

Ajokorttilain uudistus 2018

Joonas Jousimo & Oula Nikkanen

2/2018

Tiivistelmä

Tekijä		Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike	
Joonas Jousimo & Oula Nikkanen		PoliisiAMK/20154	
Julkaisun nimi		Julkisuusaste	
Ajokorttilain uudistus 2018		Julkinen	
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi		Opinnäytetyön muoto	
Jyrki Marttila & Mika Kyyrö		Kvalitatiivinen tutkimus ja puolistrukturoitu haastattelu	
<p>Tiivistelmä</p> <p>Opinnäytetyömme tavoitteena on saattaa lukijalle tietoon hallituksen esityksen 146/2017 pääasiallinen sisältö ja tuoda esiin sen uudistuksia ja eroa voimassaolevaan ajokorttilakiin. Opinnäytetyömme tutkimuskysymyksinä on selvittää, miksi aiottu ajokorttilakiuudistus on tarpeellinen, mitä uudistuksia lakiin on tulossa sekä kuinka aiottu lakimuutos vaikuttaa poliisin työhön.</p> <p>Olemme tutkineet opinnäytetyössä ajokorttilakia B-luokan ajo-oikeus keskeisimmässä roolissa, koska suurimmalla osalla ajokortin omistavista B-luokan ajo-oikeus löytyy ajokortista. Meidän opinnäytetyössä käytetään lähteinä niin lakitekstiä, kuin eri toimijoiden julkaisuja ajokorttilain uudistukseen liittyen. Työssä on myös haastattelu, jossa on kysytty eri alojen asiantuntijoilta mielipidettä liittyen ajokorttilain uudistukseen.</p> <p>Työn teoriaosuudessa käsittelemme voimassaolevaa ajokorttilakia B-ajokorttiluokan osalta, sekä hallituksen esitystä 146/2017 uudeksi laiksi. Työ on tehty kvalitatiivisella eli laadullisella tutkimusmenetelmällä, työssä on lisäksi puolistrukturoitu-/teemahaastattelu.</p> <p>Työmme lopputuloksena on pohdinta, kuinka aiottu ajokorttilain uudistus vaikuttaa poliisin ja muiden viranomaisten, kuten autokoulujen toimintaan. Työssämme on myös sivuttu aiottu ajokorttilain vaikutusta liikenneturvallisuuuteen, mutta tästä aiheesta ei voi vielä ennakkoon sanoa mitään, koska sen vaikutukset tulevat näkyviin vasta muutamien vuosien päästä lakimuutoksista. Aiottu ajokorttilain uudistus on tarkoitus asettaa voimaan 1.8.2018</p>			
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)	
46 + 2 liitesivua	2/2018	Amk2015AMK	
Avainsanat			
Ajokorttilaki, ajokorttilain uudistus, hallituksen esitys 146/2017, ajoterveyden valvonta			

Sisällys

1 JOHDANTO	5
2 OPINNÄYTETYÖPROSESSI.....	7
2.1 Aiheen valinta ja rajaaminen.....	7
2.2 Aikaisemmat tutkimukset.....	7
2.3 Tutkimusmenetelmät.....	8
2.4 Tutkimuskysymykset	10
2.5 Käsitteet.....	10
3 AJOKORTTKOULUTUKSEN NYKYTILA.....	11
3.1 Ajokorttien historiaa Suomessa.....	11
3.2 Voimassa oleva lainsäädäntö	12
3.3 Terveydelliset vaatimukset.....	14
3.4 Opetuslupaopetus nykyllaissa	14
3.5 Autokouluopetus	16
3.6 Ajokorttilakidirektiivi 2006/126/EY	17
4 HALLITUKSEN ESITYS 146/2017	18
4.1 Ajo-opetusmalli B- luokan ajokortin suorittamiseen	18
4.2 B-luokan ikävaatimus.....	19
4.3 Ajoterveysvaatimusten seuranta.....	20
4.4 Keskeiset ehdotukset ajokorttiopetukseen	20
4.5 Yksivaiheinen B-ajokortin suorittaminen	21
4.6 Taustalla Ruotsin malli?.....	23
5 HALLITUKSEN ESITYKSEN 146/2017 VAIKUTUKSET	24
5.1 Viranomaisiin kohdistuvat - ja taloudelliset vaikutukset.....	24
5.2 Ulkomaalaiset ajokortit	25
6 LAUSUNTOJA.....	26
6.1 Poliisihallituksen lausunto	26

	4
6.2 Sisäministeriön poliisiosaston lausunto	27
6.3 Lääkäriliiton lausunto.....	28
6.4 Sosiaali- ja terveysministeriön lausunto.....	29
6.5 Liikenneturvan antama lausunto	29
7 HALLITUKSEN ESITYKSEN 146/2017 PÄÄKOHDAT	31
8 AJOKORTTILAIN UUDISTAMISEN TARPEELLISUUS	33
9 HAASTATTELU AJOKORTTILAIN UUDISTUKSESTA.....	34
9.1 Poliisimiehen näkökulma	35
9.2 Autokoulun edustajan näkökulma.....	37
10 POHDINTA	38
10.1 Yleisiä muutoksia.....	38
10.2 Muutoksia poliisille.....	39
10.3 Opinnäytetyön onnistuminen	41
11 LÄHTEET	43
11.2 Kirjallisuuslähteet	43
11.3 Verkkolähteet	44
12 LIITTEET.....	48
Liite 1. Haastattelulomake	48

1 JOHDANTO

Opinnäytetyössä tutkitaan aiottua ajokorttilain uudistusta, joka on tarkoitus asettaa voimaan elokuussa 2018. Tutkimme ajokorttilain uudistuksen pääkohtia B-ajokorttiluokan osalta ja sitä, miten uudistukset vaikuttavat poliisin työhön. Opinnäytetyössä tutkitaan myös läpimistä on tullut tarve ajokorttilain uudistukselle. Tutkimuksen on tarkoitus auttaa myös poliisiopiskelijoita sekä yksittäisiä poliisimiehiä, jotka haluavat päivittää tietonsa ajan tasalle mahdollisen tulevan ajokorttilain muutoksista.

Hallituksen esityksestä 146/2017 on opinnäytetyötä tehdessä tullut voimaan säädös 67/2018, joka koskee ulkomaalaisten ajokorttien kelpoisuutta Suomessa. Ulkomaalaisten ajokorttien kelpoisuutta Suomessa käydään tarkemmin läpi kappaleessa 5.2.

Tarkoituksena tässä opinnäytetyössä on aluksi selventää lukijalle vanhan ja uuden ajokorttilain eroavaisuuksia sekä syitä, joista on syntynyt tarve uudistukselle. Opinnäytetyössä sivutaan myös taloudellisia ja liikenneturvallisuusnäkökulmia. Pyrimme tuomaan esille muutoksia, joita poliisi mahdollisesti kohtaa uuden ajokorttilain myötä, jos hallituksen esitys menee läpi sellaisena kuin on ehdotettu. Tutkimusta tehdessä uusi laki odottaa eduskunnan hyväksymistä. Valtioneuvosto on hyväksynyt hallituksen esityksen 146/2017 17.10.2017 ja ehdottaa, että uusi ajokorttilaki astuisi voimaan 01.08.2018, joten tällä hetkellä aiheemme on ajankohtainen.

Olemme pyrkineet saamaan opinnäytetyöhön mahdollisimman kattavasti tietoa eri alojen asiantuntijoiden lausunnoista sekä ajokorttilakiuudistusta koskevistä kirjallisista lähteistä. Taustalle olemme koonneet myös tietoa Suomen ajokorttilain ja ajo-opetuksen historiasta suppeasti. Työssä on hyödynnetty aineistona kahta haastattelua. Haastateltaviksi olemme valinneet poliisin sekä autokoulun edustajat. Haastattelun tarkoituksena on selvittää, mitä yksittäiset liikenteen parissa työskentelevät henkilöt ovat mieltä lakiuudistuksesta ja miten he kokevat sen vaikuttavan niin lainsäädännöllisesti kuin myös ajo-opetuksellisesti.

Tutkimusmenetelmänä olemme käyttäneet työssä kvalitatiivista menetelmää ja puolistrukturoitua/teemahaastattelua. Mielestämme nämä kaksi tutkimusmenetelmää sopivat parhaiten tutkimukseen, jossa on tarkoitus pohtia tulevaa lainsäädännön muutosta.

Lähteinä olemme käyttäneet mahdollisimman kattavasti niin kirjallisuuslähteitä kuin myös verkkolähteitä. Haasteeksi muodostui lähdeaineistoa hakiessa, että kyseessä on lain tuleva muutos, josta ei ole vielä olemassa paljon kirjallista tietoa, vaan tietolähteet ovat suurimmilta osin verkossa. Verkkolähteiksi työtä tehdessämme olemme laskeneet hallituksen esityksen 146/2017 sekä myös eri toimijoiden antamat lausunnot.

2 OPINNÄYTETYÖPROSESSI

2.1 Aiheen valinta ja rajaaminen

Aiottu ajokorttilain uudistus on iso prosessi. Hallituksen esityksessä 146/2017 on käyty läpi kattavasti ja monipuolisesti lakimuutoksen vaikutuksia. Esityksessä on käsitelty kaikkia ajokorttiluokkia, sekä mitä mahdollisia muutoksia ajokorttiluokkiin olisi tulossa.

Tutkimuksen rajaamiseksi päätimme keskittyä vain B-luokan ajokortin suorittamisprosessin muutoksiin ja muutosten vaikutuksiin. B-luokan ajokortti on kuitenkin suoritettuna suurimmalla osalla suomalaisista. Tulevaisuudessa B-luokan ajokorttia tullaan hankkimaan todennäköisesti eniten kaikista ajokorttiluokista.

Toinen syy miksi opinnäytetyömme aiheeksi valikoitui juuri B-luokan ajokortti uudistukset oli, että olemme molemmat suorittaneet B-luokan ajokortin. Toinen meistä on suorittanut ajokortin ennen vuoden 2013 lakiuudistusta, jolloin ajokortin hankkiminen oli vielä kaksivaiheinen prosessi ja toinen meistä on suorittanut ajokortin 2013 tulleen lakiuudistuksen jälkeen, jolloin käyttöön otettiin kolmivaiheinen prosessi ajokortin saamiseksi.

Lisäksi yhtenä perusteena opinnäytetyömme aiheen valintaan vaikutti, että tieliikenteessä poliisimiehet kohtaavat eniten B-luokan ajokortin omaavia kuljettajia. Sen vuoksi pidämme tärkeänä, että yksittäiset poliisimiehet omaavat laajan tietämyksen etenkin B-luokan ajokortin kaikista osa-alueista.

2.2 Aikaisemmat tutkimukset

Tulevasta ajokorttilain uudistuksesta, joka on tarkoitus astua voimaan kesällä 2018 ei ole tehty aikaisempia tutkimuksia. Aikaisempia tutkimuksia ei ole myöskään tehty ajokorttilainsäädännön muutosten vaikutuksista poliisin toiminnan kannalta.

Aikaisemmasta ajokorttilain muutoksesta vuonna 2013 on tehty ainakin yksi opinnäytetyö. Opinnäytetyössä käsiteltiin ajokorttilain uudistusta vuonna 2013 (Ajokorttilainsäädännön

uudistus vuonna 2013, Kallinen Terhi.). Koemme, että kun teemme opinnäytetyön ajokorttilain uudistuksesta vuonna 2018 poliisin näkökulmasta, tulee siitä olemaan apua myöhemmissä saman aiheen opinnäyte- ja päättötöissä.

2.3 Tutkimusmenetelmät

Opinnäytetyössä käytetään kvalitatiivista tutkimusta kirjallisen aineiston sekä puolistrukturoidun/teemahaastattelun pohjalta. Tutkimuskysymyksiä opinnäytetyössä on selvittää, kuinka uusi ajokorttilaiksi aiottu hallituksen esitys muuttaa voimassa olevaa lakia ja mitä vaikutuksia lakimuutoksella olisi poliisin työhön. Opinnäytetyön teoriapohja koostuu lakilähteistä, viranomaisten lausunnoista, tutkimusmetodologisista oppikirjoista sekä puolistrukturoidun haastattelun vastauksista. Teoriapohja on siis luotettavaa tietoa ja olemme valinneet aineiston lähdekriittisesti. Olemme valinneet haastateltavat sen pohjalta, että tiedämme että kyseiset tahot ovat tutustuneet uuteen aiottuun ajokorttilakiin ja osaavat antaa kattavia vastauksia haastattelukysymyksiin. (Liite 1).

Pyrimme saamaan eri liikenteen parissa toimivilta viranomaisilta omanlaisen näkemyksen aiotusta ajokorttilain uudistuksesta, jotta saisimme mahdollisimman kattavan kuvan uudeksi ajokorttilaiksi aiotun hallituksen esityksen 146/2017 sisällöstä ja sen vaikutuksista muun muassa poliisin toimintaan. Hallituksen esitykseen on pyydetty lausuntoja useilta kymmeniltä viranomaisilta, joista olemme valinneet keskeisimmät opinnäytetyömme kannalta. Lausuntoja käsitellään luvussa 6. Lausuntojen pohjalta olemme saaneet viranomaisten mielipiteen aiottuun lakimuutokseen.

Kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän aineisto on laadullista tekstiä. Laadullisessa tutkimuksessa voi tutkimussuunnitelmaa muuttaa tarpeen mukaan tutkimuksen edetessä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa voidaan keskittyä pieneen tutkimuskysymykseen, mutta kuitenkin niin, että sitä analysoidaan mahdollisimman perusteellisesti. Kvalitatiivinen eroaa toisesta keskeisestä tutkimusmenetelmästä, kvantitatiivisesta tutkimusmenetelmästä siten, että kvalitatiivisessa tutkimuksessa tärkeintä ei ole aineiston määrä, vaan laatu (Eskola J. & Suoranta J. 2001).

Kvalitatiivinen tutkimus on tutkimusta, jossa lähdeaineistona käytetään laadullista aineistoa. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkimussuunnitelma voi elää tutkimuksen ajan. Laadullisessa tutkimuksessa tutkittavan aineiston määrä on pienehkö, mutta sitäkin laadukkaampaa. Tutkittavan aineiston laatu on siis tärkeämmässä roolissa, kuin sen määrä. Laadullinen tutkimus mahdollistaa joustavan tutkimuksen tekemisen. Laadullisessa tutkimuksessa aineistoa tutkitaan vain tietyn teoreettisen tutkimuksen näkökulmasta, mutta aihetta voidaan tutkia monesta eri näkökulmasta. Lopputuloksena pitäisi kuitenkin olla tuotos, joka yhdistelee tutkimuksen olennaiset osat ja kertoo tuloksista yksiselitteisesti.

Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä valikoitui meidän tutkimusmenetelmäksi sen vuoksi, koska olemme pyrkineet saamaan tutkimuskysymyksiin vastaukset jo olemassa olevista teksteistä. Opinnäytetyössä ole tutkittu esimerkiksi tiettyjen ilmiöiden esiintymistä, jolloin olisi voinut käyttää kvantitatiivista tutkimusta. Kvantitatiivinen tutkimus olisi myös voinut olla hyvä vaihtoehto, jos tutkimus olisi toteutettu erilaisella tavalla tutkimalla esimerkiksi ajokorttilakiuudistuksen vaikutuksia taloudellisesti autokouluille. Myös tutkimuskysymyksien kannalta kvalitatiivinen tutkimus on meidän opinnäytetyössä luonteva vaihtoehto.

Olemme käyttäneet työssä myös puolistrukturoitua haastattelua, koska halusimme saada liikenteen parissa toimivilta yksityishenkilöiltä näkökulmaa lakimuutoksesta. Haastatteluilla selvitimme, kuinka aiottu lakimuutos tulee vaikuttamaan sekä poliisityöhön sekä liikenneopetukseen. Puolistrukturoidun/teemahaastattelun tarkoitus on saada tietoa haastateltavilta juuri tietyistä asioista, joten emme halunneet antaa haastateltaville suuria vapauksia kysymyksen suhteen. Laadimme kysymykset niin, että haastattelulomakkeella (Liite 1) on kaikille samat kysymyspohjat, mutta haastateltavat voivat vastata niihin omin sanoin. Lomakkeella on myös eriäviä kysymyksiä eri alojen edustajille, jotta haastattelusta saadaan hieman syvällisemmät vastaukset koskien poliisia sekä liikenneopettajia. Puolistrukturoitu haastattelu on tutkimusmenetelmä, jossa haastateltaville esitetään melkein samat kysymykset, mutta kysymysten joukossa voi olla myös muutamia eri kysymyksiä. Täysin yhtenäisiä malleja osittain strukturoiduissa haastatteluissa ei kuitenkaan ole. (www.fsd.uta.fi, puolistrukturoitu haastattelu.)

2.4 Tutkimuskysymykset

Kerättyämme tarvittavan aineiston, joka käsittelee ajokorttilain uudistusta vuonna 2018, tulimme tulokseen, että meidän täytyy tutkia lakimuutoksen vaikutuksia poliisin työhön sekä lakimuutoksen tarpeellisuutta. Poliisin näkökulman halusimme näkyville nimenomaan sen takia, että tämä tutkimus tehdään lopulta lopputyöksi Poliisiammattikorkeakoululle.

Päädyimme seuraaviin tutkimuskysymyksiin: Mistä on tullut tarve ajokorttilain uudistamiseksi, mitä muutoksia ajokorttilakiin on tulossa sekä miten ajokorttilakiuudistus tulee näkyväksi poliisin työssä? Uskomme, että saadessamme vastakset näihin kysymyksiin, opinäytetyöstämme tulee onnistunut ja siitä on hyötyä lukijalle.

2.5 Käsitteet

Tässä kappaleessa avataan niitä käsitteitä, joita opinäytetyössä käytetään.

Trafi: Trafi on liikenteen turvallisuusvirasto. Trafian tehtävä on antaa muun muassa tarvittavia lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä. Trafi vastaa tutkintojen järjestämisestä, valvoo liikennemarkkinoihin liittyviä tehtäviä sekä huolehtii liikennejärjestelmän toimivuudesta myös poikkeusoloissa.

B-luokan ajo-oikeus: B- luokan ajo-oikeudella tarkoitetaan ajo-oikeutta, joka vaaditaan henkilöauton kuljettamiseen. B- luokan ajo-oikeuden voi saada aikaisintaan 18- vuotiaana, pois lukien eräät poikkeustapaukset.

Ensimmäinen ajokorttiryhmä: 1. ajokorttiryhmään lasketaan seuraavat ajo-oikeusluokat AM120, AM121, A1, A2, A, B, BE, T ja LT. Tähän luokkaan kuuluvat muun muassa kaksipyöräiset, henkilöautot sekä traktorit.

Toinen ajokorttiryhmä: 2. ajokorttiryhmään lasketaan seuraavat ajo-oikeus luokat C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E, ja DE. Tässä luokassa ovat raskaan liikenteen ajoneuvot, linja-autot ja kuorma-autot.

3 AJOKORTTKOULUTUKSEN NYKYTILA

Tässä luvussa käsitellään voimassa olevaa ajokorttilakia 386/2011 sekä hallituksen esitystä 146/2017 laiksi ajokorttilain uudistuksesta. Luvun aikana kerrotaan ajokorttilain nykytilanne, niin opetuksen, kuin B-luokan ajokortin hankkimisen osalta. Luvussa perehdytään hieman voimassa olevaan Euroopan unionin direktiiviin, joka käsittelee ajo-oikeuksia Euroopan unionissa. Tarkastelemme myös Ruotsissa voimassa olevaa ajokorttilainsäädäntöä.

Tavoitteena uudistuksen opetusmäärissä on, että kuljettajaoppilaat kehittyisivät vastuullisiksi kuljettajiksi antamalla kuljettajaoppilaille perusvalmiudet ajoneuvon turvalliseen kuljettamiseen. Tämän johdosta opetusmääriä ei olisi säännelty, vaan opetus tapahtuisi jokaisen oppilaan opetustarpeet huomioiden. Opetuksessa painotettaisiin myös, että kuljettajaoppilas osaa ottaa tieliikenteessä muut tienkäyttäjät huomioon ja olemaan vastuullinen ajoneuvon kuljettaja.

3.1 Ajokorttien historiaa Suomessa

Luvussa on käytetty lähteinä ”Suomalainen ajokortti täyttää 100 vuotta”, ”Suomessa käytössä olevat ajokorttimallit”, sekä ”Vuosisata suomalaista autoilua” verkkolähteitä. Lähteet käsittelevät ajokoulutuksen sekä ajokorttien historiaa.

Suomen ajokorttilaista ja ajo-opetuksen sisällöstä puhuttaessa on huomioitava, että kyseessä ei ole ensimmäinen lakimuutos, jota nyt ollaan suunnittelemassa, vaan historian saatossa Suomen ajokorttilakia on muutettu useaan eri otteeseen. Suomessa ensimmäiset autot tulivat liikenteeseen vuonna 1900 eli jo Suomen autonomian aikana. Ensimmäisen kerran ajokorteista säädettiin 22.07.1907, jolloin annettiin järjestyssääntö automobiililiikenteeseen haluavien osalta. Heinäkuun 22. päivänä tuli voimaan sääntö, jonka mukaan jokaisen auton ohjaajaksi haluavan piti hankkia ajokortti. Alussa ajokortteja oli olemassa vain yhdenlaisia, ja ajokortin saamiseksi edellytettiin 18-vuoden ikää, raitista henkilöä, säännöllistä ja luotettavaa tunnettua henkilöä sekä henkilön tuli tuntea auton rakenne. Ensimmäisen suomalaisen ajokortin sai helsinkiläinen liikemies Yrjö Weilin elokuussa 1907.

Aluksi ajokorttien myöntämisestä ja autokoulutuksen antamisesta säädettiin kaupunkikohtaisesti. Vasta myöhemmin ajokoulutus tuli yhdenmukaiseksi koko Suomessa. Valtakunnallisesti merkittävänä vuosina Suomen ajokorttilainsäädännön osalta vuoden 1907 jälkeen voidaan pitää vuosia 1923, 1926 sekä 1989.

Vuonna 1923 säädettiin valtakunnallinen automobiililiikenneasetus. Tässä asetuksessa säädettiin, että ajokorttien täytyy olla valtakunnan alueella yhtenäisiä. Ennen tätä asetusta ajokortit olivat eriasteita lupalappuja. Nyt käyttöön otettiin yhtenäiset pahvilaput, joissa näkyi ajo-oikeuden haltijan valokuva.

Ennen vuotta 1926 ajo-opetuksen pakollisuudesta oli käytössä erilaiset säännöt kaupunkikohtaisesti. Esimerkiksi Helsingissä säädettiin vuonna 1915 ajokortin saamisen edellytykseksi, että kuljettajan täytyi käydä ennen ajokortin saamista kuljettajakurssi. Kuitenkin vuonna 1926 säädettiin valtakunnallisesti, että ajo-opetus on pakollista kaikille ajo-oikeuden haluaville.

Yksivaiheinen ajo-opetusmalli säilyi voimassa aina vuoteen 1989 asti. Vuonna 1989 ajo-opetusta uudistettiin kaksivaiheiseksi. Tällöin ajo-opetusta toteutettiin niin, että ensimmäisen vaiheen lopussa kuljettajaoppilas suoritti ajokokeen, jonka jälkeen hän sai kaksi vuotta voimassa olevan ajokortin. Toiseen vaiheen aikana kuljettajaoppilailla oli tiukempi rikos-seuranta liikenne rikoksissa sekä toiseen vaiheeseen kuului vielä vähäinen määrä ajo-opetusta. Tämän jälkeen kuljettaja sai pitkäaikaisen ajokortin. Kaksivaiheisesta ajo-opetuksesta luovuttiin vuonna 2013 voimaan tulleen uuden lainsäädännön johdosta.

Suomen liittyttyä Euroopan unioniin vuonna 1995 oli myös Suomessa otettava mahdollisimman nopeasti käyttöön yhteneväiset ajokortit muiden EU:n jäsenmaiden kanssa. Vuonna 1998 Suomessa otettiin käyttöön nykyiset luottokortin kokoiset ajokortit, jotka ovat vielä tänä päivänä käytössä. Ajokorttien tietoihin ja ulkoasuun on tehty ajan saatossa pieniä muutoksia uusien Euroopan unioniin liittyneiden jäsenvaltioiden vuoksi.

3.2 Voimassa oleva lainsäädäntö

Nykyinen voimassa oleva ajokorttilaki pohjautuu vuoden 2013 tehtyyn ajokorttilain muutokseen. Vuonna 2013 tehty ajokorttilakiuudistus toi mukanaan merkittäviä muutoksia B-luokan ajokortin hankintaan. Tärkeimpinä muutoksina mahdollistui, että opetusluvalla saattoi opettaa

muitakin kuin omaan perheen jäseniä, pimeällä ajon opetusta pystyttiin järjestämään simulaattoriopetuksessa sekä lisäksi tuli kokonaan uusi harjoitteluvaihe suoritettavaksi. Uudistuksia pidettiin tärkeinä ja niiden uskottiin lisäävän liikenneturvallisuutta sekä antavan paremmat lähtökohdat liikenteessä toimimiseen uusille kuljettajille.

B-luokan ajokortin hankinnasta ja annettavasta opetuksesta säädetään pääosin ajokorttilain luvuissa 4, 5 sekä 6 (Ajokorttilaki 386/2011.), valtioneuvoston asetuksessa ajokorteista 423/2011 sekä Trafín antamissa päätöksissä. Ajokortin hankinnassa ja valvonnassa johtava viranomaisena on Trafi. Poliisi sekä terveysviranomaiset tukevat Trafín toimintaa. Poliisi esimerkiksi suorittaa ajoterveysvalvontaa tienpäällä ja terveysviranomaiset tutkivat kuljettajien ajoterveyttä lääkärintarkastuksissa.

Vuonna 2013 voimaan tullut ajokorttilaki kuitenkin on osoittautunut sellaiseksi, että siihen oli tehtävä muutoksia ajokortin hankkimisprosessin kannalta. Muutosten taustalla vaikutti muun muassa B-luokan ajokortin hankintahinnan nousu. Vuoden 2013 ajokorttilain uudistuksen myötä ajokortin hinta nousi noin 300 – 700 euroa paikkakuntaakohtaisesti.

Ajokorttilakiuudistuksen vauhdittamiseen vaikutti myös CIECA:n (Kansainvälisen kuljettajantutkinto-organisaation) vuonna 2016 tekemä tarkastuskäynti Suomessa. Tarkastuskäynnillä tarkasteltiin Suomen ajo-opetuksen sisältöä. CIECA:n raportissa (englanniksi: Novice Driver Preparation – An International Comparison) kävi ilmi, että nykyisessä B-luokan ajokortin hankinnassa olisi runsaasti parantamisen varaa. CIECA katsoi, että muun muassa pimeän ajo-opetussimulaattorit eivät vastaa pimeällä ajamisen opetuksen vaadittuja kriteerejä, ajo-opetuksessa kuljettajaoppilaille tuli liian vähän kilometrejä ajettavaksi sekä kuljettajantutkinnon vastaanottajissa ja itse kuljettajantutkinnossa olisi paljon kehittämisen varaa. (Hallituksen esitys laiksi ajokorttilain muuttamisesta).

Edellä mainittujen seikkojen johdosta liikenne- ja viestintäministeriö asetti työryhmän vuoden 2016 kesällä miettimään muutoksia ajokorttikoulutuksen kehittämiseksi. Tähän ryhdyttiin nykyisen liikenne- ja viestintäministeri Anne Bernerin johdolla. (Ajokorttikoulutuksen kehittäminen).

3.3 Terveydelliset vaatimukset

Suomen laki velvoittaa tällä hetkellä, että ennen ensimmäistä ajokortin saamista henkilön on käytävä lääkärin vastaanotolla hakemassa hyväksytty lausunto, jossa todetaan, että henkilö on kykenevä kuljettamaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa 1 ryhmän ajoneuvoluokassa. Lausunto on toimitettava myös, jos henkilö haluaa korottaa ajo-oikeusryhmäänsä 1:stä 2:seen. B-ajokortin omaavan henkilön täyttäessä 70-vuotta on hänen toimitettava Ajo-oikeusryhmän toimipisteeseen todistus, jossa käy ilmi, että henkilö on edelleen kykenevä kuljettamaan B-luokan ajoneuvoja.

Liikenteessä poliisi valvoo tällä hetkellä kuljettajien terveydentilaa yhteistyössä esimerkiksi lääkäreiden kanssa. Poliisilla on oikeus määrätä ajoneuvon kuljettaja toimittamaan lääkärin lausunto ja määrätä kuljettaja ajokieltoon, jos katsotaan, että edellytykset ajo-oikeuden säilyttämiseksi eivät täyty. Myös lääkäri on ilmoitusvelvollinen, jos henkilön terveydentila ei täytä vaatimuksia moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen.

Näkökyky on yksi suurimmista esteistä ajokortin saamiseksi. Ajokortin saa, jos ilman silmälasia tai silmälasilla korjattuna täyttää vähimmäisnäkövaatimuksen. Muita esteitä ajokortin saamiseksi voi olla esimerkiksi erilaiset psyykkiset ja neurologiset sairaudet. Lääkäri on tapauskohtaisesti arvioitava täyttääkö ajokortinhakija ajokorttia hakiessaan terveydentilaa koskevat vaatimukset. (Terveystilan valvonta).

3.4 Opetuslupaopetus nykyisissä

Suomessa on mahdollista nykyisen lainsäädännön puitteissa hankkia B-luokan ajokortti joko autokoulussa saadun opetuksen kautta tai opetuslupaopetuksen myötä. Opetuslupaopetuksesta säädetään ajokorttilain luvussa 4, jonka perusteella Trafi on laatinut toteutus suunnitelman sekä ohjeistuksen opetuslupaopetukseen. Tällä hetkellä suurin osa (n. 80%) ajokortin hankkivista suorittaa ajokorttiopiskelun autokoulussa. Opetuslupaopetus on kuitenkin kasvattanut tasaisesti suosiotaan vuodesta 2014 lähtien. (Kuva 1).

Opetuslupa myönnetään henkilölle, joka täyttää opetuslupaopetukseen vaadittavat vaatimukset. Vaatimusten täytyttyä hänet voidaan hyväksyä opetuslupaopettajaksi. Vaatimukset nykyisessä lainsäädännössä ovat: 25-vuoden ikä, kolme vuotta hallussa ollut B-ajokortti, ope-

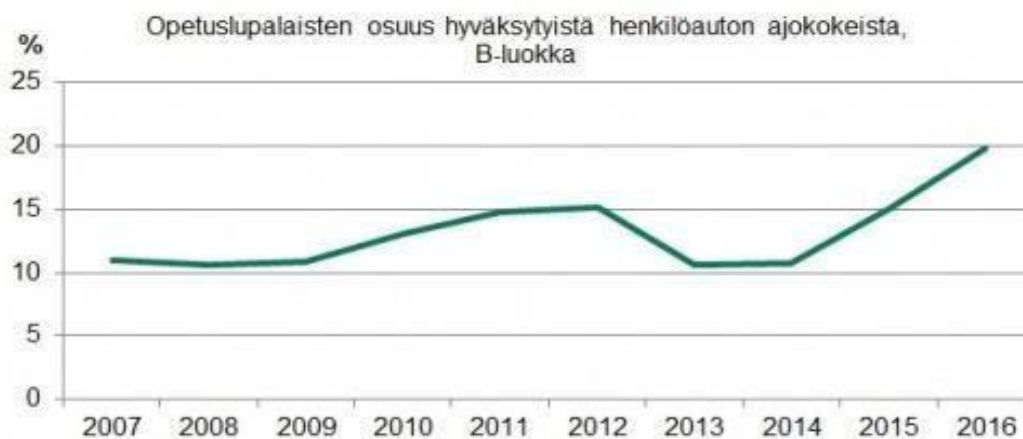
tuslupahakemus kuljettajaoppilaalta, teoriakokeen suorittaminen sekä soveltuvuus opettamaan uutta kuljettajaa (taustalla ei saa olla muun muassa vakavia liikennerikoksia tai piittaamattomuutta liikenteessä). Opetuslupaoppilaita voi olla maksimissaan kolme kahden vuoden aikana, tällä pyritään estämään harmaata taloutta. Opetusta voi kuitenkin antaa lisäksi lähiperheen jäsenille, joita ei lasketa edellä mainittuun kolmeen opetuslupaoppilaaseen.

Opetuksessa käytettävä opetusauto on muutoskatsastettava ennen opetuksen aloittamista. Tämän hetkisen lainsäädännön mukaan opetusautosta on löydettävä lisäjarrupoljin, oikealta puolella taustapeili sekä varoituskolmio opetusajoneuvon takana ajo-opetusta suorittaessa.

Itse opetuslupaopetuksen on pidettävä sisällään 19 teoriatuntia (45 min/tunti) sekä 18 tuntia ajo-opetusta (50 min/tunti). Opetustilanteista opetuslupaopettaja täyttää opetuskorttia, johon merkitään opetuksen kulku sekä pidetyt tunnit.

Opetuslupaopetuksen aikana opetuslupaoppilas suorittaa kuljettajantutkinnon ensimmäisessä vaiheessa teoriakokeen ja hyväksytyin teoriakokeen jälkeen myöhemmässä vaiheessa ajokokeen. Ennen ajokoetta opetuslupaopettaja katsotaan aina auton kuljettajaksi opetustilanteissa liikenteessä.

Hyväksytyin ajokokeen jälkeen opetuslupaoppilas siirtyy harjoittelu- ja syventävään vaiheeseen, jotka ovat samanlaiset, kuin autokouluopetuksessa suoritettavat vaiheet. (B-luokan opetuslupaopetus).



Kuva 1 Kuvassa on nähtävillä opetuslupalaisten hyväksytyjen ajokokeiden määrällinen kehittyminen noin viimeisen kymmenen vuoden ajanjaksolta B-luokan ajokorttien osalta. (www.trafi.fi)

3.5 Autokouluopetus

Valtaosa suomalaisista hankkii ajokorttinsa autokoulussa. Autokoulujen toiminnasta säädetään ajokorttilain kahdeksannessa luvussa.

Opetusmäärältään autokoulusta saatu opetusmäärä on lähtökohtaisesti sama kuin opetusluvalla suoritettava, toisin sanoen 19 teorituntia sekä 18 ajotuntia. Autokouluopetus on tiukemmin säädeltyä ja autokoulussa opetusta oppilaille antaa vain liikenneopettajaluvan omaava opettaja. (Liikenneopettaja.).

Autokoulusta saatu opetus koostuu myös kolmesta vaiheesta (perus-, harjoittelu- sekä syventävästä vaiheesta). Ajokortin perusvaihe suoritetaan ennen kuin henkilö voi suorittaa kuljettajantutkinnon sekä teoriakokeen. Hyväksytyen kuljettajantutkinnon jälkeen alkaa harjoittelu- ja syventävä vaihe.

Harjoitteluvaihe kestää minimissään kolme kuukautta ja maksimissaan 24 kuukautta. Harjoitteluvaiheen aikana oppilas täyttää oppimispäiväkirjaa. Oppimispäiväkirjassa autokouluoppilaat pohtivat muun muassa valmiuksiaan toimia liikenteessä. Harjoitteluvaiheeseen sisältyy yksi tunti teoriaopetusta sekä kaksi ajotuntia. Harjoitteluvaihe on samanlainen niin autokoulussa kuin opetuslupaopetuksessa.

Syventävän vaiheen voi suorittaa harjoitteluvaiheen jälkeen. Syventävä vaihe on suoritettava 3-24 kuukauden sisällä ajokortin saamisesta. Syventävään vaiheeseen kuuluu neljä ajotuntia sekä neljä tuntia teoriaopetusta. Kaksi tuntia ajo-opetuksesta on tapahduttava liukkaan kelin olosuhteissa radalla. Syventävän vaiheen jälkeen pitkäaikainen ajokortti on voimassa 15 vuotta. (B- luokan kuljettajaopetus.).

3.6 Ajokorttilakidirektiivi 2006/126/EY

Nykyisen ajokorttilain pohjana on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY, jossa säädetään Euroopan unionin jäsenmaiden ajokortin saamisen minimivaatimuksista. Ajokorttilakidirektiivin tehtävänä on antaa edellytykset yhtenäisestä euroopalaisesta ajokorttimallista. Tämä näkyy tavalliselle EU:n kansalaiselle ajokorttien muodossa, jossa jokaisessa jäsenvaltiossa voi ajaa toisessa jäsenvaltiossa saadulla ajokortilla. Ajokortit ovat täten kaikissa EU-valtioissa samanlaisia, jonka johdosta esimerkiksi Suomessa myönnetty ajokortti kelpaa sellaisenaan muissa EU jäsenmaissa.

B-luokan ajokortin hankintaiäksi direktiivissä on säädetty 18-vuotta. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin laskea kansallisessa lainsäädännössä ajokortin hankinta ikää enintään vuodella erityisissä poikkeustapauksissa. Suomessa on siis mahdollista hankkia B-luokan ajo-oikeus jo 17-vuotiaana. Poikkeuslupamenettelyä käydään läpi tarkemmin kappaleessa 4.2.

Ennen kuin henkilölle voidaan antaa 4 artiklan mukaisesti B-luokan ajo-oikeus, on hänen täytettävä terveydelliset vaatimukset sekä läpäistävä onnistuneesti ajotapaa sekä ajotaitoa koskevat kokeet. Edellä mainittuja vaatimuksia on tarkemmin määritelty direktiiviin muissa artikloissa sekä direktiivin loppuliitteissä.

4 HALLITUKSEN ESITYS 146/2017

Hallituksen esityksen pohjalta on tarkoitus asettaa laki, jonka on määrä astua voimaan 1.8.2018. Ajokorttilakiin on tullut muutos 1.2.2018 hallituksen esityksen pohjalta, joka koskee ulkomaalaisten ajokorttien hyväksymistä Suomessa. Ulkomaisten ajokorttien kelpoisuutta Suomessa käsitellään tarkemmin luvussa 5.2.

Hallituksen esityksessä 146/2017 ehdotetaan ajokorttisääntelyä selkeytettäväksi sekä kevennettäväksi liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioiden. Aiottu lakimuutos lisäisi vaihtoehtoja B-luokan ajokortin suorittamiseen. Ajokorttiopetuksen valinnaisuutta esimerkiksi lisättäisiin. Opetuksessa voitaisiin käyttää erilaisia opetusmenetelmiä laajemmin kuin nykyisin, mutta opettamiseen autokouluissa vaadittaisiin edelleen viranomaisen lupa. Opetuksen kannalta asetettaisiin vaatimuksia turvallisuuspainotteisemmasta koulutuksesta sekä ajo-opetuksesta.

B-luokan ajokortin suorittamisen vähimmäisikään ei ehdoteta muutoksia lukuun ottamatta eräitä erityistapauksia, joita tässä luvussa käydään läpi lyhyesti. Mainittujen muutosten johdosta kuljettajantutkinnon suorittamisen vaativuutta lisättäisiin. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että B-luokan kuljettajantutkinnon osalta ajokokeen kesto pitenee.

4.1 Ajo-opetusmalli B- luokan ajokortin suorittamiseen

Hallituksen esityksen 146/2017 tavoitteena on poistaa liiallista sääntelyä ajokortin hankinnan kannalta. Liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi asetettaisiin kuitenkin vähimmäisvaatimukset liikenteessä suoritettavalle ajo-opetukselle. Hallituksen esityksessä uuden ajokortin hankintamallin osalta pyritään siihen, että opetuksen keventyessä liikenneturvallisuus huomioitaisiin edelleen yhtenä pääkriteerinä. Myös ajo-opettajien vaatimuksia ja soveltuvuutta opettamiseen tarkasteltaisiin yksityiskohtaisesti, jotta opettaja osaisi antaa tarvittavaa liikenneturvallisuusopetusta oppilaalle.

Hallituksen esityksen 146/2017 yhtenä keskeisenä kohtana on, että B-luokan ajokortin suorittamisesta useammassa vaiheessa luovutaan. Ajokortin suorittamisen yksivaiheisena tuomukanaan kuitenkin mahdollisia ongelmia, joita on esityksessä otettu huomioon. Koulutuksessa painotettaisiin liikenteen vaaratilanteisiin sekä haastavien olosuhteiden tunnistamiseen ja haastavissa olosuhteissa ajamiseen. Ajokouluttajana voisi kuitenkin toimia kuka tahansa,

joka on pätevä opettamaan ajokoulutusoppilaita. Tämä voi tuoda ongelmia opetuslaadun varmistamiseen. Liikenneturvallisuus otetaan huomioon hallituksen esityksessä myös niin, että ajokortin suorittamisen voisi aloittaa jo 16- vuotiaana. Tällöin uusi kuljettaja saisi pidemmän opiskeluajan ajotaitojen opettelemiseen, sekä ajoneuvon turvalliseen kuljettamiseen.

Hallituksen esityksessä on ehdotettu, että jos kuljettaja määrätään ajokieltoon, tulee hänen ajokortin palauttamiseksi käydä koulutus, jonka sisältö vaihtelee ajokiellon perusteena olevan riskikäyttäytymisen mukaan. Lakimuutos toisi tullessaan tiukemman rikkomusseuranan uusille kuljettajille, jotta voidaan taata uusien kuljettajien turvallinen käyttäytyminen liikenteessä.

4.2 B-luokan ikävaatimus

Hallituksen esitys ehdottaa lakimuutosta B-luokan ajokortin ikävaatimuksiin. Esityksessä ei suoraan ehdoteta, että ajokortin voisi hankkia jo 17-vuotiaana. Erityisen painavista syistä ajokortin voisi kuitenkin saada jo ennen 18. ikävuotta. Näihin erityisen painaviin syihin lukeutuisi henkilön merkittävä etu saada ajokortti 17-vuotiaana esimerkiksi työn takia. Jos ajokortin ikävaatimuksia alennettaisiin koskevaksi kaikkia, vaatisi se lakimuutoksen EU:n lainsäädäntöön (ajokorttidirektiiviin 2006/126/EY). Kansallisesti tämä lainmuutos ei ole toteutettavissa.

Hallituksen esityksessä 146/2017 kartoitetaan ajokortin ikävaatimusten poikkeuslupamenettelyn keventämistä. Esityksen mukaan edellä mainittua poikkeuslupamenettelyä voitaisiin keventää hieman esimerkiksi perhesyiden tai työharjoittelupaikkojen vuoksi. Poikkeuslupamenettelyn keventämisen ehtona olisi kuitenkin, että kaikki muut ajokortin suorittamiseen liittyvät vaatimukset täyttyisivät, kuten esimerkiksi terveydelliset vaatimukset. Esityksen mukaan helpottamalla ajokortin suorittamisen ikävaatimuksia voitaisiin edistää nuorten työllistymistä ja ehkäistä syrjäytymistä.

4.3 Ajoterveysvaatimusten seuranta

Hallituksen esityksessä 146/2017 pohditaan muutoksia ajoterveysvaatimusten seurannalle. Ajoterveyden seurantaan on ehdotettu muutamia toisistaan poikkeavia vaihtoehtoja, joita tässä luvussa käsitellään.

Esitys ehdottaa eri muutosvaihtoehtoja ajoterveysvaatimusten seurannalle, joita seuraavissa kappaleissa käydään läpi. Ensimmäisen ehdotuksen mukaan ensimmäistä ajokorttia haettaessa ei enää vaadittaisi lääkärintarkastusta. Lääkärintarkastus korvattaisiin ajokorttia hakevan henkilön vakuutuksella terveysvaatimusten täyttymisestä. Jos ajokortin hakija ilmoittaa sairastavansa jotain sairautta, tällöin lääkärintarkastus tehtäisiin. Lääkärintarkastuksessa tutkitaan, olisiko ajokorttia hakevan henkilön sairaudella vaikutusta ajokykyyn. Näkökyky lukeutuu edellä mainittuun, toisin sanoen näkökyky todetaan joko vakuutuksella tai lääkärintarkastuksella. Terveiden seuranta tekisivät edelleen myös hoitoalan ammattilaiset, joilla olisi ilmoitusvelvollisuus, mikäli ajokortin haltijan terveydentila ei enää täytä säädettyjä vaatimuksia.

Toisen vaihtoehdon mukaan ajokorttia hakeva henkilö haastatellaan terveydenhuollon ammattilaisen toimesta ja hänen sairaushistoriansa tarkastetaan. Jos näiden perusteella ei perusteita ajokortin saamisen epäämiseksi ole, ajokortti myönnetään.

Kolmannessa vaihtoehdossa muita kuin kuorma- ja linja-auton ajokortteja uudistaessa lääkärintarkastusmenettely pidetään ennallaan. Lausunto vaadittaisiin kuitenkin 70 ikävuodesta eteenpäin, mikäli ajo-oikeuden haltija haluaisi pitää ajo-oikeutensa.

Neljäs vaihtoehtoinen suunnitelma ehdottaa, että uusi lääkärintarkastus vaadittaisiin vasta 75 vuoden iässä. Perusteena on, että tutkimusten mukaan vasta noin 75 ikävuoden jälkeen onnettomuusriski ja tapaturma-alttius liikenteessä kasvaa merkittävästi. Liikenneturvan selvityksen mukaan kuitenkin onnettomuusriski alkaa nousta tasaisesti jo 70 ikävuodesta eteenpäin. (Iäkkäät liikenteessä.)

4.4 Keskeiset ehdotukset ajokorttiopetukseen

Hallituksen esityksessä 146/2017 ehdotetaan B-luokan ajokortin opetussuunnitelman keventämistä. Tämä tarkoittaa, että nykyään voimassa olevista viranomaisten vahvistamista teoria-

ja ajo-opetuksen opetussuunnitelmista luovuttaisiin. Hallituksen esitys ottaa kantaa kuitenkin liikenneturvallisuuden tärkeyteen ja painottaa sitä tärkeimpänä opetusvaatimuksena. Liikenneturvallisuus on otettu pääosin huomioon niin, että kuljettajantutkinnon suorittamisen vaativuutta lisättäisiin pidentämällä kokeen kestoa. Tämän johdosta ajo- ja teoriaopetukseen tulisi kiinnittää entistä enemmän huomiota jo opetusvaiheessa. Esityksessä ehdotetaan ajokorttiopetuksen suorittamista vapaasti yksilöllisten tarpeiden huomioimisella. Vapaampi ajokortin hankkimisprosessi tuo mukanaan haasteita liikenneturvallisuuteen, etenkin kuljettajaopetuksen laadun varmistamattomuuden vuoksi. Liikenneturvallisuus on otettu hallituksen esityksessä huomioon vaatimalla kuljettajaopettajalta tarvittavia lupia ajo-opetuksen antamiseksi.

Osana ajokorttilakiuudistusta mahdollistuisi myös, että tiettyjä osioita autokoulun teoriaopetuksesta voitaisiin suorittaa verkko-opintoina, jolloin yhteisiä läsnäolovelvoitteisia teoriatunteja ei autokouluissa tarvitsisi vastaisuudessa järjestää. Muutoksella haetaan myös yhtä hallituksen edistämää hanketta, digitalisaatiota.

4.5 Yksivaiheinen B-ajokortin suorittaminen

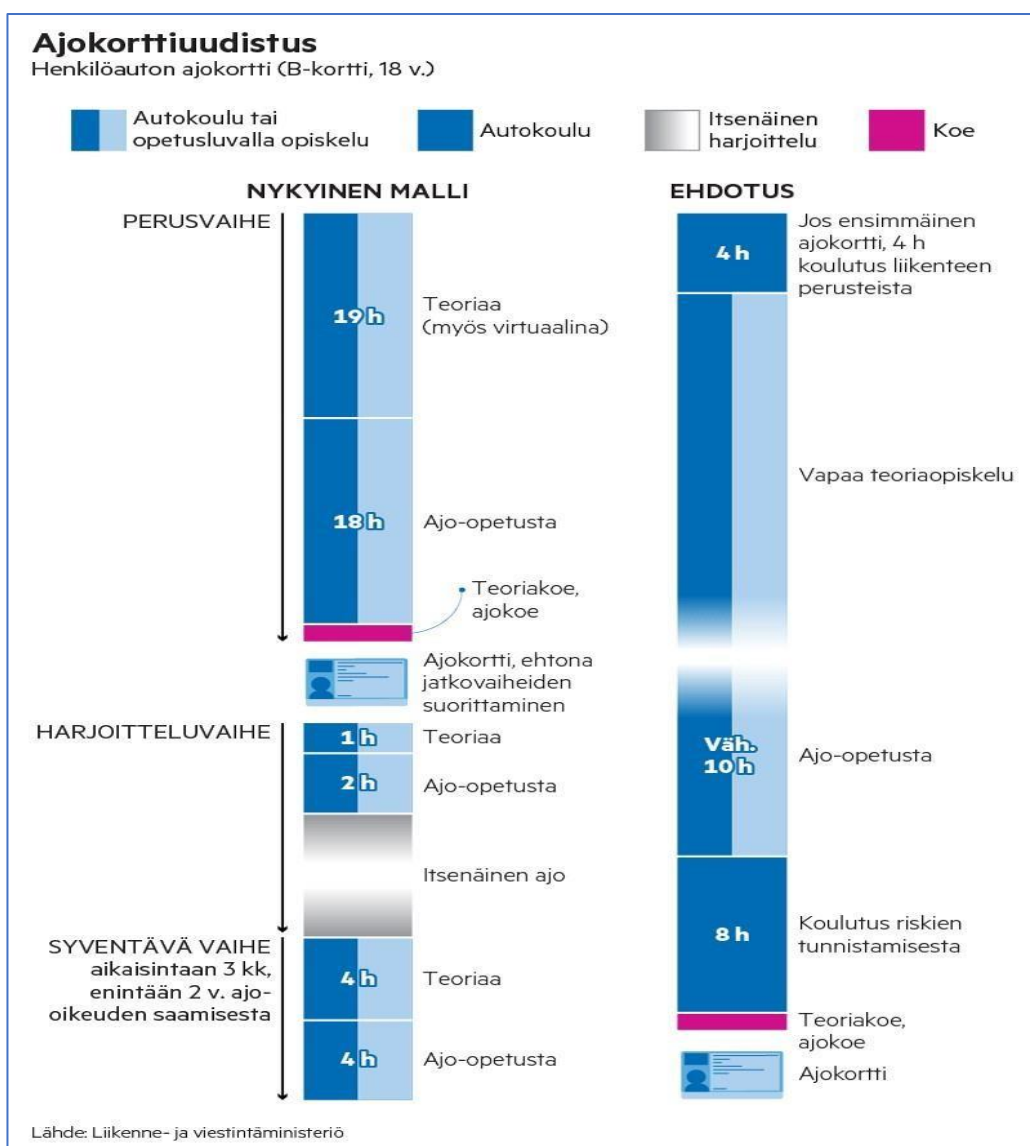
Hallituksen esityksessä 146/2017 ehdotetaan luovuttavaksi nykyisestä kolmivaiheisesta ajokortin suorittamismallista ja tilalle tulisi yksivaiheinen ajokortin suorittamismalli. Yksivaiheisen ajokortin suorittamisen ehtoina olisi muun muassa uusien kuljettajien tiukempi rikkomusseuranta ja että sitä pystyttäisiin kehittämään tarpeen vaatiessa. Ajokortin suorittaminen kuitenkin päättyisi edelleen hyväksytyyn kuljettajantutkinnon suorittamiseen. Tätä uuden ajokorttilakiuudistuksen muutosta on havainnollistettu myöhempänä olevassa kuvassa (Kuva 2).

Nykyisessä laissa olevat harjoittelu ja syventävä vaihe korvattaisiin ennen kuljettajantutkintoa suoritettaviksi opinnoiksi. Koulutuksen keskeisenä osana olisi liikenteen vaaratilanteiden tunnistaminen ja kuinka niitä voidaan välttää. Nykyisen ajokortin suorittamisen harjoittelu ja syventävä vaihe eivät vastaa niille asetettuja tarkoituksia. On huomattu, että vaiheet suoritetaan keskimäärin kahden vuoden kuluttua ajokortin saamisesta, jolloin henkilö on kuljetanut ajoneuvoa jo kahden vuoden ajan ilman, että hän on saanut kaikkea pitkäaikaiseen ajokorttiin vaadittua koulutusta (Hallituksen esitys 146/2017, 32.).

Vuonna 2013 voimaan tulleessa laissa kolmivaiheista ajokortin suorittamista on perusteltu sillä, että ilman useampivaiheista ajokortin suorittamismallia uusi kuljettaja jäisi vaille tukea

ajokortin saatuaan. Ratkaisuna tähän on ehdotettu, että kaikki teoriaopetus annettaisiin ennen kuin uusi kuljettaja aloittaisi itsenäisen ajamisen kuljettajantutkinnon suorittamisen jälkeen.

Hallituksen esityksessä ehdotettujen ajokortin yksivaiheisuuden ja hankkimisen vapautumisen liikenneturvallisuusvaikutuksia voidaan pohtia vertailemalla nykymuotoista kolmivaiheista ajokortin suorittamista sekä niiden maiden ajokorttilakia, joissa jo nyt yksivaiheisen ajokortin suorittaminen on mahdollista. Esimerkiksi Ruotsissa ja Iso-Britanniassa tämä on mahdollista jo nyt. Sekä Ruotsi että Iso-Britannia lukeutuvat maailman liikenneturvallisimpiin maihin. (Road safety.)



Kuva 2. Kuvassa on havainnollistettu, mitä muutoksia hallituksen esityksessä esitetään. (Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö)

4.6 Taustalla Ruotsin malli?

Uudesta ajokorttilakimuutoksesta puhuttaessa ei voi olla käymättä lävitse Ruotsissa voimassa olevaa ajokorttilakia (Regeringskansliets rättsdatabaser) sekä ajo-opetusmallia. Yleisesti on keskusteltu, että Suomen tuleva ajokorttilainsäädäntö ja ajo-opetus ottaisi mallia pitkälti Ruotsin voimassa olevasta ajokorttilaista ja ajo-opetusmallista.

Ruotsissa ajokortin hankinnan voi aloittaa jo 16-vuotiaana, jos mukana on hyväksytyt valvoja. Hyväksytyksi valvojaksi hyväksytään henkilö, joka on vähintään 24-vuotias, B-ajo-oikeuden on täytynyt olla voimassa vähintään viisi vuotta 10 vuoden aikana eikä valvoja saa olla syylistynyt vakaviin tai toistuviin rikkeisiin. Ajoharjoittelussa valvoja katsotaan aina auton vastuulliseksi kuljettajaksi.

Ennen ajoharjoittelun alkua hyväksytyt valvojan ja kuljettajaoppilaan on käytävä yhdessä 180 minuutin perehdytysluennot, jonka jälkeen kuljettajaoppilas voi aloittaa ajoharjoittelun, jonka keston on oltava 3-24 kuukautta. Ennen kuljettajantutkintoa oppilaan on vielä käytävä 360 minuutin riskienhallintakoulutus, jossa käsitellään muun muassa liukkaalla-ajoa sekä väsymyksen tunnistamista.

Kuljettajantutkintoon oppilas voi mennä vähintään 18 vuoden iässä. Kuljettajantutkinto koostuu ajokokeesta sekä teoriakokeesta, jotka pyritään tekemään samalla kerralla. Kuljettajantutkinnon läpäistyään kuljettajaoppilas saa B-luokan ajo-oikeuden, mutta on kaksi vuotta tiukemmassa seurannassa rikkomusten osalta.

Ruotsin ajo-opetuksessa noin 90 % kuljettajaoppilaista yhdistää autokoulussa saadun opetuksen ja opetuslupaopetuksen. Vain noin 10 % kuljettajantutkinnon suorittaneissa käy opetuksen pelkästään autokoulussa - Suomessa tämä luku on arviolta 80 %. Ruotsin ajo-opetusmallissa pyritään uusille kuljettajille kartuttamaan runsaasti ajokilometrejä ohjattuna, ennen kuin oppilaat saavat itsenäisen B-luokan ajo-oikeuden. (Hallituksen esitys laiksi ajokorttilain muuttamisesta, 11).

5 HALLITUKSEN ESITYKSEN 146/2017 VAIKUTUKSET

5.1 Viranomaisiin kohdistuvat - ja taloudelliset vaikutukset

Hallituksen esityksessä 146/2017 on pohdittu niin taloudellisia, kuin viranomaisiin vaikuttavia muutoksia. Tässä luvussa käsitellään, mitä erilaisia vaikutuksia esityksellä on.

Taloudelliset vaikutukset kansalaisille olisivat positiiviset. Ajokortin hinta tulisi laskemaan opetuskustannusten vähentymisten vuoksi. Nykyään suurimman osan ajokortin kustannuksista aiheuttaa opetuksista aiheutuvat kustannukset. Yhtenä suurimpana vaikuttajana ajokortin lopulliseen hintaan tulisi kuitenkin olemaan, kuinka paljon ajo-opetusta yksittäinen henkilö tarvitsee.

Hallituksen esityksessä on pohdittu myös sitä, kuinka ajokortin hinta saattaa myös nousta. Selityksenä tähän se antaa, että ajokorttia suorittavalla ei välttämättä olisi oikeaa käsitystä omasta ajotaidostaan. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kuljettajaoppilas saattaa joutua käymään kuljettajantutkinnon useamman kerran, koska hänellä ei ole oikeaa käsitystä siitä mitä kuljettajantutkinnossa vaaditaan.

Poliisin toimintaan ajokorttilain uudistuksella on nähtävissä epäsuoria vaikutuksia. Ajokorttilain muutos vähentäisi hallinnon työmäärää, johtuen erilaisten sääntelyjen purkamisesta. Uuden kuljettajan ajokieltoon määrääminen tiukemman seuranta-ajan aikana tehdyistä rikkeistä lisäisi poliisin tehtäviä ajokortin palauttamisen yhteydessä. Poliisin tulisi tällöin puhutella kuljettaja ja arvioida tämän riskikäyttäytyminen. Tämä kuitenkin vastaisi osin nykyisin käytössä olevaa ajokortin palautusmenettelyä toistaiseksi ajokieltoon määrätylle, kun tämä on tavattu ajamasta laiminlyötyään todistuksen toimittamisen (Hallituksen esitys 146/2017, 45).

Liikenneturvallisuuden vaikutuksia voi tässä vaiheessa vain arvioida, koska vaikutukset näkyvät vasta muutamien vuosien päästä. Liikenneturvallisuutta on kuitenkin mietitty hallituksen esitystä 146/2017 tehdessä, sillä esitys ottaa huomioon jokaisen ajo-oppilaan yksilöllisen tarpeen ajo-opetuksen kannalta. Osa ajo-oppilaista oppii ajamisen nopeammin, varsinkin jos taustalla on kokemusta tieliikenteessä esimerkiksi mopon tai kevytmoottoripyörän kuljettajana. Näillä henkilöillä liikenteen ymmärtäminen ja vaaratilanteiden käsitykset ovat paremmalla tasolla, kuin henkilöillä joka alkaa vasta autokoulussa opettelemaan liikenteessä kuljettajana toimimista.

5.2 Ulkomaalaiset ajokortit

Ulkomaalaisten ajokorttien hyväksymiseen on tullut hallituksen esityksen perusteella muutos (Säädös 67/2018), joka sallii kaikkien Suomen tunnustamien valtioiden ajokorttien hyväksymisen Suomen tieliikenteessä. Muutos on tullut voimaan 1 päivänä helmikuuta 2018. Ulkomaalaisten ajokorttien kelpoisuus Suomessa siirtyi koskemaan kaikkia Suomen tunnustamien valtioiden ajokortteja. Aiemmin Suomessa hyväksyttiin EU:n ja Euroopan talousalueiden valtioissa, sekä Geneven ja Wienin tieliikennesopimukseen liittyneissä valtioissa myönnetyt ajokortit (Ulkomaalaisten ajokorttien kelpoisuus laajenee). Ajokorttien täytyy kuitenkin täyttää tietyt muotovaatimukset, jotta Suomen viranomaiset pystyvät tunnistamaan ajokortin edellyttämän ajo-oikeuden.

”Ajokortissa tulee olla kortin sisältämä ajo-oikeus ja sen tiedot tulee olla latinalaisin kirjaimin. Kortissa on oltava myös hakijan valokuva tai mukana on pidettävä kuvallista henkilötodistusta. Ajokortin kelpoisuuden edellytyksenä olisi, ettei henkilön vakinainen asuinpaikka ole ollut Suomessa ajokorttia myönnettäessä.” (HE 146/2017 3.3.11)

Geneven ja Wienin sopimusmaiden kansalaiset voivat hakea suomalaista ajokorttia ilman uutta tutkintoa. Ajokortin voi vaihtaa vain samaa ajokorttiluokkaa vastaavaan ajokorttiin. Alkuperäinen ajokortti olisi voimassa sen voimassaoloajan loppuun, kuitenkin enintään kaksi vuotta ajokortin haltijan merkitsemisestä väestörekisteriin Suomessa. Tämän jälkeen vaadittaisiin uusi kuljettajantutkinto.

Jos ulkomaalainen henkilö, joka omistaa ulkomaalaisen ajokortin muuttaa Suomeen ja tämä valtio ei ole Suomen tunnustama valtio, tai ulkomaisen ajokortin haltija on ajokortin myöntämishetkellä ollut Suomessa, ei ajokorttia voida hyväksyä Suomessa. Henkilön tulee hakea tällöin suomalaista ajokorttia käymällä läpi kuljettajakoulutus

6 LAUSUNTOJA

Tässä luvussa käsitellään opinnäytetyön osalta keskeisimpiä lausuntoja. Liikenne- ja viestintäministeriön lähettämiin lausuntopyyntöihin tuli lähes sata lausuntoa. Lausuntoja on annettu ministeriöistä aina ammattiyhdistyksiin saakka. Opinnäytetyöhön valitsimme mielestämme tutkimuksen kannalta merkityksellisimmät lausunnot. Keskeisessä roolissa lausuntoja valitessa piti olla poliisin sekä esimerkiksi lääkäreiden ja liikenneturvan yhteistyö ja vaikutukset poliisin toimintaympäristöön. Taustalla vaikutti se, että opinnäytetyön kohderyhmä on sekä poliisimiehet, että poliisiammattikorkeakoulu.

Valitsimme edellä mainittujen seikkojen johdosta seuraavien organisaatioiden lausunnot: Poliisihallitus, Suomen lääkäriliitto, Sisäministeriön poliisiosasto, liikenneturva sekä sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön lausunnot. Lausuntoja lukiessamme havaitsimme, että kaikki viranomaiset pitivät tulevaa lakiuudistusta merkityksellisinä. Lausunnoissa oli kuitenkin havaittavissa paljon eroavaisuuksia, etenkin lääkärinlausunnon toimittamisen suhteen.

Lausunnoissa poliisin roolia pidetään ajoterveyden valvonnan kannalta olennaisena. Lausunnoissa oli yhteneväistä se, että poliisilla täytyy jatkossakin olla oikeus määrätä ajoneuvonkuljettajia lääkärintarkastukseen, mikäli hänen ajoterveytensä on kyseenalainen. Lausuntojen käsitelyssä emme kiinnitä huomiota siihen, miten niistä heijastuu organisaation omat intressit, vaan keskitymme nostamaan esiin tutkimuksemme kannalta keskeisimmät kohdat.

6.1 Poliisihallituksen lausunto

Poliisihallituksen antamassa lausunnossa sekä arviomuistiossa on pohdittu perusteellisesti mahdollisia muutoksia tulevaan ajokorttilain tuomiin haasteisiin sekä hyviin puoliin. Keskeisenä pidetään, että nuorten liikennekasvatukseen haettaisiin muutoksia, koska edelleen nuoret kuljettajat ovat johtava ryhmä liikenneonnettomuustilastoissa.

Poliisihallitus toteaa lausunnossaan, että autokoulutuksen painottaminen enemmän opetuslupa painotteiseksi on hyvä asia. Riskinä nähdään kuitenkin, että kevennetty opetuslupamalli opetuslupaopettajien hakeutumisen osalta. Haasteena nähtiin kevennytykset opetuslupaopettajaksi pääsemiseksi. Hallituksen esityksen mukaan jatkossa opetuslupaopettajien ei tarvitsisi käydä suorittamassa teoriakoetta eikä rikostaustalla olisi merkitystä. Tätä ei pidetty hyvä uudistuksena poliisihallituksen lausunnossa.

Lausunnossa todetaan, että koulutuksen tarvitsee jatkossa olla edelleen suunnitelmallista ja liikenneopettajien jossain määrin harjoittamaa. Tällöin liikenneturvallisuuteen liittyvät asiat tulisivat opetetuksi monipuolisemmin. Hyvänä asiana pidettiin, että aiotussa lakiuudistuksessa yksilön tarpeet huomioitaisiin paremmin koulutuksen aikana.

Terveydellisistä näkökulmista lausunnossa ei pidetty hyvänä, että lääkärin lausunnosta luovuttaisiin ajokorttia haettaessa. Ongelmana nähtiin, että jos vastaisuudessa vakuutus ajoterveydestä riittää, se lisäisi ongelmia. Tällöin ihmiset voisivat antaa valheellisia terveystietoja ajokorttia hakiessa.

Lausunnossa kirjoitettiin myös, että lääkärin lausunnosta luopuminen toisi mukanaan haasteita poliisille valvonnallisesti. Todettiin, että nykyisellään poliisilla ei ole mahdollisuuksia tehostaa resurssejaan tieliikenteen valvonnassa, minkä vuoksi valvonta jäisi näiltä osin puutteelliseksi. Kaikki nämä asiat huomioon ottaen poliisihallitus toteaa lausunnossaan, että ajoterveysvaatimuksia ei saa löysentää, päinvastoin niitä pitäisi kiristää. Loppuun todettakoon, että poliisihallitus piti myös tärkeänä, että tien päällä poliisilla säilyisi edelleen oikeus määrätä ajoneuvonkuljettaja väliaikaiseen ajokieltoon terveydellisistä syistä. (Poliisihallitus, kuljettajaopetuksen kehittäminen, LVM041:00/2016).

6.2 Sisäministeriön poliisiosaston lausunto

Sisäministeriön poliisiosaston luovuttamassa lausunnossa todetaan, että suunnitellussa laissa ei saisi kokonaan luopua koulutettujen liikenneopettajien antamasta opetuksesta ja sen pitäisi edelleen olla suunniteltua ja liikenteenopettajien alaisuudessa. Lausunnossa todetaan, että opetusluvalla toimivat opettajat eivät välttämättä ymmärrä opettaa kaikkia riskejä liikenteessä tarpeeksi kattavasti. Todetaan, että tehokkain oppiminen ei ole vain autolla ajamista.

Lausunnossa kannatetaan teoriaopetuksen aloittamista 16 vuotiaana, mutta kuitenkin tarpeeksi ohjatusti. Ajo-opetusta pitäisi pyrkiä ohjaamaan entistä enemmän yksilön tarpeita vastaavaksi. Ajo-oikeuksien saamisikään ei ehdoteta muutoksia. Ehdotetaan, että sama 18-vuoden ikävaatimus pysyisi voimassa, ennen kuin kuljettajaoppilas voisi mennä suorittamaan kuljettajantutkintoa ajo-oikeuden saamiseksi.

Lausunnossa todetaan, että valvonnan kannalta poliisilla tulee säilyttää jatkossakin oikeus lääkärintodistuksen vaatimiseen, jos liikenteessä herää epäily kuljettajan ajoterveydestä. Val-

vonnan kannalta todetaan, että viranomaisten keskinäinen vuorovaikutus pitäisi saada sujuvammaksi. Poliisilla tulisi olla muun muassa järjestelmä, josta pystyttäisiin seuraamaan, onko lääkäri määrännyt henkilön väliaikaiseen ajokieltoon.

Lausunnossa todetaan, että rangaistuksia tieliikenteessä pitäisi koventaa jatkossa uusien kuljettajien osalta tai vaihtoehtoisesti kehittää uusia rangaistusmuotoja. Tärkeänä kuitenkin muistutetaan, että aiottu lakiuudistus ei saa heikentää liikenneturvallisuutta, koska kuljettaja on merkittävin tekijä liikenneturvallisuuden osatekijänä. (Sisäministeriön poliisiosaston lausunto; Kuljettajakoulutuksen kehittäminen LVM041:00/2016).

6.3 Lääkäriliiton lausunto

Lääkäriliitto ry:n lausunnossa todettiin, että nykyään kaksi suurinta riskiryhmää ovat vasta ajokortin saaneet kuljettajat sekä ikääntyvät kuljettajat. Ikääntyvien kuljettajien kohdalla lääkäriiliitto kannatti lausunnossaan, että lääkärinlausunto pyydetäisiin vasta 75 vuotta täyttäneiltä. Lääkäriliitto perustelee asiaa siten, että 75-vuoden iässä on todettu tutkimusten mukaan kasvava onnettomuusriski liikenteessä.

Nuorten kuljettajien osalta lääkäriiliitto kannatti lääkärinlausunnoista luopumista B-luokan ajo-oikeutta hakiessa. Perusteluissaan lääkäriiliitto totesi, että lähtökohtaisesti ajokorttia hakevat nuoret ovat perusterveitä. Lääkäriiliitto totesi, että liikennekasvatuksessa tulisi enemmän kiinnittää huomiota nuorten asenneongelmaan, jolla voitaisiin ennalta ehkäistä liikenneonnettomuuksia.

Loppuun lääkäriiliitto totesi lausunnossaan, että ajoterveystarkastusten laatua tulisi kehittää sekä kouluttaa ajoterveystarkastuksiin omia erikoisalan lääkäreitä, jotka pystyisivät tunnistamaan ongelmia paremmin. Lääkäriiliitto ry ei ottanut lausunnossaan kantaa poliisin suorittamaan ajoterveysvalvontaan eikä siihen, mitä valvonnallisia haasteita uusi laki toisi liikennevalvonnan osalta. (Suomen Lääkäriiliitto ry:n lausunto; Kuljettajakoulutuksen kehittäminen LVM041:00/2016)

6.4 Sosiaali- ja terveysministeriön lausunto

Sosiaali- ja terveysministeriön lausunnossa sekä arviomuistiossa todetaan, että ikääntyville kuljettajille tehtävää terveystarkastusta tulisi vastaisuudessa uudistaa. Lausunnossa ehdotetaan, että ikääntyvien ihmisten osalta henkilöiden sairaushistorian perehtymiseen, muistintarkastamiseen sekä tietyissä tapauksissa kuljettajantutkimuksen uusimiseen.

Nuorten kuljettajien osalta todetaan, että lääkärintarkastuksista ei saisi kokonaan luopua. Kuitenkin lääkärintarkastusta voitaisiin keventää esimerkiksi terveyden- tai sairaanhoitajan tekemäksi terveystarkastukseksi. Tärkeänä painotettiin kuulon ja näön testausta. Jos terveystarkastuksen aikana ilmenee, että korttia hakevalla henkilöllä on mahdollisesti jotain terveydellisiä haasteita, niin tämän jälkeen terveyden- tai sairaanhoitaja ohjaisi korttia hakevan henkilön lääkärin vastaanotolle.

Sosiaali- ja terveysministeriö ehdotti, että ajoterveysasioissa ilmoitusvelvollisuutta voitaisiin laajentaa koskemaan myös sairaan- ja terveydenhoitajia. Lausunnossa mainittiin, että läheskään kaikki päihdeongelmaiset eivät päädy lääkärin vastaanotolle. Tällöin ongelmaksi muodostuu, että ajantasaista tietoa ei välttämättä päädy poliisiviranomaisille. Päihderiippuvaiseksi luettiin muun muassa alkoholin liikakäyttäjät ja huumeriippuvaiset.

Sosiaali- ja terveysministeriö piti myös tärkeänä poliisin roolia ajoterveysvalvonnassa. Lausunnossa puolletaan, että poliisin tulee jatkossakin olla oikeus määrätä kuljettaja terveydentilatutkimuksiin, jos herää kysymys, onko henkilö kykenevä ajo-oikeuden haltijaksi. (Sosiaali- ja terveysministeriön lausunto; Kuljettajakoulutuksen kehittäminen LVM041:00/2016 ja Sosiaali- ja terveysministeriön lausunto arvomuistiosta kuljettajakoulutus uudistuksen lähtökohdista)

6.5 Liikenneturvan antama lausunto

Liikenneturvan antamassa kattavassa lausunnossa pohditaan tulevaa lakiuudistusta liikenneturvallisuuden kannalta. Todetaan, että nuoret kuljettajat ovat edelleen kaikista alttiimpia joukkoa osalliseksi liikenneonnettomuuteen. Tämän johdosta lakiuudistuksessa pitäisi pystyä kehittämään ajokoulutusta entistä turvallisempaan suuntaan. Lausunnossa pohditaan myös, mistä on tullut tarve ajo-opetuksen uudistukseen ja luopuminen nykyisestä kolmivaiheisesta ajo-opetuksesta. Tätä pohditaan, koska saatujen tietojen mukaan vuonna 2013 tehty ajo-opetus uudistus oli liikenneturvallisuuden kannalta onnistunut ja paransi liikenneturvallisuutta.

Uudessa aiotussa lakimuutoksessa Liikenneturva pitää hyvänä uudistuksena, että yksilön tarpeet huomioitaisiin paremmin ajokoulutuksen aikana. Taustalla pitää olla pyrkimys mahdollisimman tehokkaaseen oppimisprosessiin uuden kuljettajan kannalta. Liikenneturva ehdottaakin, että uusi kuljettajanopetus ottaisi mallia Ruotsin ajo-opetuksesta. Kuljettajan tukemiseen kuljettajantutkinnon jälkeen pitäisi kiinnittää vielä enemmän huomiota.

Ajoterveyden kannalta Liikenneturva kannattaa, että poliisin oikeus määrätä henkilö ajoterveyden arviointiin säilyy. Kuitenkin poliisin ja terveystieteiden välisessä toiminnassa olisi kehittämisen varaa.

Liikenneturva toteaa, että aiotussa uudistuksessa on asioita joita ei tarvitsisi muuttaa. Liikenneturva ei kannata, että uuden lain myötä ajo-opetuksen voisi aloittaa jo 16 vuotiaana. Lisäksi opetuslupaopetuksen keventämistä aiotussa laajuudessa ei kannateta. Liikenneturvan mielestä opetuslupaopettajien vaatimukset on pidettävä ennallaan. Liikenneturva esittää myös, että nykyiseen käytäntöön lääkärintuomion osalta ei tehtäisi muutoksia, vaan edelleen vaatimukset lääkärintuomioista pysyisivät voimassa. (Liikenneturvan lausunto; Kuljettajakoulutuksen kehittäminen LVM041:00/2016)

7 HALLITUKSEN ESITYKSEN 146/2017 PÄÄKOHDAT

Ajokorttilakiuudistus toisi voimaan tullessaan suuria muutoksia ajokortin hankintaan, toisin sanoen ajo-opetusta uudistettaisiin merkittävästi nykyiseen verrattuna. Lakiuudistus toisi muutoksia muun muassa ajokortin suorittamisen aloittamisen ikävaatimuksen pienentämiseen sekä myöhemmässä vaiheessa terveydentilan valvontaan liittyvät muutokset.

Ajokortin hankinta tulee lakimuutoksen toteutuessa helpottumaan ja jokainen uusi kuljettaja voisi saada yksilöllisempää ajo-opetusta omien valmiuksiensa sekä oppimisnopeuden mukaan. Ajo-opetus vapautuisi niin, että autokoulujen ei tarvitsisi enää pitää kaikkia pakollisia ajotunteja, vaan autokoulutkin pystyisivät rakentamaan oman opetussuunnitelman jokaisen ajo-oppilaan yksilöllisten tarpeiden mukaisesti. Nykyisestä kolmivaiheisesta ajokortin hankimisesta luovuttaisiin ja siirryttäisiin Ruotsin mallin mukaiseen yksivaiheiseen ajokortin suorittamiseen.

Opetuslupaopetukseen on kaavailtu muutoksia, jolloin jatkossa ajo-oppilaalla voisi olla useampi ajo-opettaja, eikä opetus olisi sidottu maksimissaan kahteen opettajaan. Opetuslupaopetuksen sääntelyä on tulevan lain myötä tarkoitus hellittää huomattavasti. Nykyisiä opetuslupaopettajan vaatimuksia kevennettäisiin sekä opetuslupaopetuksissa käytettävistä ajoneuvoista poistuisi tarve opetuslupa-auton muutoskatsastamiseksi. Ajo-opettajilla säilyisi kuitenkin edelleen velvollisuus hankkia opetuslupa.

Ulkomaalaisten ajokorttien hyväksyntään Suomessa tuli muutos, joka astui voimaan 1. helmikuuta 2018. Laki hyväksyy kaikkien Suomen tunnustamien valtioiden ajokorttien kelpoisuuden Suomen tieliikenteessä. Ainoa kriteerit tähän on, että vaatimukset ajokortin ulkonäön suhteen täytyisivät, johon lukeutuu muun muassa ajo-oikeuden näkyminen ajokortissa, sekä tekstin olemisen latinalaisin kirjaimin.

Ajokortin suorittamisen aloitusikä on kaavailtu muutoksia, jotka mahdollistaisivat ajo-opetuksen aloittamisen 16-vuotiaana. Muutosta on perusteltu, että ajokorttia suorittava saisi opetusta pidemmällä aikavälillä ja omaksuisi tällöin tarvittavat tiedot ja taidot paremmin, koska hänen henkinen kypsyytensä tulee myös kehittymään tieliikenteessä opiskelun aikana. Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä pidettäisiin edelleen 18-vuotta.

Terveydentilan valvontaan on tulossa myös muutoksia, koskien ikävaatimusten ja lääkärin tekemän terveydentilan selvityksiin. Hallituksen esityksessä on annettu neljä erilaista vaihtoehtoa, joten tässä vaiheessa ei voida vielä tietää, mikä on lopullinen malli ajoterveyden

muutosten kannalta. Kuitenkin minkä tahansa vaihtoehdoista toteutuessa, tulee poliisin tie-
liikenteessä suorittama valvonta painottumaan entistä enemmän siihen, että jokainen poliisimies joutuu tarkastelemaan kuljettajan terveydentilaa sekä hänen soveltuvuuttaan kuljettajana toimimiseen. Jokaisella poliisimiehellä säilyisi oikeus määrätä henkilö ajokieltoon ja käskää tämä toimittamaan lääkärin lausunto terveydentilan sopivuudesta kuljettajana toimimiseen, mikäli poliisimiehellä on tähän perusteet.

8 AJOKORTTILAIN UUDISTAMISEN TARPEELLISUUS

Liikenne- ja viestintäministeriön sivuilla selviää, että halu uudelle ajokorttilaille on nähty tarpeelliseksi useiden syiden seurauksina (Liikenne- ja viestintäministeriö www-sivut). Vuoden 2013 ajokorttilain uudistuksen yhteydessä B-luokan ajokortin hankintahinta nousi huomattavasti. Uudistusta kritisoitiin usean eri tahon puolesta. Nähtiin, että ajokortin hinnannousu jakaisi ihmisiä eriarvoiseen asemaan, koska kaikilla perhetalouksilla ei olisi enää vastaisuudessa välttämättä varaa hankkia ajokorttia lapsillensa.

Ajokorttien hintatason keskimääräinen hinnannousu kävi selville muun muassa Ylen Kunin-gaskuluttaja-ohjelman tekemässä selvityksessä vuonna 2013. Selvityksessä todettiin, että kolmivaiheisen ajo-opetusmallin kortin suorittaminen maksoi autokoulussa noin 2500 euroa ja opetuslupaopetuksessa n. 2100 euroa johtuen vuoden 2013 lakiuudistuksesta. Ennen vuoden 2013 lakiuudistusta korttien hinnat kaksivaiheisessa ajo-opetusmallissa olivat olleet autokouluopetuksessa hieman yli 2000 euroa ja opetuslupaopetuksessa noin 1200 euroa (Uusien ajokorttien hinnat).

Muutoksen tarvetta koettiin myös sillä perusteella, että nykyisellään ajokorttilainsäädäntö ajokortin hankkimisprosessin kannalta on liian yksityiskohtaisesti säännelty. Voimassa olevan ajokorttilain koetaankin estävän uusien oppimistapojen ja opetusmenetelmien käyttöön-ottoa. Uuden aiotun lain myötä nykyisestä määrämuotoisesta opetussuunnitelmasta siirryttäisiin tutkintopainotteiseen ajo-opetukseen, jolloin esimerkiksi verkko-opintoja pystyttäisiin hyödyntämään paremmin. Uudistamisen tarpeeseen on vaikuttanut myös se, että hallitus haluaa vähentää sääntelyä ja edistää verkko-opiskelua. Esitettyyn lakimuutokseen on otettu mallia Ruotsin sekä Iso-Britannian ajokorttilaeista, joissa ajokortin hankkimisprosessi on selvästi Suomen vastaavaa vapaampi.

9 HAASTATTELU AJOKORTTILAIN UUDISTUKSESTA

Opinnäytetyötä tehdessämme päätimme, että tekisimme kaksi haastattelua ajokorttilain uudistuksesta hallituksen esityksen 146/2017 pohjalta. Kyselyyn pyrimme valitsemaan kaksi henkilöä, jotka ovat tietoisia suunnitellusta ajokorttilain uudistuksesta sekä ovat perehtyneitä aiottuihin uudistuksiin.

Haastattelukysymykset (Liite 1) lähetettiin asiaan perehtyneelle poliisimiehelle sekä auto-koulun edustajalle. Vastaukset haastatteluun saimme nopeasti ja kysymyksiin vastattiin kattavasti, joten oli pääteltävissä, että tutkimuksen aihe on ajankohtainen sekä ajatuksia herättävä. Teimme haastattelun sähköpostihaastatteluna ja teimme haastateltaville valmiit kysymyspohjat. Sähköpostihaastatteluun päädyttiin sen vuoksi, koska haastateltavat asuivat eri puolilla Suomea, joten haastatteluajkojen ja -paikkojen sopiminen olisi ollut ongelmallista. Koimme, että haastateltavilla on mahdollisuus tutustua kysymyksiin tarkemmin ja vastata omassa rauhassa, jos kysymykset lähetetään sähköpostin välityksellä.

Kysely tehtiin puolistrukturoituna-/teemahaastatteluna. Esitimme haastateltaville henkilöille samanlaiset kysymykset sekä lisäksi haastattelupohjassa oli eriäviä kysymyksiä eri alojen edustajille. Laadimme eriävät kysymykset kummankin oman haastateltavan ammattialueen kannalta, jotta haastateltavien mielipiteet ja näkemykset tulisivat mahdollisimman hyvin esille. Haastateltavien valinta perustui kokemukseemme siitä, että kyseiset henkilöt toimivat keskeisessä roolissa omassa organisaatiossa ja heidän täytyy olla perehtyneitä aiottuihin ajokorttilainsäädännön muutoksiin.

Kahden haastateltavan määrä on sopiva tutkimukseemme, koska halusimme virallisten lausuntojen lisäksi myös yksittäisiltä henkilöiltä oman näkemyksen aiottuun ajokorttilain uudistukseen. Koimme, että tässä vaiheessa kaksi henkilöä on aivan riittävä määrä, koska kyseessä on vasta aiottu lakiuudistus. Haastattelujen tarkoitus on tuoda hieman yksittäisten henkilöiden näkökulmaa aiottuun lakiuudistukseen nimenomaan siltä kannalta, kuinka aiottu lakiuudistus tulee vaikuttamaan haastattelujen kohteena olleiden henkilöiden organisaatioissa.

Valitsemamme poliisimies työskentelee poliisiorganisaatiossa liikenteen parissa ja hän on tutustunut muun muassa ajokorttilakiin perusteellisesti. Tiesimme, että hänellä on paljon tietoa sekä vanhasta, että uudesta aiotusta ajokorttilaista. Tämän vuoksi valitsimme hänet yhdeksi haastateltavaksi.

Valitsemamme autokoulun edustaja työskentelee autokoulussa liikenneopettajana. Koimme, että työhön olisi hyvä saada näkemystä myös uusien kuljettajien kouluttajalta. Autokoulun edustaja oli luonteva valinta myös siksi, että saamme näkemystä myös muualta kuin poliisiorganisaation sisältä.

9.1 Poliisimiehen näkökulma

Valitsemamme poliisimies on tutustunut hallituksen esitykseen laajamittaisesti. Yleisellä tasolla hän toteaa, että henkilökohtaisesti näkee muutosten tarpeellisuuden asioiden yksinkertaistamisen kannalta. Hän ei ota vielä kantaa muutoksien vaikutuksiin liikenneturvallisuuden kannalta, koska se näkyy vasta muutamien vuosien päästä. Keskeisimpänä asiana lakimuutoksen tarkoituksena poliisimies näkee hallitusohjelman tavoitteiden mukaisesti normien purun, sekä pyrkimyksen edistää digitalisaatiota.

Uhkakuvina poliisimies näkee aiotussa uudistuksessa muun muassa sen, kuinka nykymuotoisen kolmivaiheisen ajolupamenettelyn hylkääminen ja opetuksen vähentyminen vaikuttavat liikenneturvallisuuteen. Autokoulutuksen aloittamisessa jo 16-vuotiaana haastateltava ei näe ongelmaa. Opetus tapahtuisi vain pidemmällä aikavälillä ja opetusvaatimukset pysyisivät muuten samana.

Ajokorttilain uudistamisen tarpeeseen ja siihen, mikä siihen on vaikuttanut mietityttää poliisimiestä. Osa aiotuista muutoksista tulee EU-lainsäädännön muutosten myötä, mutta tämä ajokorttilain aiottu uudistus on myös poliittisen aktiivisuuden tulosta. On myös tärkeää tiedostaa, että osa aiemmista ja miksei nykyisistäkin muutosehdotuksista voi olla suora seuraus hyvin toimivasta lobbauksesta. Haastateltava ei halua kuitenkaan ottaa kantaa, mikä taho näin olisi saattanut tehdä ja miksi.

Haastateltava ei suoraan osaa sanoa, onko kyseisen lakimuutosehdotuksen taustalla malli Ruotsin ajokorttilainsäädännöstä. Hän piti tätä kuitenkin yhtenä vaihtoehtona, mutta vaihtoehtoisesti voidaan ajatella, että Ison-Britannian suhteellisen kevyt ajolupamenettely on myös voinut vaikuttaa. Molemmat ovat liikenneturvallisuuden osalta yhdet turvallisimmista maista hän toteaa.

Ajokorttilakiuudistuksen tarpeellisuuteen ja nykyisen mallin riittävyteen ajo-oikeuden saamiseksi haastateltava ottaa kantaa, että nykyisen ajokorttilainsäädännön suurin ongelma on ajokortin hankintahinta. Myös nuorten aiheuttamat vakavat onnettomuudet ovat ongelma

Suomen lisäksi myös muualla Euroopassa ja koko maailmassa. Vastauksessa hän viittaa myös edelliseen vastaukseen liikenneturvallisuuden osalta ja toteaa, että kolmivaiheisuudella ja opetuksen suureholla tuntimäärällä muihin maihin verrattuna ei ole saavutettu riittävän selkeästi tavoitteita liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Haastateltava antoi myös vapaata kommenttia liittyen aiottuun ajokorttilakiuudistukseen. Vastauksessaan hän totesi näin: "Ajokorttia ja ajo-oikeutta säätelevä lainsäädäntö on monimutkainen kokonaisuus, joka ei vastaa nykyisin lainsäädäntötyötä ohjaavaan selkeysvaatimukseen. Osa sääntelystä perustuu EY-säädöksiin, joiden implementointi asettaa kirjoitusasulle omat vaatimuksensa. Verrattuna tieliikennelain kokonaisuusuudistuksesta annettuun hallituksen esitykseen on ajokorttilaki ja sen nojalla annettu asetus kirjoitettu "vanhaan malliin".

Valitsemallamme poliisimiehelle teimme myös kysymyksiä koskien ajokorttilakiuudistuksen vaikutuksista poliisin liikenteessä suoritettavaan valvonnan haasteisiin. Haastateltava kertoi, että jos ensimmäisestä lääkärintodistuksesta luovutaan, olisi tällöin vaarana, että esimerkiksi nuorten päihderiippuvuus jää poliisin suorittaman liikenne- ja lupavalvonnan hoidettavaksi. Lääkärin ilmoitusvelvollisuus ei toimi tasolla, jotta tällaiset tapaukset tulisivat poliisin tietoon lääkäreiden kautta. Samanlainen pelko oli myös edellisen muutoksen yhteydessä, jolloin ajokorttiluvan myöntäminen siirsi poliisilta Trafille. Poliisilla oli tällöin enemmän tietoa henkilön historiasta, esimerkiksi kiinniotot päihtymyksen vuoksi. Trafilla ei tällaista tietoa ole saatavilla.

Lakimuutoksen toteutuessa yksi vaihtoehto on, että vasta 75- vuotiaalta vaadittaisiin ensimmäisen kerran lääkärintodistus ajokyvystä. Tähän haastateltava vastasi, että poliisilla on ollut aina keskeinen vastuu kuljettajien ajoterveyden valvonnan kannalta, mutta siihen on kiinnitetty huomiota vasta muutaman viime vuoden aikana. Onnettomuustilastojen mukaan ikähaarukan 70-75 sisällä olevat kuljettajat eivät erityisesti kuulu riskiryhmään. Hän ei myöskään usko, että mahdollinen muutos työllistää poliisia aiempaa enemmän.

Poliisin resursseista valvoa mahdollisesti tulevan uudistuksen vaikutuksia hän kertoo, että liikenteenvalvonta on muutenkin vähentynyt, mutta ei näe, että kyseinen aiottu lakiuudistus erityisesti vaikuttaisi poliisin tieliikenteen valvontakykyyn. Liikenteen valvonta on keskitetty poliisin kannalta tällä hetkellä tavoilla, joiden ajatellaan olevan tärkeässä roolissa liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Luvussa on käytetty pohjana poliisimiehen vastauksia annettuihin kysymyksiin (Liite 1).

9.2 Autokoulun edustajan näkökulma

Haastatellun autokoulun edustajan vastauksista käy ilmi, että osa aiotusta lakimuutoksesta epäilyttää vahvasti häntä liikenneturvallisuuden kannalta. Haastateltava kertoi vastauksissaan seuraavalla tavalla: Aiotulla lakiuudistuksella voi olla kohtuullisen suuri vaikutus liikenneturvallisuuteen. Tähän vaikuttaa muun muassa se, että opetuslupaopettajien taustoja ei välttämättä tarkastettaisi kunnolla. Lisäksi lääkärintodistuksesta luopuminen voi aiheuttaa ongelmia henkilön ajokyvyn osalta. Liikenneopettajan mielestä ajo-opetuksen aloittamisen mahdollistaminen jo 16- vuotiaana on äärettömän huono idea. Hän näkee, että varsinkin 16- vuotias ei ole vielä riittävän kypsä ajo-opetuksen aloittamiseen. Haastateltava epäili, että maakunnissa lisääntyy kortittomana ajo, sekä juoppokuskin rooli.

Autokoulujen tulevaisuuden kannalta liikenneopettaja kertoo, että suuriin kaupunkeihin aiotulla muutoksella ei juuri ole vaikutuksia, mutta maakuntien autokoulut saattavat joutua lopettamaan toimintansa. Lisäksi hän uskoo, että harmaa talous lisääntyy koska kukaan ei valvo/kontrolloi opetuslupaopettajia.

Kokonaisuutena kun tulkitsee autokoulun edustajan vastauksia, voidaan todeta, että hänen mielestä ajokorttilain uudistus on hieman kaksijakoinen. Haastateltava on kuitenkin löytänyt laista kohtia, jotka toimivat, mutta täysin tyytyväinen hän ei lakiuudistukseen ole. Etenkin liikenneturvallisuusvaikutukset mietityttävät liikenneopettajaa erittäin paljon.

10 POHDINTA

Hallituksen esityksen pohjalta uuden ajokorttilain tavoitteena on tiivistetysti sanottuna selkeyttää ajokorttilainsäädäntöä sekä keventää sitä liikenneturvallisuuden vaatimuksista tinkimättä. Opinnäytetyössä keskityttiin selvittämään, mitä uudistuksia uusi ajokorttilaki tuo tullessaan vanhaan ajokorttilakiin verrattuna, sekä mitä vaikutuksia lakimuutoksella on poliisin toimintaan. Liikenneturvallisuuden vaikutuksia emme tutkimuksessa lähteneet käymään läpi. Tulevaa ajokorttilakiuudistusta olisi ollut vaikea arvioida liikenneturvallisuuden kannalta tässä vaiheessa, kun laki ei ole vielä tullut voimaan. Liikenneturvallisuutta tarkasteltiinkin tämän johdosta vain yksittäisinä mainintoina. Liikenneturvallisuutta olisi mielestämme hyvä käsitellä vasta pari vuotta lain voimassa tulon jälkeen, jolloin olisi jo saatavissa enemmän tilastotietoa muutoksista ja uuden lain laaja-alaisista vaikutuksista. Tällöin voitaisiin tutkia myös sitä, miten uusi lakimuutos on vaikuttanut liikenneturvallisuuteen.

Keskeisessä roolissa uudessa ajokorttilain uudistuksessa on, että ajokorttiopetuksen ja sen toteutuksen vaatimuksia kevennettäisiin ja opetuksen valinnaisuutta lisättäisiin. Määrämuotoisesta ajo-opetusmallista on tarkoitus tulla tutkintopainotteisempi. Viimeisin lakimuutos ennen tulevaa on vuodelta 2013, jonka takia on mielenkiintoista seurata, kuinka kauan tämä aiottu lakiuudistus on voimassa ennen kuin syntyy taas tarve ajokorttilain uudistamiselle.

Ajokorttilain uudistus vaikuttaa tullessaan paljon eri viranomaisten toimintaan. Uuden ajokorttilain vaikutuksia ei voida vielä tarkasti arvioida, kuinka se vaikuttaa eri tilanteissa niin ajokortin hankinnan kuin terveydentilan valvonnan osalta. Muutosten arviointi tässä vaiheessa on vielä haastavaa, koska mitään konkreettista ei aiottu lakimuutos ole vielä aiheuttanut.

10.1 Yleisiä muutoksia

Tutkimuksemme perusteella huomasimme, että nykyistä voimassa olevaa ajokorttilakia on ollut hyvä uudistaa. Liikenneturvallisuuden kannalta uudistuksessa kuitenkin on olemassa paljon haasteita, joita tukee monilta osin opinnäytetyön yhteydessä läpi käydyt lausunnot ja haastattelut.

Yhtenä tutkimuskysymyksenämme oli, mitä muutoksia aiottuun ajokorttilakiin on mahdollisesti tulossa. Uudistuksessa ajoterveys asioihin oltaisiin tekemässä muutoksia. Nykyinen

lääkärintodistuksen toimittaminen ensimmäistä ajolupaa hakiessa poistuisi ja se korvattaisiin terveydentilan vakuutuksella. Vastaisuudessa vasta 75 vuotiailta vaadittaisiin lääkärintodistus ajokyvystä, nykyisin vaatimus on 70 vuotta. Ajo-opetus muutettaisiin nykyisestä kolmi-vaiheisuudesta yksivaiheiseksi opetuksesi sekä sääntelyä kevennettäisiin. Opetuslupa opettajien vaatimuksia olisi tarkoitus helpottaa. Muutuskatsastuksen tarve poistuisi uuden lain myötä, mutta lisäjarrupolkimen pakollisuus säilyisi.

Lisäjarrupolkimen muutuskatsastuksen poistaminen pakollisena opetuksesta on mielenkiintoinen uudistus. Tämä tarkoittaa käytännössä, että jarrupoljinpakko säilyy ajo-opetuksessa, mutta sen valvonta poistuu. Muutoksella on haettu säästöjä muutuskatsastuksen kuluista. Kokosimme tässä kohtaa mukaan vielä pari erilaista näkemystä koskien jarrupoljinpakon säilymistä, mutta muutuskatsastuksesta luopumista.

Eduskunnassa 25.10.2017 pidetyssä täysistunnossa, jossa aiotun ajokorttilain uudistusta käsiteltiin, Sinisen tulevaisuuden kansanedustaja Kari Kulmala totesi lausunnossaan, että on hyvä asia, että ajokortin saamisen sääntelyä kevennetään. Kulmala ei kuitenkaan liikenneturvallisuuden kannalta näe, että muutuskatsastuksesta luopuminen olisi järkevää. Samoilla linjoilla oli vihreiden kansanedustaja Olli-Poika Parviainen, jonka mielestä jarrupolkimen muutuskatsastuksen poistamiseen on tässä kohtaa suhtauduttava varauksellisesti (Täysistunto.)

10.2 Muutoksia poliisille

Esitimme opinnäytetyössä tutkimuskysymyksen, mitä muutoksia aiottu lakimuutos toisi tullessaan poliisille. Tutkimuksen aikana selvisi, että aiottu lakimuutos ei juuri muuttaisi poliisin roolia liikenteen valvonnassa. Poliisin rooli liikennevalvontaa suoritettaessa kuitenkin hieman korostuisi, koska tällöin poliisille jää suurempi vastuu kuljettajan ajoterveyden valvonnan osalta.

Kannattamme lyhyen kentältä saadun kokemuksemme kautta (työharjoittelu 2017 vuoden aikana), että polisilla säilyy oikeus määrätä henkilö ajokieltoon ajoterveydellistä syistä ja vaatia esittämään lausunto terveydentilastaan ajokortin takaisin saamiseksi. Mielipiteemme lisäksi myös tutkituista lausunnoista kävi ilmi, että poliisin roolin ajoterveyden valvonnassa on tärkeä, eikä sitä saisi muuttaa aiotussa lain uudistuksessa.

Tällä hetkellä Poliisiammattikorkeakoulusta saatavaa ajoterveyteen liittyvää koulutusta tulee lakimuutoksen voimaantullessa kehittää, jotta poliisi pystyy toimimaan uudenlaisessa liikenneympäristössä. Ajoterveysasioissa poliisi törmää kuitenkin ajoterveysvaatimuksien täytty-misen pohtimiseen jatkuvasti esimerkiksi ikääntyneiden kuljettajien kohdalla.

Pohdimme, olisiko tulevaisuudessa myös mahdollisuus kouluttaa poliisimiehiä niin, että opittaisiin tunnistamaan nuoret kuljettajat kenellä voi olla ajoterveyden kanssa ongelmia? Esimerkiksi, ovatko itsetuhoiset ihmiset sellaisia, jotka voitaisiin määrätä ajokieltoon? Ai-heena poliisi ja ajoterveyden tunnistaminen ovat laaja ja oppimisen mahdollisuuksia on ole-massa paljon enemmän.

Ajoterveyden valvonta on lisäksi integroituvassa yhteiskunnassa haaste, jossa poliisien re-surssit eivät välttämättä kohtaa tavoitteita. Opinnäytetyössä käsiteltävissä lausunnoissa kä-siteltiin vahvasti, että poliisin nykyinen rooli ajoterveyden valvojana säilyisi. Kuitenkin ny-kyään monilla paikkakunnilla partioiden määrä on hyvin rajallinen. Esimerkkeinä Lapin alue tai Saaristo, joissa valvonta jää todella ohueksi tai sitä ei kerta kaikkiaan pystytä toteutta-maan. Toisaalta, ikäihmisiä kulkee autoilla todella usein aamuisin, jolloin poliisiyksiköissä on käynnissä vuoronvaihto ja lisäksi voidaan miettiä poliisimiehen motivaatiota ja moraalial-puuttua vanhusten ajoterveysasioihin. Sen vuoksi ajoterveysvalvonnan kehittäminen olisi suuri mahdollisuus poliisiorganisaatiossa, joka mielestämme parantaisi liikenneturvalli-suutta entisestään.

Ajoterveyden lisäksi toinen suuri muutos poliisin kannalta on mahdollinen opetuslupaope-tuksen vapautuminen ja sääntelyn vähentäminen. Poliisin suorittama valvonta esimerkiksi harmaan talouden selvittämiseksi tulee olemaan haastavaa.

Harmaa talous voi lisääntyä monesta syystä opetuslupaopetuksessa. Yhtenä esimerkkinä on, että opetuslupaopettajat ottavat omiin nimiinsä opetuslupia, mutta muut henkilöt mahdolli-sesti kouluttavat ajo-oikeuden haluavia maksua vastaan. Tällaisiin tilanteisiin ollaan jo tör-mätty ja tullaan varmasti törmäämään entistä enemmän tulevaisuudessa. Haasteena voidaan nähdä poliisien vähäinen koulutus ajo-opetuksen valvontaviranomaisena liikenteessä. Mo-nille yksittäisille poliisimiehille opetuslupaopetuksen lainsäädäntö on epäselvää, jolloin mahdollisesti ei tunnisteta lainvastaisesti toimivia opetuslupaopettaja. Toisekseen, myös kansalaiset tietävät poliisien vähäisen määrän liikenteenvalvonnassa varsinkin ajo-opetuk-sen valvonnassa, jolloin riski kiinnijäämisen suhteen pidetään pienenä.

Poliisin valvonnallisesta näkökulmasta myös muutoskatsastuksen poistaminen tuo mielestämme lisää vastuuta. Tulevaisuudessa poliisin olisi varmistuttava tien päällä, että opetusajoneuvoissa olisi toimiva jarrupoljin ja opetuslupa olisi opetuslupaopettajalla kunnossa.

Mielestämme aiotut uudistukset vaikuttavat paperilta hyviltä, mutta käytännön valvonta muodostuu haasteeksi. Keskustelimme kurssilaistemme keskuudessa aiotuista uudistuksista ajo-opetukseen. Keskusteluiden pohjalta havaitsimme, että monet eivät tiedä mitään aiotusta ajokorttilain uudistuksesta. Tämän johdosta uuden ajokorttilain muutokset voivat jäädä vähemmälle valvonnalle, jos poliisimiehiä ei kouluteta uuden ajokorttilain osalta joko Poliisi-ammattikorkeakoulussa tai poliisilaitoksilla.

10.3 Opinnäytetyön onnistuminen

Opinnäytetyön lopuksi on todettava, että saimme mielestämme vastaukset tutkimuskysymyksiimme. Ongelmaksi muodostui ajoittain aiheen sisällä pysyminen ja kattava lähdemateriaali.

Onnistuimme opinnäytetyössä tutkimaan, kuinka aiottu ajokorttilakimuutos vaikuttaa lain-säädäntöön ja miten se tulee mahdollisesti näkymään poliisin työssä. Opinnäytetyön aiheen rajaaminen oli alkuun haastavaa, koska ajokorttilain uudistus on hyvin laaja prosessi ja siinä on monia eri näkökulmia, joita pitää ottaa huomioon.

Opinnäytetyössä pyrimme saamaan vastauksen, mistä on syntynyt tarve ajokorttilain uudistamiselle. Vastauksen esitettyyn kysymykseemme saimme mielestämme kattavasti monia eri lähteitä hyödyntäen. Selvisi, että yhtä yksittäistä syytä ei ollut olemassa vaan ajokorttilain muutoksen vaikutti monia eri asioita. Liikenne- ja viestintäministeriö lähti selvittämään muutoksen tarvetta, koska vuonna 2013 voimaan tullut ajokorttilaki oli nostanut ajokortin hankintahinnan useiden eri tahojen mielestä liian korkeaksi ja sillä saattoi olla vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Toisaalta myös ajo-oikeuden hankintaa pideltiin liian säädeltyinä. Liian säädelty ajo-oikeuden hankinta esti muun muassa verkko-opintojen laajamittaisen käytön opetuksessa. Vertailua suoritettiin myös muiden maiden ajo-opetuksen sisältöihin. Eri-tyistä kiinnostusta aiheutti Ruotsissa sekä Isossa-Britanniassa voimassa olevat ajokorttilait. Ruotsissa sekä Isossa-Britanniassa ajo-opetus on paljon vähemmän säänneltyä kuin Suomessa tällä hetkellä, mutta molemmat maat ovat johtavia maita liikenneturvallisuutta mitattaessa. Sen vuoksi mahdollisesti voimaan tuleva uusi ajokorttilaki ottaa paljon mallia juuri

Ruotsin ajo-opetusmallista. Liikenneturvallisuuden kannalta myös 2013 tullut ajokorttilain uudistus ei tuonut mukanaan selkeitä parannuksia liikenneturvallisuuteen.

Opinnäytetyömme tulee todennäköisesti palvelemaan tulevia opiskelijoita, jotka tekevät päättötyötä ajokorttilakeihin tai yleensäkin liikenteeseen liittyvistä aiheista. Opinnäytetyömme keskeiset tutkimuskysymykset tuli ratkaistua ja opimme opinnäytetyö prosessin aikana paljon uutta asiaa niin ajokorttilaista, kuin myös erilaisista tutkimusmenetelmistä ja tutkimusmenetelmiä tavoista. Koemme, että olemme onnistuneet tekemään opinnäytetyön, josta on hyötyä niin tekijöille kuin lukijoillekin.

11 LÄHTEET

11.2 Kirjallisuuslähteet

Ajokorttilaki 386/2011

Alapuro, R. & Arminen, I. 2004 Vertailevan tutkimuksen ulottuvuuksia. Helsinki: WSOY.

Alasuutari, P. 2011 (1. p. 1993) Laadullinen tutkimus 2.0. Tampere: Vastapaino

Eskola J. & Suoranta J. 2003 Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Jyväskylä: Gummeus kirjapaino Oy.

Hallituksen esitys 146/2017 uudeksi ajokorttilaiksi

Metsämuuronen, J. 2006. Laadullisen tutkimuksen käsikirja. Helsinki: International Met-help.

Metsämuuronen, J. 2001. Laadullisen tutkimuksen perusteet. Helsinki: International Met-help.

Pihlaja J. 2004. Tutkielman ongelmia ratkaisemaan. Soceda

11.3 Verkkolähteet

Ajokorttikoulutuksenkehittäminen

<http://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM041:00/2016> Luettu 30.11.2017

Ajokorttilainsäädännön uudistus vuonna 2013

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/77540/Kallinen_Terhi.pdf?sequence=1
Luettu 12.12.2017

Autoliitto: lisäjarrupoljin vesittää ajo-opetuksen uudistamisen

<https://www.moottori.fi/liikenne/jutut/autoliitto-lisajarrupoljin-vesittaa-ajo-opetuksen-uudistamisen/> Luettu 20.01.2018

B-luokan kuljettajaopetus

<https://www.trafi.fi/filebank/a/1460101430/8f7a9db4a92f0ecb9b3876b20a7c5f9a/20281>
https://www.trafi.fi/filebank/a/1460101430/8f7a9db4a92f0ecb9b3876b20a7c5f9a/20281-B_Paatos_SAKL.pdf
Luettu 10.01.2018

B- luokan opetuslupaopetus

[https://www.trafi.fi/filebank/a/1470644795/94192ac23770b18053964d795575bc3a/22173-21942-B-_luokan_opetuslupaopetuksen_opetussuunnitelma_ja_ohje_2016_\(1\)_\(1\).pdf](https://www.trafi.fi/filebank/a/1470644795/94192ac23770b18053964d795575bc3a/22173-21942-B-_luokan_opetuslupaopetuksen_opetussuunnitelma_ja_ohje_2016_(1)_(1).pdf)
Luettu 10.01.2018

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:FI:PDF>
Luettu 04.01.2018

Hallituksen esitys laiksi ajokorttilain muuttamisesta

<https://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=235740> Luettu 01.12.2017

Hyvästi 2000 euron ajokortti! Uusi laki toisi rajun hinnanpudotuksen

http://www.iltalehti.fi/autouutiset/201711152200533783_oa.shtml Luettu 02.01.2018

Kuljettajakoulutus uudistus ja ajokorttisäännösten muutostarpeet

<https://www.lvm.fi/documents/20181/871326/Tiivistelm%C3%A4%20uudistuksesta.pdf/70607af5-0ec1-4a15-849c-62a0fdaf76e2> Luettu 22.01.2018

Iäkkäät liikenteessä

<https://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikaisena/iakkaat-1> Luettu 27.2.2018

Liikenneopettaja

http://www.ammattinetti.fi/ammattit/detail/90_ammatti Luettu 10.01.2018

Liikenneturvan lausunto

Liikenneturvan lausunto; Kuljettajakoulutuksen kehittäminen
LVM041:00/2016 Luettu 7.2.2018

Lääkäriliiton lausunto

Suomen Lääkäriliitto ry:n lausunto; Kuljettajakoulutuksen kehittäminen
LVM041:00/2016 Luettu 7.2.2018

Novice Driver Preparation – An International Comparison

http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2014/775/pdf/M234b_englisch_Anhang_barrierefrei.pdf Luettu 27.2.2018

Road Safety

http://gamapservers.who.int/gho/interactive_charts/road_safety/road_traffic_deaths2/atlas.html Luettu 27.2.2018

Regeringskansliets rättsdatabaser

http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2014/775/pdf/M234b_englisch_Anhang_barrierefrei.pdf Luettu 27.2.2018

Sopimusvaltiot

https://www.trafi.fi/filebank/a/1500882858/c157a158b259b3633a9bd6dabff41a5b/26004-Sopimusvaltiot_seka_EU-_ja_ETA-valtiot_paivitetty_toukokuussa_2017.pdf Luettu 12.1.2018

Sosiaali- ja terveysministeriön arvomuistio

Sosiaali- ja terveysministeriön lausunto arvomuistiosta kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohdista Luettu 7.2.2018

Sosiaali- ja terveysministeriön lausunto

Sosiaali- ja terveysministeriön lausunto; Kuljettajakoulutuksen kehittäminen LVM041:00/2016 Luettu 7.2.2018

Suomalainen ajokortti täyttää 100 vuotta

<http://www.spinner.fi/2007/07/suomalainen-ajokortti-tayttaa-100-vuotta/> Luettu 19.01.2018

Suomessa käytössä olevat ajokorttimallit

https://www.trafi.fi/tieliikenne/minulla_on_ajokortti/suomessa_kaytossa_olevat_ajokorttimallit Luettu 19.01.2018

Terveydentilan valvonta

https://www.poliisi.fi/ajokortti/terveydentilan_valvonta Luettu 12.01.2018

Täysistunto

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/PoytakirjaAsiakohta/Documents/PTK_110+2017+8.pdf
Luettu 20.01.2018

Ulkomaisen ajokortin kelpoisuus Suomessa

https://www.trafi.fi/tieliikenne/minulla_on_ajokortti/ulkomaisen_ajokortin_kelpoisuus_suomessa Luettu 12.1.2018

Ulkomaalaisten ajokorttien kelpoisuus laajenee 1.2.2018

<https://www.lvm.fi/-/ulkomaisten-ajokorttien-kelpoisuus-laajenee-1.2.-963833> Luettu 19.2.2018

Uusien ajokorttien hinnat

<https://yle.fi/aihe/artikkeli/2013/02/14/uusien-ajokorttien-hinnat>, Luettu 21.01.2018

Vuosisata suomalaista autoilua

<https://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html> Luettu 19.01.2018

12 LIITTEET

Liite 1. Haastattelulomake

Opinnäytetyö Laatijat Joonas Jousimo & Oula Nikkanen

Ajokorttilain uudistus 2018

Kyselylomake 15.01.2018

Vastaajan tiedot

Nimi:

Mitä edustat? Poliisi Autokoulu Muu, mikä?

Saako vastauksiasi käyttää nimellä opinnäytetyössä? Kyllä Ei

Kysymykset

Yleinen osio

1. Mitä mieltä olet suunnitteilla olevasta ajokorttilain säädännön uudistuksesta, jonka olisi tarkoitus tulla voimaan kesän 2018 aikana?
2. Mikä on mielestäsi uuden lain tarkoitus?
3. Onko aiotulla ajokorttilailla mielestäsi vaikutuksia liikenneturvallisuuteen?
4. Mitä mieltä olet ideasta, että ajokortin suorittamisen voisi aloittaa jo 16-vuotiaana? (Olettaen, että lainsäädännöllisesti tämä onnistuisi)
5. Tämän hetkinen ajokorttilaki tuli voimaan 2013. Mistä mielestäsi johtuu, että nyt jo reilu neljän vuoden päästä ajokorttilakia uudistetaan jälleen?
6. Haetaanko uudessa ajokorttilaissa mielestäsi mallia Ruotsin ajokorttilainsäädännöstä?
7. Onko ajokorttilaki uudistus tarpeellinen vai, onko tämän hetkinen kolmivaiheinen opetusmalli B-luokan ajo-oikeuden saamiseksi riittävä?
8. Vapaata kommentointia ja mietteitä koskien ajokorttilain uudistusta.

Poliisille esitettävät jatkokysymykset

9. Asettaako mahdollisesti tuleva ajokorttilaki uudistus mielestäsi haasteita valvonnallisesti poliisille?

10. Onko poliisilla mielestäsi riittävästi resursseja valvoa mahdollisesti tulevaa uudistusta?
11. Uudessa laissa ehdotetaan, että vasta 75-vuotiailta vaadittaisiin ensimmäisen kerran lääkärintodistus ajokyvystä, jos ei ennen tätä ilmene sairauksia, jotka vaikuttaisivat ajokykyyn. Lisääkö tämä mielestäsi poliisin vastuuta liikenteessä puuttua kuljettajien ajoterveyden seurantaan?

Autokouluhenkilölle jatkokysymyksiä

12. Jos tulevan laki uudistuksen myötä ajo-opetuksen sääntelyä vapautetaan runsaissa määrin, millä tavalla luulet, että sillä on vaikutuksia autokouluille?