29.11.2017

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 146/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Taustaa

Ajokorttilainsäädäntöä ja ajokortin vaatimuksia on Suomessa kehitetty aiemmin lähinnä lisäämällä opetusta ja opetuksen vaiheita. Samalla opetusta on yhä tiukemmin sidottu autokoulujärjestelmään rakentamalla sille monopoliasemaa opetuslupajärjestelmän kustannuksella. Taustalla tässä lainsäädäntötyössä on ollut autokoulualan suoran ja epäsuoran rahoituksen piirissä oleva tutkimustyö, jonka päärahoitus on usein tullut yhteiskunnan varoista. Yhtenä tällaisena toimijana on ollut Turun Yliopisto. Tämä elinkeinopoliittinen vaikuttaminen on varmistanut kaupallisen koulutuksen etusijan. Kehitys saavutti huippunsa vuonna 2013, kun väärillä tiedoilla säädetty opetuslupaopetuksen pakollinen autokouluopetusmalli purettiin 6 kuukautta sen voimaantulon jälkeen.

Näissä muutoksissa opetuksen lisääminen on elinkeinopoliittisista syistä verhottu mahdolliseen turvallisuuden lisääntymiseen tai turvattomuuden uhkakuviin ilman riippumattomia vaihtoehtomallinnuksia tai vaikuttavuusarviointeja.

Jäykkä koulutusjärjestelmä on johtanut siihen, että jokainen toimija on antanut pakollisessa läsnäolossa saman verran samaa opetusta jokaiselle koulutettavalle. Ajo-opetustuotteen sisällöllä ja laadulla kilpailu on ollut olematonta ja se on johtanut alan jälkeenjääneisyyteen muuhun yksityiseen ja julkiseen koulutukseen verrattuna. Suomen pedagogiikan ja digitaalisuuden huippuosaaminen koulutuksessa ja opetuksessa ei ole tullut osaksi suomalaista kuljettajakoulutusjärjestelmää. Nykyjärjestelmässä opetuslupaopettajien kouluttamat kuljettajat pärjäävät liikenteessä yhtä hyvin kuin ammatikseen opetusta antavien kouluttamat kuljettajat.

Tiukan sääntelyn myötä meille on syntynyt yksi EU maiden kalleimmista ajokorteista, jossa eri ajokorttivaiheissa samat asiat opetetaan uudestaan ja uudestaan. Mikäli tämä koulutus olisi yhteiskunnan kustannuksella järjestettävää, niin se olisi uudistettu jo ajat sitten. Alan oma uusiutumishalukkuus on käynnistynyt vasta pakon edessä, kun nyt käsittelyssä olevan esityksen ensimmäiset linjaukset tulivat julkisuuteen.

Nyt käsittelyssä olevaa uudistusta on vastustettu ennen näkemättömällä kampanjalla, jossa elinkeinopoliittisten tavoitteiden päälle on maalattu turvallisuusuhkia, joihin muutosta kannattavat altistavat ajokorttia hankkivat. Ainoana keinona varmistaa turvallisuus nähdään määrällinen ja sisällöllinen sääntely, täysin vastoin yleisiä koulutuspoliittisia linjauksia ja periaatteita, joissa tutkintopainotteisuus, uudet oppimismenetelmät ja omaehtoinen oppiminen ovat keskeisintä sisältöä. Taustalla jarruttavana muutostekijänä on myös kilpailun rajoittaminen.

Ruotsissa on hyvä kuljettajakoulutusmalli, jossa opetuslupaopetuksessa opetetaan 90 % vuosittain 127 000 ajokortin suorittavasta. Järjestelmä tuottaa maailman parhaita kuljettajia. Suomessakin opetusmenetelmät tulee saattaa kilpailuasetelmaan, jossa markkinat ratkaisevat mikä niistä on paras. Tämä esitys on liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenteenturvallisuusviraston asiantuntijoiden valmistelema, eikä sen tavoitteena ole vähentää turvallisuutta. Pääsääntöisesti Autoliitto kannattaa nyt tehtyä esitystä.

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

Nykyaikaisissa opetusmetodeissa ei ole merkitystä sillä miten opitaan, missä opitaan tai kuka opettaa, vaan sillä, että asiat osataan. Liikenneopetus- ja ajokorttitutkintojärjestelmä on ajokorttia hankkivia kansalaisia varten luotu. Sitä ei ole tehty tai ylläpidetä alan yritysten toimintaympäristön varmistamiseksi.

Tutkintopainotteisuus

Tutkintopainotteinen malli tuottaa Ruotsissa maailman parhaita kuljettajia. Sen toimivuuden perusteena on mahdollisimman pieni sääntely opetuksen määrissä, jotta jokainen voi ostaa ja saada sitä opetusta mitä itse tarvitsee. Yksi hallitsee teorian, toinen ajamisen, eli oppimisentarpeet vaihtelevat yksilöittäin. Nyt esitetyssä mallissa on jo ensimmäisenä ajokorttina henkilöauton B-korttia suorittaville (4+8) 12 tuntia kaikille pakollista samojen aihepiirien opetusta. Tätä määrää ei pidä missään tapauksessa lisätä enempää, jotta uudistuksen keskeinen tavoite eli yksilön oppimistarpeet huomioiva koulutus mahdollistetaan.

Esityksen mukaisesti mahdollisuus tarjota sisällöltään monimuotoisia keskenään kilpailevia koulutuspaketteja kaikessa pakollisessa (4+8) koulutuksessa on keskeinen osa kehittyvää kuljettajakoulutusjärjestelmää, jonka laatu ja tehokkuus mitataan entistä vaativammalla kuljettajatutkinnolla.

Asennekasvatus

Nykyistä järjestelmää on perusteltu myös sillä, että se antaa mahdollisuuden asennekasvatukseen. On selvää, ettei aikuistuvalle nuorelle tai aikuiselle opettamalla saada enää aikaan asennemuutosta, sillä asenteet on omaksuttu ennen ajokortti-ikää. Siksi liikennekasvatuksen tulisikin olla osa päiväkotien ja koulujen peruskansalaiskasvatusta. Jokainen suomalainen tietää jo ennen ajo-opetusta, että humalassa ei saa ajaa, päihteiden käyttö vaarantaa liikenneturvallisuuden sekä heikentää ajokykyä ja liika vauhti tappaa. 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, mitä ei voida mitata.

Liikenneturvallisuus

Nykyisen järjestelmän erinomaisuutta on perusteltu myös sillä, että liikenneturvallisuus on parantunut. Tosiasia on se, että kaikkien kuljettajien liikenneturvallisuus on parantunut merkittävästi. 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 aiempaa turvallisemmassa liikenneinfrassa.

Elinkeinopoliittisessa edunvalvonnassa kaikki kehitys laitetaan lisääntyvän opetuksen ja sääntelyn ansioksi. Tarkastelussa ei muun muassa huomioida suoritettujen ajokorttien määriä, ajonneuvokantojen kokoja, ajoneuvoturvallisuuden parantumista eikä asenteiden paranemista.

Erityisenä esimerkkinä nykyjärjestelmän toimivuudesta on mainittu pakollisen mopokoulutuksen käyttöönotto ja sen tuoma liikenneturvallisuuden paraneminen. Mopokorttiuudistuksessa vuonna 2011 mopokortin kokonaishinta nousi muutamasta kymmenestä eurosta noin 600 euroon. Tämän seurauksena mopokorttien suorittaminen on alentunut romahdusmaisesti. Samaan aikaan halvoilla kiinalaisilla skootterimopoilla mopoilu buumina ja muoti-ilmiönä lähti laskuun ja rekisterissä olevien mopojen määrä laski jyrkästi.

Kun huomioidaan se, että hinnannousun seurauksena mopokorttia eivät enää hankkineet nuoret, jotka aiemmin ajoivat vähän ja satunnaisesti vähäisellä ajokokemuksella ja lainamopoilla, ei ole ihme, että mopo-onnettomuudet ovat vähentyneet. Opetusalan toimijat ovat yksioikoisesti

selittäneet kehityksen olevan opetuksen laadun ja määrän ansiota. Faktojen edessä on helppo ymmärtää, että siitä ei ole kyse. Kysymys kuuluu pikemminkin, miksi kehitys ei ole ollut parempaa, vaikka panostusta lisättiin näin merkittävästi?

Koulutuksen sisällöt ja opetustavat

Lailla tai viranomaisohjeilla ei pidä yksilöidä opetussisältöjä tai opetustapoja nyt esitettyä yksityiskohtaisemmin, jotta jatkossa saadaan aikaan kilpailua myös opetuksen laatuun ja opetusmenetelmien tehokkuuteen. Esitettyä tiukempi sääntely jättäisi kuljettajakoulutuksen entistä enemmän jälkeen muun koulutuksen kehityksestä.

Ajorataharjoittelun rajaaminen pakollisen koulutuksen ulkopuolelle on hyvä asia. 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 tieolosuhteita.

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 uusinvestointeja. Tällaisen verkoston rakentaminen valtakunnallisesti riittävän saatavuuden varmistamiseksi ei ole mahdollista.

Ajorataharjoittelun pakollisuudesta luopuminen voisi käynnistää ajoratojen- ja ajorataharjoittelun pysähtyneen sisällöllisen kehittämisen ja auttaa sitä tarvitsevia kuljettajia saamaan parempaa koulutusta. Ajorataharjoitteluun liittyy lisäksi opetuslupalaisten kannalta ongelmia. Vaikka ratojen ylläpidossa ja omistuksessa on julkista rahaa, niin ratojen hinnoittelussa ja saatavuudessa suositaan autokouluja. Esitetty kahden vuoden ajoharjoitteluaika mahdollistaa nyt entistä paremmin kaikissa riskiolosuhteissa ajamisen harjoittelun.

Lisäjarrupoljin opetuslupaopetuksessa

Tämän hallituksen esityksen tekstiosassa ja perusteluissa mainitaan useassa kohdassa lisäjarrupolkimesta luopuminen, mutta lopullisessa lakitekstissä esitetään jarrupolkimen säilyttämistä. Asiaa valmistelleet asiantuntijaviranomaiset olisivat poistaneet maailmaan mittakaavassa ainutlaatuisen lisäjarrupoljinvaatimuksen opetuslupaopetuksesta. Elinkeinopoliittisen edunvalvonnan seurauksena vaatimus kuitenkin sisällytettiin poliittisessa päätöksenteossa hallituksen esitykseen vain noin viikkoa ennen sen julkaisemista. Asia selvisi autokoulualan ja liikenneopettajien sosiaalisen median palstoillaan ilmenneenä riemuitsemisena. Miksi ne tahot, jotka eivät edes istu näissä opetusajoneuvoissa ajavat voimakkaasti opetuslupaopetukseen poljinvaatimuksia? Syynä tähän on tavoite lisätä opetuslupaopetuksen kustannuksia ja jäykkyyttä, jotta autokouluopetuksen hintakilpailukyky paranisi. Samalla tavalla meneteltiin vuoden 2013 uudistuksessa, kun opetuslupaopetukseen lisättiin pakollista autokouluopetusta.

Lähes kaikki lausuntovaiheessa polkimen poistamista vastustaneet tahot olivat sellaisia, jotka saavat suoraa tai epäsuoraa taloudellisesta hyötyä polkimen säilyttämisestä. Polkimen poistamisen turvallisuusuhkia on maalattu täysin virheellisillä tiedoilla. Asiassa on väitetty, että Ruotsissa kuolee vuosittain oppilaita opetuslupaopetuksessa. Autoliiton Ruotsin autokoululiitto STR:lta saamien tilastotietojen mukaan Ruotsissa tällaiset liikennekuolemat ovat vähentyneet eikä viime vuosien aikana niitä ole ollut edes yksittäistapauksina vuosittain. Tapahtuneiden onnettomuuksien osalta ei myöskään ole tietoa onko opetuslupa-ajoneuvon kuljettaja ollut syyllinen vai syytön tai olisiko lisäjarrupolkimella ollut mitään vaikutusta lopputulokseen. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Ruotsissa on ollut yli miljoona oppilasta opetuslupaopetuksen piirissä, joten se on huomattavasti turvallisempaa kuin normaali yleinen liikenne. Ruotsalaiset

liikenneturvallisuusviranomaiset ovat teettäneet Turun yliopistossa tutkimuksen polkimen hyödyistä ja päätyneet sen perusteella ratkaisuun, ettei poljin ole tarpeellinen.

Koska hallituksen esityksen perusteluista ei ilmene mitään erityisiä syitä pakollisen lisäjarrupoljinvaatimuksen säilyttämiseksi, tulisi siitä luopua. Mikäli hallitus katsoo, että suomalaiset oppilaat ja opetuslupaopettajat ovat niin poikkeuksellisen huonoja, että meillä tarvitaan ainoana maana maailmassa pakollinen lisäjarrupoljin, asia tulisi perustella selkeästi.

Polkimen katsastusvaatimuksesta luopuminen on kannatettava ja järkevä ratkaisu. Polkimien katsastus on kestoltaan lyhytaikainen ja nopea toimitus, mutta siitä perittävät maksut ovat olleet jopa kolminkertaisia normaaliin, huomattavasti pitkäkestoisempaan vuosikatsastukseen verrattuna. Toisaalta lisäjarrupoljin kerran asennettuna on pitänyt katsastaa aina väliajoin uudestaan, vaikka se on voinut olla autossa jatkuvasti ilman mitään seuraamuksia. Varsinkin nyt, kun opetusaika pitenee, niin osa opetuslupaopettajista halunnee monipuolisen ajoharjoittelun varmistamiseksi antaa opetusta useammalla erilaisella ajoneuvolla, kuten esimerkiksi automaattivaihteisella autolla tai auton vaihtumisen vuoksi toisella autolla. Tämä taas edellyttää lisäjarrupolkimen siirtämistä ajoneuvosta toiseen, mikä taas katsastusvelvoitteen kanssa merkitsee useampaan kertaan maksettavaa merkittävää lisäkustannusta.

Ajokorttilakiuudistuksen yhtenä tärkeänä tavoitteena on aiempaa pidempiaikainen ajo-opetus, jonka ansiosta ajokortin suorittavat henkilöt omaisivat entistä paremmat valmiudet liikenteeseen. Poljinpakon säilyttäminen haittaa tämän tavoitteen toteutumista. Poljinpakosta luopuminen mahdollistaisi sen, että nuori voisi opetella ajamaan eri tilanteissa erilaisilla autoilla valvotusti kahden vuoden ajan. Samalla opetusta voisi joustavasti yhdistää arjen muihin matkoihin uusimmalla ja turvallisimmalla autolla. Varsinkin kun monessa perheessä ainoa tai ykkösauto on automaattivaihteinen ja ajo-opetus on käytännössä annettava manuaalivaihteisella autolla.

Vaiheistuksesta luopuminen ja uusien kuljettajien seuraamusten kiristäminen

Kuljettajatutkinnon monivaiheisuus on hankala ja kallis järjestelmä. Väliaikaisen ajokortin jälkeen suoritettavien osioiden hinta on voinut nousta yhtä korkeaksi, kuin koko ajokortin hinta joissain EU-maissa. Tämän lisäksi vaatimus harjoitteluvaiheen suorittamisesta on kansalaisten yhdenvertaisuusperiaatteen vastainen, sillä Liikenteenturvallisuusviraston mukaan suomalaisen ajokortin voi vaihtaa toisen jäsenvaltion pysyvään ajokorttiin ilman näitä jatkovaiheita ja vastaavasti toisessa jäsenvaltiossa suoritetun ajokortin voi vaihtaa suomalaiseen pysyvään ajokorttiin ilman näiden vaiheiden suorittamista.

Lopuksi

Autoliitto katsoo, että hallituksen esityksen keskeisten tavoitteiden saavuttamiseksi lisäjarrupoljinpakosta tulisi luopua opetuslupaopetuksessa. Muilta osin hallituksen esitys on perusteltu ja se nostaa suomalaisen kuljettajakoulutusjärjestelmän nykyaikaan ja luo edellytykset sen kehittämiselle. Tämä edellyttää kuitenkin sitä, ettei esitystä ja kehitysmahdollisuuksia enää vesitetä uusilla rajoituksilla ja vaatimuksilla.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry