettajantutkinto**

Kuljettajantutkinnon aito kehittyminen on esityksessä erittäin vähäistä, kehittymistä tapahtuu vain teoria- ja käsittelykokeessa. Ajoneuvon käsittelykokeen kehittäminen, joka esimerkiksi kaksipyöräisten osalta on perustelematonta, eikä myöskään paranna liikenneturvallisuutta, vaan aiheuttaa ainoastaan tarpeettomia tutkinnon hylkäyksiä. Hylätyt tutkinnot ovat kortin hankkijan

kannalta ajan hukkaa ja lisäävät kustannuksia. Tällä ei voida varmistaa nuorten liikenneturvallisuutta. Tästä hyvä esimerkki on mopoilijoiden osalta oleva esitys. Koulutus ehdotetaan poistettavaksi, mutta tutkinto ei muutu mitenkään.

**Kuljettajantutkinnon merkitys korostuu ja tämän takia tutkinnon kehittämiseen kohdistuu suuria vaatimuksia.** Kuljettajantutkinnon muodollinen kehittäminen on leikkimistä liikenneturvallisuudella. Autokoululiitto kannattaa kuljettajantutkinnon kehittämistä. Se pitää aloittaa tutkinnon vastaanottajien koulutuksella, eikä tutkintokeilojen siirtämisellä lyhyemmille etäisyyksille ja nopeuden mittalaitteen virhemarginaalin huomiotta jättämisellä.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

**Autokoululiitto esittää seuraavia muutoksia muutosluonnoksen pykäliin:**

### 11 §

*Liikenteen perusteita koskevan koulutuksen määrä ensimmäistä ajokorttia suoritettaessa on neljä tuntia.* Neljän tunnin koulutus, ensimmäistä ajokorttia suorittavan henkilöiden maksimi määrä koulutuksessa tulee rajata **riittävän vuorovaikutuksen saamiseksi.**

### 12 §

*Ajo-opetuksen määrä moottoripyörän ensimmäistä ajokorttia suoritettaessa on vähintään viisi tuntia.* Moottoripyöräilijä on liikenteessä suojaton, 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).

### 13 §

*Ajo-opetusta on annettava vähintään kymmenen tuntia auton B-luokan ajokorttia suoritettaessa.* Autokoululiiton kokeilumallissa on vastattu tähän tavoitteeseen, alustavat tulokset ovat hyviä. Autokoululiitolle myönnettiin kokeilulupa 10+10 mallin toteuttamiselle joulukuussa 2016 jatkuen 306.2018 saakka. Kokeilussa on vahvasti mukana uusi ajotavanseurantajärjestelmä\_(EDlooper), jota hyödynnetään laajasti opetuksessa.

Yhteenvedona voi todeta, että kokeilu- ja vertailuryhmien välillä ei ollut suuria eroja teoria- tai ajokokeen läpäisyyssä. 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.

*Ajo-opetus on edellytyksenä kuljettajantutkintoon ilmoittautumiseksi. Ajo-opetus tulee olla suoritettu ennen kuljettajantutkinnon ajokoetta.*

#### **14 §**

*Riskien tunnistamiskoulutuksesta vähintään puolet on annettava ajo-opetuksena.*

Riskientunnistamiskoulutuksen sisältö ajokorttilain mukaan pitkälti vastata nykyisen syventävän vaiheen sisältöjä. Koska osa riskientunnistamiskoulutuksen opetuksesta voidaan antaa simulaattorilla.

**Autokoululiitto esittää, että ajokorttiasetuksella täsmennetään ajokorttilakia niin, että liukkaat ja vaikeat keliolosuhteet pitää pääosin (2 tuntia) tapahtua aitoja olosuhteita vastaavassa tilanteessa (suljetulla alueella) oikealla ajoneuvolla.**

#### **15 §**

*Moottoripyörän ajokorttiluokan korottaminen koulutuksella. Moottoripyöräkortin korotus suoritetaan vaihtoehtoisesti korotuskoulutuksen tai tutkinnon kautta. Tämä on liikenneturvallisesti perusteltua ja antaa ajokorttia korottavalle vaihtoehtoja.*

#### **17 § Teoriaopetuksen määrä kuorma-auton ajokorttia suoritettaessa**

*Kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevan teoriaopetuksen määrä kuorma-auton ja kuorma-autovetoisen E-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajokorttia suoritettaessa on:*

- 1) C1-luokassa vähintään 2 tuntia;*
- 2) C-luokassa vähintään 12 tuntia tai, jos oppilaalla on C1-luokan ajo-oikeus, vähintään 10 tuntia;*
- 3) C1E-luokassa vähintään 3 tuntia;*
- 4) CE-luokassa vähintään 15 tuntia tai, jos oppilaalla on C1E-luokan ajo-oikeus, vähintään 12 tuntia.*

#### **18 § Ajo-opetuksen määrä kuorma-auton ajokorttia suoritettaessa**

*Kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevan ajo-opetuksen määrä kuorma-auton ja kuorma-autovetoisen E-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajokorttia suoritettaessa on:*

- 1) C1-luokassa vähintään 3 tuntia;*
- 2) C-luokassa vähintään 10 tuntia tai, jos oppilaalla on C1-luokan ajo-oikeus, vähintään 7 tuntia;*
- 3) C1E-luokassa vähintään 3 tuntia;*
- 4) CE-luokassa vähintään 30 tuntia tai, jos oppilaalla on C1E-luokan ajo-oikeus, vähintään 27 tuntia.*

Lisäksi **siirtymäsäännös** niille C- ja CE- ajo-oikeutta suorittaville, jotka ovat saaneet C1- tai C1E- ajo-oikeuden ennen tämän asetusmuutoksen voimaantuloa.

*Kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevan teoriaopetuksen määrä kuorma-auton ja kuorma-autovetoisen E-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajokorttia suoritettaessa on:*

- 1) C-luokassa vähintään 3 tuntia, jos oppilaalla on ennen tämän asetuksen voimaantuloa saatu C1-luokan ajo-oikeus,*

2) CE-luokassa vähintään 7 tuntia, jos oppilaalla on ennen tämän asetuksen voimaantuloa saatu C1E-luokan ajo-oikeus

Kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä olevan ajo-opetuksen määrä kuorma-auton ja kuorma-autovetoisen E-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajokorttia suoritettaessa on

1) C-luokassa vähintään 5 tuntia, jos oppilaalla on ennen tämän asetuksen voimaantuloa saatu C1-luokan ajo-oikeus

2) CE-luokassa vähintään 20 tuntia, jos oppilaalla on ennen tämän asetuksen voimaantuloa saatu C1E-luokan ajo-oikeus

## 21 §

Auton ajokorttia suoritettaessa enintään puolet tässä luvussa säädetyistä luokkakohtaisen ajo-opetuksen vähimmäismääristä, 14 §:ssä tarkoitettua ajo-opetusta lukuun ottamatta, saadaan antaa simulaattorilla. **Ajosimulaattori on hyvä ajamisen opetteluapuväline, mutta kaikkea ajamisen opettelua sillä ei kannata korvata**, koska käytössä olevissa ajosimulaattoreissa ajotuntuma ei vastaa todellista ajotuntumaa.

## 26 § Opetusajoneuvon tunnus

Tunnus on kiinnitettävä ajoneuvon taakse ~~ulkopuolelle~~ paikkaan, jossa se on hyvin näkyvissä. Talvisissa olosuhteissa valkoinen kolmio näkyy paremmin, jos se ei haudaudu lumipölyyn.

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

Suomen Autokoululiitto ry.



Jarmo Jokilampi  
puheenjohtaja