

AJOKORTTILAINSÄÄDÄNNÖN UUDISTUS VUONNA 2013

Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetus

Terhi Kallinen

Opinnäytetyö
Toukokuu 2014
Liiketalouden koulutusohjelma
Oikeudellinen asiantuntijuus
Tampereen ammattikorkeakoulu

TAMPEREEN AMMATTIKORKEAKOULU
Tampere University of Applied Sciences

TIIVISTELMÄ

Tampereen ammattikorkeakoulu
Liiketalouden koulutusohjelma
Oikeudellisen asiantuntijuuden suuntautumisvaihtoehto

KALLINEN, TERHI:

Ajokorttilainsäädännön uudistus vuonna 2013. Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetus.

Opinnäytetyö 57 sivua, joista liitteitä 8 sivua
Toukokuu 2014

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli laatia tietopaketti henkilöauton ajokortin kuljettajaopetuksesta. Tarkoituksena oli selvittää vuoden 2013 ajokorttilainsäädännön uudistuksen yhteydessä tehtyjä B-luokan ajokortin kuljettajaopetuksen uudistuksia ja kuljettajaopetuksen rakennetta. Opinnäytetyön tarkoituksena oli myös selvittää kuljettajaopetuksen uudistuksen taustoja ja uudistuksen vaikutuksia ajokortin hankkimisen kustannuksiin. Opinnäytetyön kirjoitushetkellä opetuslupaopetukseen oli meneillään lakimuutos, joka tuli voimaan tammikuussa 2014.

Tässä opinnäytetyössä tulkitaan lakia tutkimustavoitteeseen pääsemiseksi. Tärkeitä lähteitä ovat uusi ajokorttilaki (386/2011) ja valtioneuvoston asetus ajokorteista (423/2011). Lisäksi hyödynnetään lain esitöitä, viranomaisten ylläpitämiä tietolähteitä ja kuljettajanopetuksesta tehtyä tutkimusaineistoa. Lain tulkintaan on yhdistetty myös empiiristä tutkimusta kirjallisen kyselyn avulla, jonka tarkoituksena oli saada työhön autokoulujen näkemys kuljettajaopetuksen uudistuksen onnistumisesta. Kysely tehtiin 20 autokoululle eri puolella Suomea, ja esitetyt kysymykset olivat avoimia. Kaksi auto-koulua vastasi kyselyyn.

Ajokorttilainsäädännön uudistus keräsi aiemmin hajalla olleen ajokorttilainsäädännön yhteen. Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetus muuttui kaksivaiheisesta kolmivaiheiseksi. Opetuksessa halutaan korostaa kuljettajan vastuullisuutta ja turvallisuuden ja ympäristönäkökulmien huomioimisen tärkeyttä. Kuljettajaopetuksen hinta nousi uudistuksen myötä ja opetuslupaopetuksen hinnan nousuun on reagoitu lakimuutoksella. Samalla pyrittiin myös korjaamaan opetuslupaopetuksen saatavuudessa ilmenneitä ongelmia. Sosiaalisten taitojen korostamista kuljettajanopetuksessa kaivataan yhä lisää, ja kuljettajaopetusta tulee kehittää edelleen.

Asiasanat: Ajokorttilainsäädäntö, B-luokan ajo-oikeus, kuljettajaopetus,

ABSTRACT

Tampereen ammattikorkeakoulu
Tampere University of Applied Sciences
Degree Programme in Business Administration
Option of Legal Expertise

KALLINEN, TERHI:

New Act on Driving Licence in 2013

Revised Driving Instructions for a Private Car Driving Licence

Bachelor's thesis 57 pages, appendices 8 pages

May 2014

The purpose of this Bachelor's thesis was to gather a compact but comprehensive account of driving instruction for a car driving licence. The objective of the thesis was to collect information on the revised driving instruction for a car driving licence, as related to the new Driving Licence Act. The thesis also aimed at gathering information on the background of the revision and the effects of the Act on the price of driving instruction.

The research method of this thesis was legislative. The important sources were the new Driving Licence Act (386/2011) and the Government Decree on Driving Licence (423/2011). Legislative history and the research data of the revised driving instruction were important. The empirical part of this thesis consists of a questionnaire sent to 20 driving schools around Finland to gather their opinions of the renewal. 2 driving schools answered the questionnaire.

New Driving Licence Act aggregated the old legislation of the driving licence. Driving instruction for a car driving licence was revised. The old model was divided into two phases and the new model is divided into three interconnected phases. The key objective of the reform was to make driving learners understand their role as responsible drivers and take safety issues and environmental issues into account. The price of the driving instruction rose. The new Act on instruction under an instruction permit came into force in January 2014. Furthermore, all the effects of the new Driving Licence Act are not yet visible, but the driving instruction should still be improved.

Key words: Driving Licence Act, car driving licence, driving instruction

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
2 AJOKORTTILAINSÄÄDÄNTÖ JA MUUTOKSET	7
2.1 Toimivaltaiset viranomaiset ajokorttiasioissa	8
2.2 Uudistuksen vaiheittainen voimaantulo	8
2.3 Muutoksen tavoitteet	9
3 AJOKORTTILAIN SISÄLLÖSTÄ	11
3.1 Ajokorttilupa ja ajokortin luovutus	11
3.2 Erityisehdot ajokortissa	12
3.3 Kuljettajaopetus ja kuljettajantutkinto.....	13
3.4 Ahvenanmaalla ja ulkomailla annetut ajokortit.....	14
3.5 Rikkeistä ja rangaistuksista	14
4 KULJETTAJAOPETUS, SEN VAIHEET JA RAKENNE.....	16
4.1 Kuljettajaopetus viime vuosikymmeninä	16
4.2 GDE-malli	18
4.3 Kuljettajaopetuksen tavoitteet ja tarkoitus	19
4.4 B-luokan ajo-oikeus	20
4.5 Opetuksen sisältö ja vaiheet	22
4.5.1 Perusvaihe.....	25
4.5.2 Kuljettajantutkinto	28
4.5.3 Harjoitteluvaihe	29
4.5.4 Syventävä vaihe	31
4.6 Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetus opetusluvalla	33
4.6.1 Opetusluvan myöntämisen edellytykset	33
4.6.2 Opetusluvan myöntäminen ja voimassaolo	34
4.6.3 Opetuslupaopetus.....	36
4.7 Kuljettajaopetuksen hinnasta.....	37
5 KYSELY UUDISTUKSESTA AUTOKOULUILLE	39
5.1 B-luokan kuljettajaopetuksen uudistuksen onnistuminen	39
5.2 Opetuslupaopetuksen tilanne.....	40
5.3 Kuljettajaopetuksen hinnan nousu.....	40
6 POHDINTA	42
LÄHTEET.....	46
LIITTEET	50
Liite 1. Ajokorttiluokat ennen lakimuutosta ja sen jälkeen	50
Liite 2. Yleisimpien erityisehtojen ja rajoitusten merkitseminen ajokorttiin.....	52
Liite 3. Suomen Autokoululiitto ry:n opetussuunnitelman teoriaopetus	54
Liite 4. Kyselylomake	57

1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä perehdytään tammikuussa 2013 voimaan tulleeseen ajokorttilainsäädäntöön ja erityisesti henkilöauton ajokortin kuljettajaopetuksen uudistukseen. Voimaantulon myötä Suomen ajokorttilainsäädäntö uudistui kokonaisvaltaisesti ja koki entisen hajanaisen lainsäädännön yhteen. Aiempi laki oli myös melko vanha ja kaipasi päivitystä. Myös EU:n ajokortteihin liittyvät direktiivit täytyi toimeenpanna Suomessa kansallisella tasolla.

Ajokorttilainsäädäntö ja edelleen henkilöauton ajokortin kuljettajaopetuksen uudistus valikoitui työn aiheeksi Pirkanmaan poliisilaitoksen lupapalveluissa suoritettun käytännön harjoittelun myötä. Työtehtäviini lupapalveluissa kuului muiden asioiden ohessa ajokorttihakemusten vastaanottaminen. Ajokortteihin liittyvät säädökset olivat monilta osin uusia niin virkailijoille kuin asiakkaillekin ja herättivät välillä paljon kysymyksiä.

Opinnäytetyön tarkoituksena on laatia lukijalle kattava tietopaketti henkilöauton kuljettajaopetuksen uudistuksesta. Tarkoituksena on kerätä pohjatiedoksi ajokorttilainsäädännön sisältöä ja aiempia vaiheita ja tämän pohjatiedon avulla syventyä tarkemmin henkilöauton ajokortin kuljettajaopetuksen vaiheisiin ja kuljettajaopetuksen uudistuksen taustalla olleisiin vaikutteisiin tarkemmin.

Kuljettajaopetuksen voi suorittaa joko autokoulussa tai opetusluvalla. Opetuslupaopetukseen on jo tehty uusi lakimuutos, koska tammikuun 2013 uudistus koettiin sen kohdalla epäonnistuneen. Työssä esittelen tammikuussa 2014 voimaan tulleen opetuslupajärjestelmän. Vertailen myös kuljettajaopetuksen hintoja. Työ on tarkoitettu lukijalle, joka on tekemisissä ajokorttilainsäädännön ja henkilöauton kuljettajaopetuksen kanssa ja haluaa aiheesta lisätietoa. Näin ollen tämä työ toimii tiiviinä kokonaispakettina etenkin henkilöauton ajokortin kuljettajaopetuksesta. Työtä voidaan hyödyntää siis esimerkiksi autokouluissa.

Opinnäytetyön ensisijaisia lähteitä ovat laki, lain esityöt ja Liikenteen turvallisuusviraston kattava tietopankki verkossa. Perehdyn myös useisiin aiheesta tehtyihin tutkimuksiin. Empiiristä tutkimusta työssä hyödynnetään autokouluille tehdyn kirjalli-

sen kyselyn avulla, jonka avulla halusin työhön autokoulujen näkemyksen uudistuksen onnistumisesta.

Epäselvyyksien välttämiseksi jätän työssä käsittelemättä siirtymävaiheen vanhojen ja uusien ajokorttisäädösten käytäntöjen välillä. Kuljettajantutkinnon esittelen osana B-luokan kuljettajaopetusta, vaikka yleisesti se saatetaan mieltää omaksi kokonaisuudeksi. Lisäksi rajaan pois ulkomaiseen ajokorttiin syventymisen. Käsitelen työssä lakia ja toimintatapoja kansallisella tasolla, ellei erikseen muuta ole mainittu.

Työ etenee ajokorttilainsäädännön yleiskatsauksesta työn keskeiseen kysymykseen: kuljettajaopetuksen sisältöön. Kuljettajaopetuksesta esitellään ensimmäisenä sen taustoja sekä tavoitteet ja tarkoitus. Seuraavaksi siirrytään opetuksen sisältöön, opetusluvalla opettamiseen ja kuljettajaopetuksen hintaan, jonka jälkeen on autokouluille tehty kirjallinen kysely.

Haastetta työhön tuo jo aiemmin mainittu lakimuutos opetusluvalla opettamisesta. Vuoden 2013 voimaan tulleiden muutosten jälkeen opetusluvalla opettamisen hinta nousi, ja lopulta syksyllä 2013 sen todettiin olevan kuluttajalle liian kallis. Uusi laki opetuslupaopetuksesta on astunut voimaan vuoden 2014 alusta.

2 AJOKORTTILAINSÄÄDÄNTÖ JA MUUTOKSET

Ensimmäinen ajokortti myönnettiin Suomessa vuonna 1907 helsinkiläiselle liikemiehelle Yrjö Weilinille. Ensi alkuun käytössä oli vain yhdenlaisia ajokortteja: "todistuksia ajo-oikeuden omaamisesta", jotka oikeuttivat kaikkien autojen ajoon. 18 vuotta täyttänyt, raittiiksi, säännölliseksi ja luotettavaksi tunnettu henkilö, joka lisäksi oli täysin perehtynyt automobiilin rakenteeseen, hoitoon ja ohjaamiseen, saattoi anoa ajolupaa katsastusmieheltä. (Vuosisata suomalaista autoilua 2007.) Pakolliseksi ajokortti tuli Suomessa vuonna 1922 (Sommar 2013).

Vuonna 2012 luokkaansa vastaavia ajokortteja myönnettiin 60 393 kappaletta ja varsinaisia ajokortteja 57 259 kappaletta (Luovutetut ajokortit 2013). Luokkaansa vastaavilla ajokorteilla tarkoitetaan ajokorttia, joka myönnetään samalla ajokorttiluvalla kuin lyhytaikainen ajokortti (henkilöauton ajo-oikeus) ja varsinaiset ajokortit puolestaan ovat ajokortteja, joihin ei liity lyhytaikaista ajokorttia, kuten moottoripyöräkortti tai iän takia uudistettava ajokortti (Pylväs 2013). Luovutettujen ajokorttien määrät ovat 2000-luvun alusta olleet nousussa paria viime vuotta lukuun ottamatta (Luovutetut ajokortit 2013).

Ennen tammikuun 2013 ajokorttilainsäädännön uudistusta Suomen ajokorttilainsäädäntö perustui tieliikennelain (267/1981) viidennen luvun ja ajokorttiasetuksen (845/1990) sekä sen soveltamisesta annetun liikenneministeriön päätöksen (846/1990) säännöksiin, ja lainsäädäntö oli hyvin hajallaan. Tieliikennelaki on vuodelta 1982 ja ajokorttiasetus vuodelta 1990 kuten liikenneministeriön päätös ajokorttiasetuksen soveltamisestakin. Yleisesti ajokorttilainsäädäntö on muun muassa sisältänyt ajoluokkiin, niitä vastaavien ajo-oikeuksien vaatimuksiin, kuten ikä-, opetus- ja terveystaivatuksiin, ja ajokieltoon sekä autokoulutoimintaan liittyvät säädökset.

Uusi ajokorttilaki (386/2011) tuli voimaan vaiheittain kesäkuussa 2011 ja tammikuussa 2013. Siihen on koottu aiempi Suomen ajokorttilainsäädäntö, kuten yllä mainittu ajokorttiasetus (845/1990), liikenneministeriön päätös ajokorttiasetuksen soveltamisesta (846/1990) ja osia tieliikennelain (267/1981) 5 luvusta Ajoneuvon kuljettajasta ja ajo-oikeudesta. Valtioneuvoston asetuksessa ajokorteista (423/2011) on säädetty ajokorttilakia tarkemmat säännökset esimerkiksi ajo-oikeuden myöntämiseen vaadittavan opetuksen määrästä ja sisällöistä. Uudistuksessa myös implementoitiin eli toimeenpantiin

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ajokorteista (jäljempänä ajokorttidirektiivi) vaatimat muutokset suomalaisiin ajokortteihin ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/123/EY palveluista sisämarkkinoilla (jäljempänä palveludirektiivi) edellyttämät muutokset autokoululupajärjestelmään. (Ajokorttilainsäädännön kokonaisuudistus 2013.)

2.1 Toimivaltaiset viranomaiset ajokorttiasioissa

Keskeisimpinä viranomaisina ajokorttiasioissa Suomessa toimivat Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ja poliisi. Poliisi muun muassa myöntää ajokorttilain (386/2011) mukaisesti ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavan ajokorttiluvan, ajokortin kaksoiskappaleen ja henkilön ajoneuvon opetusluvan. Lisäksi poliisi valvoo kuljettajia liikenteessä ja määrää tarvittaessa liikenne rikkomuksista rangaistuksia kuten sakkoja ja ajokieltoja.

Muun toimintansa ohella Trafi hyväksyy autokoulujen opetussuunnitelmat ja valvoo niiden opetuksen laatua, hyväksyy kuljettajantutkintoja vastaanottavat henkilöt, määrittelee teoria- ja ajokokeiden sisällön, valvoo kuljettajantutkinnon vastaanottajien toimintaa, valmistuttaa ajokortit, ylläpitää tietoja ajo-oikeuksista ja ajoneuvoista ajoneuvoliikennerekisterissä ja lähettää mahdolliset muistutuskirjeet ajokortin haltijalle (Tielikenne 2013). Kuljettajantutkintoja vastaanottaa Trafín sopimuskumppanina toimiva Ajovarma Oy (Ajovarma 2013). Ennen Trafín perustamista vuonna 2010 tieliikenteeseen liittyviä asioita hoiti Ajoneuvohallintokeskus AKE (Trafín historia 2011).

2.2 Uudistuksen vaiheittainen voimaantulo

Vuonna 2011 ensimmäisessä vaiheessa voimaan tulleet säännökset koskivat ajokortin terveysvaatimuksia, ajokorttiseuraamuksia ja liikenneopettajalupaa ja liikenneopettajien opetusharjoittelua. Lisäksi M-luokan eli mopon ajokortin suorittamista koskeviin sääntöihin tuli uudistuksia, kuten kuljettajaopetuksen pakollisuus. (Ajokorttilainsäädännön kokonaisuudistus 2013.)

Toisessa vaiheessa tammikuussa 2013 toimeenpantiin EU:n ajokorttidirektiivi. Ajokorttien malli muuttui korkean turvatason mukaiseen ajokorttimalliin (Ajokorttimallit

2013). Myös voimassaolo muuttui siten, että 19.1.2013 jälkeen myönnettyt uudet ajokortit ovat määräaikaaisia. Ajokortin luokasta ja haltijan iästä riippuen kortit ovat voimassa 2-15 vuotta. Ennen 19.1.2013 myönnettyjen ajokorttien voimassaoloaika päättyy vuonna 2033. Siihen mennessä kaikki kortit pyritään vaihtamaan uuden mallisiin kortteihin. (Ajokortin voimassaoloaika 2013.)

Lisäksi toisessa vaiheessa ajokorttien luokkiin tuli uudistuksia. Mopokortti eli aiempi M-luokka muuttui AM-ajoluokaksi ja samalla kaksipyöräisen mopon ja kevyen nelipyöräisen eli mopoauton ajoluokat eriytyivät. Mopon ajo-oikeus merkitään korttiin erityisehdolla 120 ja mopoauton erityisehdolla 121 (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011, liite). Moottoripyöräkortin ajoluokkien määrä muuttui kahdesta kolmeen: A1, A2 ja A, joista A2 tuli uutena. Ajoluokkien muutoksista löytyy vertailu liitteestä 1. Kuorma-auton ajokortin kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset muuttuivat myös. Lisäksi raskaampien luokkien opetukseen, tutkintoon ja luokan korotukseen tuli muutoksia. Linja- ja kuorma-autojen ammattipätevyydestä on oma lainsäädäntönsä, johon ei tässä työssä perehdytä.

Toisessa vaiheessa ajokorttilaissa voimaan tuli myös tarkemmin tässä työssä käsiteltävä kansallinen henkilöauton ajokortin kuljettajaopetusuudistus. Uudistus syntyi pitkän tutkimustyön ja suunnittelun tuloksena. Se vaikutti muun muassa henkilöauton kuljettajakoulutuksen määrään ja opetuslupaopetuksen järjestämiseen. (Ajokorttilainsäädännön kokonaisuudistus 2013.) Henkilöauton kuljettajaopetuksen sisältöön perehdytään jäljempänä luvussa 4.

2.3 Muutoksen tavoitteet

Hallituksen esityksen (HE 212/2010, 1) mukaan lakiuudistuksen tavoitteena on ollut kehittää ajokorttisäännöksiä niin, että ne vastaisivat liikenneturvallisuusvaatimusten ohella myös perustuslain vaatimuksia. Esimerkiksi perustuslain (731/1999) 80 pykälän 1 momentin mukaan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista on säädettävä lain tasolla. Niinpä uudessa ajokorttilaissa on säädetty ajokortin, opetusluvan, autokoululuvan ja liikenneopettajaluvan saamisen ja peruuttamisen perusteista (HE 212/2010, 1).

Ajokorttilainsäädännön uudistuksessa kansallisella tasolla toimeenpannun EU:n ajokorttidirektiivin (2006/126/EY, EUVL N:o L 403) yhtenä keskeisenä tavoitteena on yhtenäistää eurooppalaisia ajokorttisääntöjä henkilöiden vapaan liikkuvuuden edistämiseksi. Lisäksi on haluttu parantaa liikenneturvallisuutta yhtenäistämällä ajokortin myöntämiseen liittyvät vähimmäisvaatimukset ja lisäämällä asteittaisuutta ajokorttien suorittamisessa (EU:n ajokorttidirektiivi 2006/126/EY, (2); HE 212/2010, 16). Ajokortin myöntämiseen liittyviä vähimmäisvaatimuksia on asetettu esimerkiksi ajokortin hakijan/haltijan terveydentilaan ja ikään. Näihin vaatimuksiin on kuitenkin jätetty kansallisia vaikuttamismahdollisuuksia. Esimerkiksi jäsenvaltiosta riippuen AM-luokan ajokortin eli mopon tai mopoauton ajokortin alaikäraja voi olla 14–18 vuotta. Suomessa kyseinen alaikäraja on 15 vuotta. EU-maiden sisällä käyttöönotettu, yhteinen ajokorttimalli vaikeuttaa ajokorttien väärentämistä ja toisaalta helpottaa ajokorttien vastavuoroista tunnustamista EU-maiden sisällä.

EU:n palveludirektiivin (2006/123/EY, EUVL N:o L 376) keskeisiä tavoitteita puolestaan ovat palvelujen sisämarkkinoiden toteutumisen varmistaminen purkamalla niitä rajoittavat esteet, palvelujen vastaanottajien oikeuksien vahvistaminen palvelujen käyttäjänä, palvelujen laadun edistäminen ja jäsenvaltioiden välisen toimivan hallinnollisen yhteistyön luominen. Ajokorttilainsäädännön kohdalla palveludirektiivin toimeenpaneminen on tarkoittanut Suomen autokoululupajärjestelmän tarkistamista ainakin autokoulujen toimilupien pysyttämisen, niiden kelpoisuusalueen ja voimassaolon kohdalla (HE 212/2010, 7).

3 AJOKORTTILAIN SISÄLLÖSTÄ

Ajokorttilaki (386/2011) koostuu kymmenestä eri luvusta, joiden tarkoituksena on liikenteen turvallisuuden ylläpitäminen ja lisääminen. Ajokorttilain (386/2011) 2 luvussa on säädetty uusista, EU:ssa yhtenäisistä ajokorttien luokista ja niiden sisältämistä ajo-oikeuksista. Ajokorttiluokat on jaettu kahteen ryhmään, ryhmät 1 ja 2, jonka mukaan määräytyy muun muassa ajokortin voimassaolo ja terveydentilavaatimukset. Karkeasti eroteltuna ryhmään 1 kuuluvat kevyet ajoneuvot, kuten mopot ja henkilöautot, ja ryhmään 2 raskaat ajoneuvot, kuten kuorma-autot. Ryhmittelyyn sinänsä ei ole tullut lakiuudistuksen myötä muutoksia, mutta ajokorttiluokat ovat muuttuneet. Ryhmittely ja ajokorttiluokat löytyvät liitteestä 1.

3.1 Ajokorttilupa ja ajokortin luovutus

Ennen ajokortin saamista täytyy hakea ajokorttilupaa, jota haetaan kirjallisesti poliisilta (Ajokorttilaki 386/2011). Lupaa voi hakea aikaisintaan vuotta ennen haettavan ajokortin luokan ikävaatimuksen täyttymistä, lukuun ottamatta B-luokan ajokorttilupaa, jota voi hakea jo kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä eli 16-vuotiaana. Lupa myönnetään, jos hakija täyttää ajokorttiluvan myöntämisen edellytykset. Hakijan jatkuva alkoholin tai muun huumaavan aineen väärinkäyttö kuljettajana ei saa vaarantaa liikennettä, ja jatkuva päihteiden väärinkäyttö on este ajokorttiluvan myöntämiselle. Poikkeuksena tästä on ajokorttiluvan myöntäminen alkoholikko-ajokorttia varten. Ajokorttiluvan hakijan vakituisen asuinpaikan on oltava Suomessa tai hänen on opiskeltava Suomessa ja opiskelun on pitänyt jatkua vähintään kuusi kuukautta. Hakija ei myöskään saa olla ajokiellossa Suomessa tai muussa ETA-valtiossa, eikä hän saa olla syyllistynyt moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeudetta viimeksi kuluneen vuoden aikana ajokorttilupaa haettaessa. Tarvittaessa hakijan tulee esittää opetustodistus, jos laki ei vaadi kuljettajantutkinnon suorittamista. (Ajokorttilaki 386/2011.)

Haettavan ajokortin ajokorttiluokan ryhmästä riippuen hakijan tulee täyttää tietyt terveysvaatimukset, jotka on myös määritelty ajokorttilaissa (386/2011). Terveysvaatimuksista on säädetty tarkemmin sosiaali- ja terveysministeriön antamassa asetuksessa ajoterveydestä (1181/2011). Ajokorttilaissa (386/2011) on säädetty poikkeustapauksista,

jolloin ajokorttilupaa ei tarvitse hakea kuten ajokortin kaksoiskappaleen hakeminen rikkoutuneen tai kadonneen ajokortin tilalle.

Ajokortti voidaan luovuttaa hakijalle, jos ajokorttilain (386/2011) 24 §:n edellytykset ajokorttiluvasta, iästä ja hyväksytystä kuljettajantutkinnosta laissa säädettyin poikkeuksin täyttyvät. Ajokorttiluvan myöntämisen jälkeen henkilön täytyy siis täyttää ajoluokan vaatima ikä ja suorittaa mahdollisesti vaadittu kuljettajantutkinto, johon usein liittyy myös kuljettajaopetusta, ennen virallisen ajokortin luovuttamista. (Ajokorttilaki 386/2011.)

Lakiuudistuksen myötä uudet ajokortit lähetetään pääsääntöisesti postitse kotiin ajokorttilain (386/2011) mukaisesti. Aiemmin ajokortti luovutettiin poliisin tai Ajovarman eli kuljettajantutkinnot vastaanottavan yrityksen toimesta. Ajokorttia ei lähetetä postitse esimerkiksi silloin kun ajokorttia tilattaessa henkilö on ajokiellossa, tällöin ajokortin luovuttaa poliisi (Ajokortin luovuttaminen 2014). Ajokorttien postittamisesta kotiin on annettu tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksessa ajokorteista (423/2011).

3.2 Erityisehdot ajokortissa

Ajokorttiin voidaan tarvittaessa lisätä erilaisia ehtoja ja rajoituksia ajokorttilain (386/2011) mukaan. Ehdot voivat koskea esimerkiksi ajokortin haltijalle asetettua vaatimusta silmälasien tai kuulolaitteen pitämisestä ajon aikana. Myös vaatimus alkoholukosta haltijan kuljettamassa ajoneuvossa merkitään koodilla ajokorttiin. Alkoholukosta on säädetty tarkemmin laissa alkoholukolla valvotusta ajo-oikeudesta (439/2008). Kuljettajantutkinnon ajokokeen voi ajokorttilain uudistuksen myötä suorittaa myös automaattivaihteisella autolla, jolloin ajo-oikeus myönnetään vain automaattivaihteiselle ajoneuville ja tästä tulee merkintä ajokortin ehtoihin. (Ajokorttilaki 386/2011.) Ehdot merkitään ajokortteihin niiden takapuolelle numerokodeilla, jotka ovat pääsääntöisesti samat koko EU:n alueella EU:n ajokorttidirektiivin (2006/126/EY) mukaisesti. Trafin listaamat yleisimmät erityisehdot löytyvät liitteestä 2. Esimerkiksi vaatimusta näönkorjauksesta (silmläsit, piilolinssit) ajon aikana merkataan koodilla 01 ja alkoholukkoa koodilla 111.

3.3 Kuljettajaopetus ja kuljettajantutkinto

Ajokortin myöntämiseksi edellytettävää kuljettajantutkintoa edeltää yleensä kuljettajaopetus, jonka tavoitteena ajokorttilain (386/2011) mukaan on edistää oppilaiden kehittymistä vastuullisiksi kuljettajiksi antamalla heille perusvalmiudet kuljettaa ajoneuvoa liikenteessä turvallisesti. Kuljettajaopetusta ei tarvitse käydä esimerkiksi traktorikorttia varten. Oppilaiden tulee tuntee vastuunsa kuljettajina myös muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta ja ympäristövaatimusten huomioon ottamisesta ja sovittaa ajotapansa sen mukaisesti. Kuljettajaopetus koostuu teoria- ja ajo-opetuksesta. B-luokan eli henkilöauton ajokortin kuljettajaopetuksessa on perusvaiheen lisäksi harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe. (Ajokorttilaki 386/2011.) Teoria- ja ajo-opetuksen sisältö ja määrä riippuu ajokorttiluokasta. Sisällöstä ja määristä on säädetty tarkemmin valtioneuvoston asetuksessa ajokorteista (423/2011). Ajokorttilain (386/2011) mukaan kuljettajaopetuksessa noudatetaan kyseiselle ajokorttiluokalle suunniteltua opetussuunnitelmaa. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi vahvistaa ajokorttilain mukaisesti nämä autokoulujen ja oppilaitosten kuljettajaopetuksessa käyttämät opetussuunnitelmat.

Ajokorttilain (386/2011) 5 luvusta löytyvät kuljettajantutkintoa koskevat säädökset. Kuljettajantutkintoon päästäkseen henkilön tulee täyttää säädetty ikävaatimus, hänellä tulee olla tutkinnon luokkaa vastaava ajokorttilupa ja lisäksi hänen tulee olla saanut tutkinnon luokkaa vastaava kuljettajaopetus. Laissa on määritelty myös tilanteita, joissa kuljettajanopetusta ei tarvitse suorittaa kuten se, että henkilöllä on jo aiemmin ollut vastaavan luokan ajokortti. Kuljettajantutkintoon voi sisältyä teoria-, käsittely- tai ajokoe tai kaikki edellä mainitut kokeet. Ajokokeeseen voi osallistua vasta teoriakokeen suorittamisen jälkeen. Kun kuljettajantutkinto on suoritettu, siitä on annettava todistus, joka oikeuttaa tutkinnon suorittajaa ajamaan todistuksessa mainittuun luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa Suomessa yhden kuukauden ajan. Virallinen lyhytaikainen tai pitkäaikainen ajokortti postitetaan ajo-oikeuden haltijalle. Jos tutkintosuoritus hylätään, voidaan tutkinnon suorittajalle määrätä esimerkiksi lisäopetusta, jotta hän pääsee kuljettajantutkintoon uudelleen. (Ajokorttilaki 386/2011.)

Autokoulun pitäminen on Suomessa luvanvaraista toimintaa. Luvan myöntävä viranomais on Trafi, joka myös hyväksyy autokoulujen opetussuunnitelmat ja valvoo niiden toimintaa yhdessä kuljettajantutkinnon vastaanottajien kanssa. Autokouluissa ope-

tusta antavat liikenneopettajat, joilta vaaditaan erikoisammattitutkinto. Liikenneopettajien luvat puolestaan myöntää poliisi. (Ajokorttilaki 386/2011.)

3.4 Ahvenanmaalla ja ulkomailla annetut ajokortit

Ajokorttilain (386/2011) 6 luvussa on säädetty myös Ahvenanmaalla ja ulkomailla annettujen ajokorttien voimassaolosta Suomessa. Ahvenanmaalla annetulla ajokortilla saa ajaa Suomessa, samoin kuin muussa EU- tai ETA-valtiossa ja Ruotsissa, Norjassa, Islannissa tai Tanskassa annetulla ajokortilla. Lisäksi niin kutsutuissa sopimusvaltiossa annettu ajokortti oikeuttaa ajokorttilain (386/2011) 60 §:n ehtojen täytyessä kuljetta-
maan Suomessa ajokorttiin merkittyä luokkaa vastaavaa ajoneuvoa kahden vuoden ajan siitä, kun ajokortin haltija on asettunut maahan vakinaisesti asumaan. Sopimusvaltioita ovat Genevessä vuonna 1949 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 11/1959) tai Wienissä vuonna 1968 tehtyyn tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen (SopS 30/1986) liittyneet maat. Sopimusten piiriin kuuluu suuri osa maailman maista. Yksi merkittävä maa, joka ei kuulu sopimusvaltioihin, on Kiina.

Sopimusvaltion ajokortin haltija voi halutessaan hakea ajokorttilain (386/2011) mukaan vaihtoa suomalaiseen ajokorttiin, jos hän asuu vakinaisesti Suomessa. Ellei kansainvälisistä sopimuksista muuta johdu, muiden maiden ajokortit eivät ole Suomessa voimassa. Ajokorttiluvan hakemista tai kuljettajaopetuksen suorittamista varten ei kuitenkaan edellytetä Suomen kansalaisuutta, eli suomalaisen ajokortin voi suorittaa kuka vaan muut laissa asetetut vaatimukset täyttävä henkilö. (Ajokorttilaki 386/2011.)

3.5 Rikkeistä ja rangaistuksista

Ajokiellosta ja muista rikeseuraamuksista on säädetty ajokorttilain (386/2011) 7 luvussa, jonka mukaan ajoneuvon kuljettajan tulee ajaessaan noudattaa liikennesääntöjä ja muita lain asettamia velvoitteita, muutoin poliisi tai tuomioistuin voi asettaa kuljettajan ajokieltoon. Ajokieltoon voidaan määrätä yhden tai useampien toistuvien rikkomusten perusteella tai esimerkiksi ajokyvyn estävän sairauden perusteella. Ajokieltoa lievempiä rangaistuksia ovat varoitus, jonka poliisi voi antaa ajokiellon sijasta, ja huomautus, jonka poliisi voi antaa rikkomuksen ollessa olosuhteet huomioon ottaen vähäinen. (Ajo-

korttilaki 386/2011.) Ajokorttirikkomuksesta voidaan tuomita sakkoihin esimerkiksi silloin, kun ajokortti ei ole ajettaessa mukana. Rikoslaisissa (39/1889) on määritelty rangaistukset muun muassa kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta ja rikkomuksista, jotka koskevat tieliikennelakia ja ajoneuvolakia.

Ajokorttilain (386/2011) mukaan ajokielto voi kestää yhdestä kuukaudesta viiteen vuoteen. Toistuvien rikkomusten perusteella ajokielto voi olla yhdestä kuuteen kuukautta, kun taas esimerkiksi törkeästä rattijuopumuksesta tai törkeästä liikenne rikoksesta käräjäoikeus voi tuomita viiden vuoden ajokieltoon. Taulukossa 1 on esitetty tietyn ajan sisällä tapahtuneiden, toistuvien rikkeiden määrät, jotka johtavat ajokieltoon. Pitkäaikaisen ajokortin haltija määrätään ajokieltoon, jos hän tekee vuoden sisällä kolme rikettä tai kahden vuoden sisällä neljä rikettä. Kunnollisuusvelvoitteen aikana kuljettaja määrätään ajokieltoon helpommin kuin pitkäaikaisen ajokortin haltija. Ajokieltoon määrätään, jos rikkeitä on vuoden sisällä kaksi tai kahden vuoden sisällä kolme. Kahta vuotta vanhempia rikkeitä ei oteta huomioon toistuvien rikkomusten perusteella ajokieltoa määrättäessä.

TAULUKKO 1. Tietyn ajan sisällä tehtyjen rikkeiden määrät, jotka johtavat ajokieltoon (Ajokorttilaki 386/2011)

	Rikkeiden määrä	Aika, jonka sisällä rikkeet tehty/vuosina
Pitkäaikainen ajokortti	3	1
	4	2
Kunnollisuusvelvoitteen aikana eli kahden vuoden sisällä lyhytaikaisen ajo-oikeuden saamisesta	2	1
	3	2

4 KULJETTAJAOPETUS, SEN VAIHEET JA RAKENNE

Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetuksella tarkoitetaan ajokortin hakijalle annettavaa teoria- ja ajo-opetusta, jotka ovat edellytyksiä kuljettajantutkintoon pääsemiselle. Ajokorttilain (386/2011) mukaan opetus voidaan antaa joko autokoulussa tai opetusluvalla. Ennen kuljettajaopetukseen osallistumista on haettava poliisilta ajokorttilupaa (Ajokorttilaki 386/2011). Ajokorttilainsäädännön kokonaisuudistuksessa 2013 kuljettajaopetusta uudistettiin pelkästään kansallisella tasolla eli kuljettajaopetus ei EU:n tasolla ole vielä yhtenäinen. Toisaalta ajokorttidirektiivi (2006/126/EY) määrittelee sisältövaatimukset kuljettajantutkinnon teoriakokeelle ja ajotaitoa sekä ajotapaa mittaavalle kokeelle. Jäsenvaltiot saavat siis toteuttaa haluamallaan tavalla kuljettajaopetuksen, kunhan kuljettajille yhtenäiset tieto- ja taitovaatimukset EU:n alueella varmistetaan yhtenäisellä kuljettajantutkinnolla.

4.1 Kuljettajaopetus viime vuosikymmeninä

90-luvun alussa Suomi oli edelläkävijä kuljettajaopetuksen uudistajana (Katila & Keskinen 2003, 1). Kuljettajaopetus muuttui kaksivaiheiseksi vuonna 1990, jolloin lisättiin myös liukkaalla ja pimeällä ajamisen harjoittelu osaksi kuljettajaopetusta (Liikenneministeriön päätös ajokorttiasetuksen... 846/1990). 90-luvun alussa uusien kuljettajien loukkaantumisiin ja kuolemiin johtaneiden onnettomuuksien riski laski huomattavasti aiempaan verrattuna (Katila & Keskinen 2003, 11–12). Toisaalta kehitys pysähtyi vuosikymmenen loppupuolella ja 2000-luvulla tiettyjen ajotaitojen katsottiin jopa heikentyneen (Katila & Keskinen 2003, 11–12; HE 212/2010, 30). Kuljettajaopetuksen sisältöön on tehty joitakin muutoksia myös 90-luvun jälkeen, mutta ne eivät ole olleet yhtä kokonaisvaltaisia kuin tuore uudistus.

Tavoitteenaan liikennekuolemien väheneminen valtioneuvosto linjasi, että kuljettajakoulutuksen perusopetusta uudistettaisiin lisäämällä ajo-opetuksen ohjattua ja valvottua ajoharjoittelua eli ajo- ja teoriaopetuksen määrää (Periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 2006). Myös vaativissa olosuhteissa ajamisen opetuksen (liukkaan kelin ja pimeällä ajamisen harjoittelu) toteuttamista tulisi yhdenmukaistaa. Lisäksi edistettäisiin mahdollisuuksia käyttää ammattiopetusta yksityisopetuksen eli opetuslu-

paopetuksen tukena. (Periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 2006, 5.) Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksessä liikenneturvallisuudesta ja sen kehityksestä (2007) linjauksia tarkennettiin edelleen. Siinä korostettiin opetuksen määrän lisäämisen ohella ajokokemuksen lisäämistä opetukseen tulon ajankohtaa aikaistamalla ja ennakoivan ajamisen ja muun liikenteen huomioinnin panostamista (Selvitys liikenneturvallisuudesta ja sen kehityksestä 2007, 13.). Hallituksen esityksen mukaan (212/2010, 30) B-luokan kuljettajaopetusta haluttiin kehittää kuljettajien liikenteellisten valmiuksien parantamiseksi ja onnettomuuksien vähentämiseksi.

B-luokan kuljettajaopetuksen konkreettisen uudistuksen perustana on käytetty Ajoneuvohallituksen, entisen Ajoneuvohallintokeskuksen ja Liikenteen turvallisuusviraston Trafin teettämiä selvityksiä mm. Turun yliopistolla. Tutkimuksia on esitelty jäljempänä. Kuljettajaopetuksen uudistus sai kannatusta myös liikenneministerin vuoden 2010 keväällä asettamalta työryhmältä, jonka tehtävänä oli selvittää nuorten kuljettajien turvallisuuden liittyviä toimenpiteitä. Vuodesta 2006 lähtien vireillä ollut uudistushanke on lykkääntynyt ajokorttirekisterin kokonaisuudistuksen ja ajokorttidirektiivin edellyttämien lainsäädäntömuutosten ja kuljettajatietojärjestelmien valmistumisten odottamisen takia. (HE 212/2010, 43–44.)

Uudistuksen perustana käytetyssä, Ajoneuvohallintokeskuksen Turun yliopistolla teettämässä ehdotuksessa 2010-luvun opetussuunnitelmaksi ajokorttiluokkaa B varten (Keskinen, Peräaho, Katila, Hernetkoski, Laapotti 2009) on hahmoteltu uuden opetussuunnitelman rakennetta ja sisältöjä. Tekijät ovat tutkineet kuljettajantutkinnon vastaanottajien ajokokeessa tekemien arviointien yhteyksiä uusien kuljettajien turvallisuuteen. Edellä mainittujen valtioneuvoston ja liikenne- ja viestintäministeriön linjausten lisäksi ehdotuksen taustalla on käytetty laajaa niin Suomessa kuin ulkomailla tehtyä tutkimusaineistoa. Tärkeä rooli ehdotuksen taustalla on myös Euroopassa tapahtuneella kehityksellä ja kansainvälisellä GDE-mallilla (Goals for Driver Education). GDE-mallista kerrotaan tarkemmin kappaleessa 4.2.

Pelkkää hahmotelmaa tarkemmin kuljettajaopetus on suunniteltu Turun yliopiston Trafin pyynnöstä tekemässä ehdotuksessa kolmivaiheiseksi kuljettajaopetuksesi B-luokan ajo-oikeutta varten (Keskinen, Peräaho, Laapotti, Katila, Hernetkoski 2010). Kyseisessä ehdotuksessa on suunniteltu yksityiskohtaisesti kuljettajaopetuksen tavoitteet, arviointi, sisällöt ja menetelmät. Mallin pohjana ja sisällön jäsentäjänä on käytetty edellä mainit-

tua GDE-mallia ja liikennekäyttäytymisen hierarkiamallia. Suunnitelmaa on pitkälti noudatettu lopullisessa kuljettajaopetuksen uudistuksessa ja esimerkiksi Trafín hyväksymien opetussuunnitelmien pohjana.

4.2 GDE-malli

GDE-malli eli Goals for Driver Education on Hatakan, Keskinen, Gregersenin, Gladin ja Hernetkosken julkaisema malli, joka perustuu suomalaiseen liikennepsykologiseen tutkimukseen ja kehittyi nykyiseen muotoonsa EU:n GADGET-projektin yhteydessä. Kuljettajaopetuksen pohjana toimivat mallin mukaiset tiedot ja taidot, jotka kuljettajaopetuksen aikana oppilaan pitäisi sisäistää. Mallista löytyy neljä eri tasoa: elämän tavoitteet ja elämisen taidot, ajamisen tavoitteet ja ajotilanne, liikennetilanteiden hallinta ja ajoneuvon käsittely, joista ensimmäinen on mallissa ylimpänä ja viimeinen alimpana. Vaikka tasojen sisällöt on eritelty toisistaan, eivät ne kuitenkaan ole toisistaan riippumattomia, mutta toisaalta eivät myöskään tasavertaisia keskenään. (Peräaho, Keskinen & Hatakka 2003, 2 ja 5.)

Ylimmällä tasolla GDE-mallissa ovat elämän tavoitteet ja elämisen taidot, jolla kuljettajaopetuksen näkökulmasta tarkoitetaan esimerkiksi sitä kuinka kuljettajan elämäntavat, sosiaaliset paineet ja omat itsehallintataidot vaikuttavat ajamiseen (Peräaho ym. 2003, 12). Nuoren miehen, jonka tarkoituksena on ajella hienoa autoa kylillä enemmänkin ajanvietteenä, ajamiseen taustalla vaikuttavat tekijät ovat erit kuin keski-ikäisen naisen, joka ajaa lapsi kyydissään kotoa päiväkotiin. Tämän ylimmän hierarkian vaikutukset ovat hyvin laajat ja monimuotoiset ja vaikuttavat kuljettajan käyttäytymiseen jatkuvasti.

Toiseksi ylimmällä tasolla ovat ajamisen tavoitteet ja ajotilanne tietyllä matkalla. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi matkan tavoitteita ja tarpeellisuutta, matkustustavan valintaa sekä kuljettajan omaa tilaa (Peräaho ym. 2003, 12). Matkaa suunnitellessa on hyvä miettiä käyttääkö omaa autoa vai hyödyntääkö julkista liikennettä, reittivalintoja ja ajo-kuntoa esimerkiksi väsymyksen, lääkkeiden tai alkoholin käytön takia.

Toiseksi alimmalla tasolla on liikennetilanteiden hallinta eli esimerkiksi se kuinka kuljettaja hallitsee liikennesäännöt, tilannenopeudet, vaikeat olosuhteet ja osaa kommunikoida muiden liikenteenkäyttäjien kanssa (Peräaho ym. 2003, 12). Mikäli kuljettaja ei

osaa reagoida eri tilanteisiin tai lukea liikennemerkkejä, kykene hallitsemaan tilannopeuksia tai huomioimaan muita liikenteenkäyttäjiä, ovat riskit liikenteessä melkoiset. Samoin Peräahon mukaan (2003, 12) alimmalla tasolla olevan ajoneuvon käsittelyn hallitseminen on perusvaatimus kuljettajalle. Kuljettajan tulee osata hallita autoa ja tietää perusasiat auton ominaisuuksista kuten renkaan pidosta, päästöistä ja ajovaloista.

Liikennekäyttäytymisen hierarkiamalli on 5-tasoinen emeritusprofessori Esko Keskinen kehittänyt ja se on alimmilta tasoiltaan samanlainen kuin GDE-malli. GDE-mallin ylin elämän tavoitteiden ja elämisen taitojen hierarkia on Keskinen mallissa toiseksi ylimpänä ja ylimpänä viidennellä tasolla on yhteiskunta, sosiaalinen ja fyysinen ympäristö sekä kulttuuri. Näillä tarkoitetaan muun muassa lainsäädäntöä, arvoja ja normeja. (Keskinen 2003, Keskinen ym. 2009, 3–4 mukaan.)

Katilan ja Keskinen tutkimuksessa (2003, 29–35) on arvioitu GDE-mallin toteutumista aiemmin voimassa olleessa kaksivaiheisessa kuljettajaopetuksessa. Tuloksien mukaan GDE-mallin ylimmällä elämän tavoitteiden ja elämisen taitojen tasolla olevat tavoitteet eivät toteutuneet entisessä kuljettajaopetuksen mallissa oikeastaan lainkaan. Toisaalta kahden alimman tason, eli auton käsittelyyn ja liikennetilanteiden hallintaan liittyvät tavoitteet toteutuivat erittäin hyvin. (Katila & Keskinen 2003, 29–35.) Ylimmän tason tavoitteita onkin pyritty korostamaan uudessa kuljettajaopetuksessa.

4.3 Kuljettajaopetuksen tavoitteet ja tarkoitus

Aiemmin kuljettajaopetuksen tavoitteista säädettiin jo kumotussa ajokorttiasetuksessa (845/1990, 19 §). Sen mukaan kuljettajaopetuksen tavoitteena oli, että oppilas kykenee välttämään vaaratilanteita ja toimimaan niissä oikein onnettomuuden ehkäisemiseksi tai sen seurausten lieventämiseksi. Kuljettajaopetuksessa oli myös korostettava erityisesti huomaavaisuutta muita tienkäyttäjiä kohtaan. Ajokorttilainsäädännön uudistuksen myötä kuljettajaopetuksen tavoitteista säädetään ajokorttilaissa (386/2011). Sen mukaan kuljettajaopetuksen tavoitteena on antaa oppilaille perusvalmiudet kuljettaa ajoneuvoa liikenteessä turvallisesti ja näin edistää oppilaiden kehittymistä vastuullisiksi kuljettajiksi. Kuljettajaopetuksen tarkoituksena ajokorttilain (386/2011) mukaan puolestaan on, että oppilaat tuntevat **vastuunsa** kuljettajina myös muiden tienkäyttäjien **turvallisuudesta** ja **ympäristövaatimusten** huomioon ottamisesta ja soveltavat ajotapansa sen mu-

kaisesti. Kumotun ajokorttiasetuksen asettamia tavoitteita ei kuitenkaan ole unohdettu, vaan uuden kuljettajaopetuksen tavoitteita on laajennettu pelkästä ennakoinnista ja vaaratilanteiden välttämisestä myös vastuun tuntemiseen kuljettajana niin muita liikenteessä kulkevia kuin ympäristöä kohtaan.

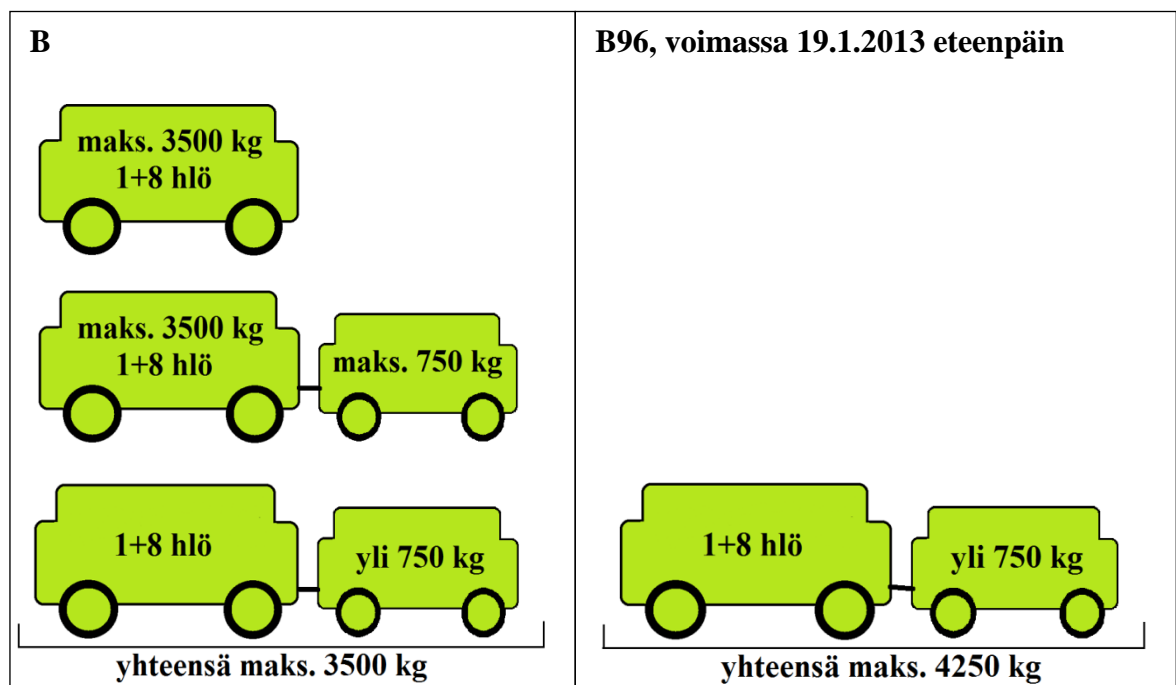
Ehdotuksessa 2010-luvun opetussuunnitelmaksi ajokorttiluokkaa B varten vastuullisuutta on tutkittu sekä turvallisuuden että ympäristövaatimusten näkökulmista (Keskinen ym. 2009, 12–13). Vastuullisuuden korostamisen tulee näkyä koko kuljettajaopetusprosessin ajan. Ehdotuksessa kuljettajan vastuu turvallisuudesta on asetettu tavoitteista tärkeimmäksi. Turvallinen kuljettaja osaa tunnistaa ja välttää riskejä sekä sovitaa oma ajamisensa mahdollisten riskien mukaan. Turvallisuuteen liikenteessä on kytketty myös sosiaalisuuden näkökulma. Hernetkosken, Katilan, Laapotin, Lammin ja Keskinen (2007, 125) mukaan liikenteen sosiaalisilla taidoilla tarkoitetaan käyttäytymistä, joka johtaa sekä yksilön että muiden liikkujien, liikennejärjestelmän, kannalta positiivisiin sosiaalisiin seurauksiin. Kuljettajaopetuksessa oppilasta autetaan tunnistamaan omat heikkoudet ja vahvuudet, sekä tiedostamaan miten persoonallisuus ja tapasuhtautua asioihin vaikuttavat ajotapahtumaan (Keskinen ym. 2009, 13).

Keskinen ym. (2009) mukaan kuljettajan on oivallettava oman toimintansa merkitys sekä ympäristöhaittojen minimoinnissa että oman ajonsa taloudellisuudessa. Taloudellinen ajotapa on yhteydessä myös turvallisuuteen. Matkapäätöksissä, kuluttavan vallinnassa ja reittien suunnittelussa korostuu taloudellinen aspekti. (Keskinen ym. 2009, 13.) Oppilaan on hyvä tiedostaa tilanteet, jolloin ei ole turvallista tai ympäristön näkökulmasta viisasta ajaa autolla, vaan on parempi valita esimerkiksi bussi.

4.4 B-luokan ajo-oikeus

Ajokorttilain (386/2011) mukaan B-luokan eli henkilöauton ajokortti oikeuttaa kuljettamaan ajoneuvoja, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä. Lisäksi se oikeuttaa ajamaan ajoneuvoyhdistelmiä, joissa on B-luokan vetoauto ja, joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg sekä ajoneuvoyhdistelmiä, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg, mutta ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 3 500 kg. Lakiuudistuksen myötä B-

luokan ajokortin haltijalla on erillisen ajokokeen suorittamalla oikeus kuljettaa lisäksi sellaista ajoneuvoyhdistelmää, jossa on B-luokan vetoauto ja perävaunun kokonaismassa ylittää 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 3 500 kg mutta ei 4 250 kg. (Ajokorttilaki 386/2011.) Ajokokeen suorittamisesta tulee ajokortin erikoisehtoihin merkintä 96 (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011). Tätä B96-ajokorttiluokkaa ei siis ollut erikseen olemassa ennen ajokorttilain voimaantuloa, vaan kyseinen ajoneuvoyhdistelmä vaati aiemmin BE-luokan ajokortin. B-luokan ajo-oikeuksia on selvennetty kuviossa 1. B96-luokan ajokortteja on myönnetty vain muutama vuoden 2013 aikana (Pylväs 2013).



KUVIO 1. Ajoneuvot ja yhdistelmät, joita B-luokan ajokortti oikeuttaa ajamaan (Ajokorttilaki 386/2011; valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011)

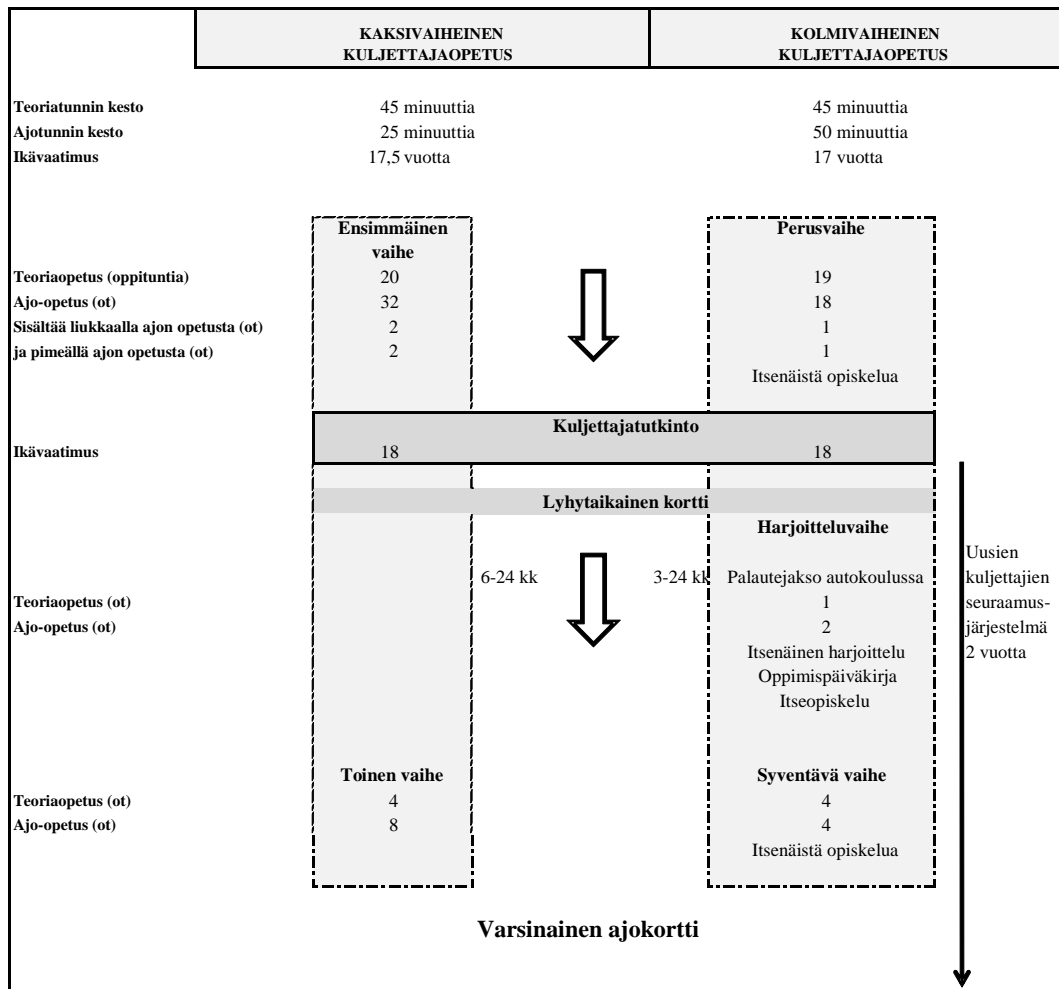
Henkilöautoja ovat ajoneuvolain (1090/2002) mukaan henkilöiden kuljetukseen valmistetut ajoneuvot, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle. Pakettiautoja ovat tavaran kuljetukseen valmistetut ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg. (Ajoneuvolaki 1090/2002.) B-luokan ajokortti siis oikeuttaa kuljettamaan sekä henkilö- että pakettiautoja. Kuten ennen lakimuutosta B-luokan ajokortti oikeuttaa ajokorttilain (386/2011) mukaan ajamaan lisäksi AM- ja T-luokan ajoneuvoja eli muun muassa mopoja, mopoautoja, moottorikelkkoja ja traktoreita.

Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetuksessa käytettävälle ajoneuvolle on asetettu vaatimukset valtioneuvoston asetuksessa ajokorteista (423/2011), jonka mukaan opetusajoneuvona voidaan käyttää vähintään neljälle henkilölle rekisteröityä B-luokan henkilöautoa. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää myös B-luokkaan kuuluvaa pakettiautoa tai asuntoautoa. Autokoulussa käytettävä ajoneuvo on varusteltava opettajan jarru- ja kytkinpolkimella sekä ulkopuolisella taustapeilillä. (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011.) Suositeltavaa on myös kiinnittää opettajalle tarkoitettu ajoneuvon sisäpuolelle asennettava peili. Ajoneuvon taakse on kiinnitettävä opetusajoneuvon tunnus, joka on valkoinen tasasivuisen kolmion muotoinen kilpi. (Opetusajoneuvo 2013.)

4.5 Opetuksen sisältö ja vaiheet

Ajokorttilain (386/2011) mukaan kuljettajaopetuksen sisältöön on sisällytettävä ainakin tiedot liikennejärjestelmästä, liikenteen sosiaaliseen ympäristöön ja vuorovaikutukseen liittyvistä vaatimuksista sekä tiedot liikenteen ympäristövaikutuksista. Lisäksi on opetettava tiedot kuljettajan ajokykyyn ja eri tienkäyttäjärühmien turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. On opetettava myös ajoneuvon oikeasta käyttötavasta, käsittelystä ja kuljettamisesta sen erityispiirteiden mukaisesti, samalla liikennesääntöjä noudattaen erilaisissa liikennetilanteissa ja ympäristöissä turvallisesti, taloudellisesti, ekologisesti ja joustavasti. Opetukseen kuuluu myös tietoa liikenteen vaaratilanteiden tunnistamisesta ja välttämisestä sekä vaikeissa olosuhteissa ajamisesta. (Ajokorttilaki 386/2011.)

Lakiuudistuksen myötä opetusvaiheita on kahden sijaan nykyään kolme. Mallien eroja on havainnollistettu kuviossa 2. Entisessä mallissa kuljettajaopetus aloitettiin ensimmäisellä vaiheella, johon kuului tietty määrä teoria- ja ajo-opetusta. Opetuksen sai aloittaa kuusi kuukautta ennen kuin oppilas täytti ajokortin saamiselle säädetyn vähimmäisiän. Käytännössä tämä tarkoitti henkilöauton ajokortin kohdalla, että opetuksen sai aloittaa 17,5-vuotiaana säädetyn vähimmäisiän ollessa 18 vuotta. Ensimmäisen vaiheen jälkeen oppilaan tuli suorittaa hyväksytysti kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokokeet, jotta ajokortin hakijalle voitiin myöntää niin sanottu lyhytaikainen ajokortti, joka antoi ajo-oikeuden kahden vuoden ajaksi.



KUVIO 2. Vanhan ja uuden kuljettajaopetuksen vertailu (Ajokorttilaki 386/2011; valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011; tieliikennelaki 267/1981; ajokorttiasetus 845/1990, kumoutunut)

Kuten kuviossa 2 on havainnollistettu aiemmin jatko-opetukseen eli toiseen vaiheeseen sai osallistua aikaisintaan puolen vuoden ja enintään kahden vuoden kuluttua lyhytaikaisen kortin saamisesta. Jatko-opetus sisälsi ajon arvioinnin, ajoharjoitteluradalla annettavia näyttöjä, teoriaopetuksen ja opettajan johdolla käytävät ryhmäkeskustelut. Opetukseen kuului myös pimeällä ajon opetusta, jonka pystyi suorittamaan joko ensimmäisessä tai toisessa vaiheessa. Uusilla kuljettajilla oli velvollisuus ajaa rikkeettömästi, muutoin kuljettaja saatettiin määrätä ajokieltoon (kunnollisuusvelvoite). Se taas saattoi johtaa varsinaisen ajokortin saamisen lykkäytymiseen. Toisen vaiheen suorittamisen jälkeen, mutta kuitenkin aikaisintaan 1,5 vuotta lyhytaikaisen ajokortin myöntämisestä, voitiin myöntää varsinainen ajokortti. Opetuksen tarkempi sisältö eli opetussuunnitelma hyväksyttiin Ajoneuvohallintokeskuksella. Teoria- ja ajo-opetuksen määristä säädet-

tiin liikenneministeriön päätöksessä ajokorttiasetuksen soveltamisesta (846/1990) ja toteuttamisesta ajokorttiasetuksessa (845/1990).

Kuvion 2 mukaisesti uudessa kolmivaiheisessa mallissa opetus alkaa lähes entistä ensimmäistä vaihetta vastaavalla perusvaiheella. Aiemmasta poiketen B-luokan opetukseen voi osallistua jo 17-vuotiaana, eli puoli vuotta aiemmin kuin ennen. Perusvaiheen teoria- ja ajo-opetuksen jälkeen 18 vuotta täyttänyt voi osallistua kuljettajantutkintoon. (Ajokorttilaki 386/2011.) Uudessa mallissa kuljettajantutkinto halutaan mieltää enemmänkin osaksi koulutusprosessia kuin pelkäksi loppukokeeksi (Keskinen ym. 2009, 19). Ajokorttilain (386/2011) mukaan hyväksytyin kuljettajantutkinnon jälkeen alkaa harjoitteluvaihe, jonka aikana harjoitellaan ajamista itsenäisesti ja osallistutaan autokoulun palautejaksolle. Vanhassa mallissakin oli kuljettajantutkintoa seurannut aika, jolloin harjoiteltiin itsenäistä ajamista ennen toista vaihetta, mutta siihen ei kuulunut minkäänlaista seurantaa tai palautejaksoa.

Kuten kuviossa 2 on esitetty aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua, mutta kuitenkin viimeistään kahden vuoden kuluessa kuljettajantutkinnon suorittamisesta oppilas voi osallistua viimeiseen eli syventävään vaiheeseen. Harjoitteluvaiheen palautejakson opetus tulee olla saatuna ennen syventävään vaiheeseen osallistumista. Viimeisessä vaiheessa kehitetään perusvaiheen opetuksessa ja harjoitteluvaiheessa hankittuja tietoja ja taitoja. Myös tähän vaiheeseen kuuluu teoria- ja ajo-opetusta. Itsenäisen opiskelun määrää ja asemaa on korostettu jokaisessa kuljettajaopetuksen vaiheessa. Varsinainen ajokortti voidaan myöntää syventävän vaiheen jälkeen, kuitenkin aikaisintaan vuoden kuluttua lyhytaikaisen ajokortin myöntämispäivämäärästä. Nykyäänkin uusia kuskeja koskee ajokorttilain (386/2011) mukainen kunnollisuusvelvoite eli uusien kuskien seuraamisjärjestelmän mukainen velvollisuus ajaa rikkeettömästi kahden vuoden ajan lyhytaikaisen ajokortin myöntämisestä eteenpäin. Kuljettajaopetuksen toteuttamisesta säädetään ajokorttilaissa (386/2011), ajo- ja teoriaopetuksen määristä puolestaan valtioneuvoston asetuksessa ajokorteista (423/2011). Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy tarkemmat opetussuunnitelmat, joita tulee noudattaa opetuksen eri vaiheissa (Ajokorttilaki 386/2011).

Ajokorttilain (386/2011) mukaan perusvaiheen ajo-opetuksen aikana ajoneuvon kuljettajaksi katsotaan opettaja. Harjoitteluvaiheessa ja syventävän vaiheen aikana kuljettajaksi taas katsotaan oppilas. (Ajokorttilaki 386/2011.)

4.5.1 Perusvaihe

Kuten aiemmin mainittiin entinen ensimmäinen vaihe vastaa pääsääntöisesti nykyistä perusvaihetta. Perusvaiheen voi aloittaa ajokorttiluvan myöntämisen jälkeen (Ajokorttilaki 386/2011). Valtioneuvoston asetuksessa ajokorteista (423/2011) on säädetty opetus-tuntein määrästä, jonka mukaan yhden teoritunnin pituus on 45 minuuttia, ja nykyisin niitä tulee henkilöauton kuljettajaopetuksessa olla 19 kappaletta. Aiemmin tunteja piti ensimmäisessä vaiheessa olla 20 kappaletta (Liikenneministeriön päätös ajokorttiasetuksen... 846/1990). Perusvaiheessa teoriaosuuden määrää on siis tiivistetty yhdellä opetustunnilla. Valtioneuvoston asetuksen (423/2011) mukaisesti teoritunteja saa pitää enintään neljä päivässä.

Ajo-opetusta perusvaiheeseen kuuluu valtioneuvoston asetuksen (423/2011) mukaan vähintään 18 tuntia, jotka ovat 50 minuutin mittaisia. Opetus sisältää yhden tunnin pimeällä ajon opetusta, joka voidaan kuitenkin olosuhteiden takia pitää perusvaiheen jälkeen. (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011.) Ennen lakiuudistusta ajo-opetusta oli kumoutuneen ajokorttiasetuksen (845/1990) mukaan 25 minuutin mittaisissa jaksoissa 32 kappaletta, joista pimeän ajon opetusta oli kaksi tuntia. Yhtä lailla pimeän opetus voitiin siirtää ensimmäisen vaiheen jälkeen pidettäväksi, jos olosuhteet sitä vaativat eli ajo-opetus sijoittui valoisaan vuodenaikaan. (Ajokorttiasetus 845/1990, kumoutunut.) Ajo-opetusta on siis perusvaiheeseen lisätty 100 minuuttia eli kaksi 50 minuutin oppituntia. Ajo-opetusta saa antaa enintään kaksi tuntia päivässä ja vain yhden tunnin kerrallaan (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011).

Lain asettamista opetuksen määrästä perusvaiheessa voidaan poiketa Trafin määräyksen (Poikkeukset kuljettajaopetuksen vähimmäismääristä... 2013, 2) mukaisesti, jos B-luokkaa hakevalla henkilöllä on jo olemassa A1-, A2- tai A-luokan ajoneuvon ajo-oikeus. Teoriaopetusta on annettava kuitenkin vähintään 13 tuntia ja ajo-opetusta vähintään 12 tai 13 tuntia riippuen siitä, kuuluuko pimeällä ajamisen opetus vähimmäismäärään vai ei. (Poikkeukset kuljettajaopetuksen... 2013, 2.) Moottoripyörän ajokortin kuljettajaopetuksen sisältö vastaa joiltakin osin henkilöauton ajokortin kuljettajaopetuksen sisältöä, joten aiempi opetus voidaan siltä osin hyväksi lukea. Mopon tai kevyen nelipyörän ajo-oikeuden haltijalle voidaan hyväksi lukea kaksi tuntia teoriaa ja tunti ajo-opetusta (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011).

Trafin hyväksymissä opetussuunnitelmissa tuntien rakenne ja sisältö vaihtelee hieman. Esimerkkinä käytetään Suomen Autokoululiitto ry:n opetussuunnitelmaa, jonka Trafi on hyväksynyt lokakuussa 2012. Opetussuunnitelma perustuu aiemmin mainittuun Keski-sen ym. (2009) ehdotukseen kolmivaiheiseksi kuljettajaopetuksesi B-luokan ajo-oikeutta varten ja siten GDE-malliin ja siitä edelleen laajennettuun viisitasoiseen malliin. Autokoululiiton perusvaiheen teoriaopetuksen suunnitelma löytyy liitteestä 3. Tunnit on nimetty B1, B2, B3 ja niin edelleen, ja nimen perässä on tuntia kuvaava otsikko. Tarkempi tunnin sisältö on määritelty jokaiselle tunnille erikseen. B1-tunnille on osallistuttava ensimmäisenä, mutta sen jälkeen ei ole erikseen määrätty missä järjestyksessä tunneille tulee osallistua, toisaalta osallistuminen järjestyksessä on suotavaa (Suomen Autokoululiitto ry 2012).

B1-tunnin aiheena Suomen Autokoululiiton opetussuunnitelman (2012) mukaan ovat: tavoitteena vastuullinen kuljettaja, opetuksen rakenne ja eteneminen, oppisisällöt ja oppimismuodot perusvaiheessa sekä opettajan ja oppilaan tehtävät ja roolit. B2, B3 ja B4 pitävät sisällään tiedot autosta, sen käsittelystä, käyttäytymisestä ja varusteista, sekä vastuullisen kuljettajan perustaidot. Seuraavat yhdeksän oppituntia (B5–B13) sisältävät opetusta vuorovaikutuksesta liikenteessä, liikennesäännöistä ja –merkeistä sekä vaikeissa olosuhteissa ajamisesta. (Suomen Autokoululiitto ry 2012.) B1–B4 tunnit vastaavat GDE-mallin alinta tasoa ja B5–B13 taas toiseksi alinta tasoa. Suomen Autokoululiiton opetussuunnitelman (2012) mukaan matkan suunnitteluun liittyviä asioita käydään läpi B14-tunnilla, joka liittyy olennaisesti kolmanteen GDE-mallin tasoon. GDE-mallin neljännellä eli korkeimmalla tasolla on kuljettaja yksilönä ja oppitunneilla B17–B19 opiskellaan siihen liittyviä asioita. Näitä ovat muun muassa nuorten kuljettajien erityisriskit, ajoseuran ja oman tunnetilan vaikutus ajotilanteeseen, ajokuntoon liittyvät asiat päih-teistä, lääkkeistä ja väsymyksestä sekä auton tyyppi ja sen valinta. (Suomen Autokoulu-liitto ry 2012.)

GDE-mallin korkeimmalle tasolle kuuluu myös kuljettajan elinympäristöön liittyvät asiat, jotka on Suomen Autokoululiiton opetussuunnitelmassa (2012) sijoitettu oppitun-nille B16 Ajamisen sosiaalisuus ja ekologisuus. Tunnilla opiskellaan yhteiskuntaan ja sosiaaliseen ympäristöön, liikennejärjestelmään, lainvalvontaan ja kuljettajan ekologi-seen vastuuseen liittyviä asioita. B15 sisältää opetusta ennakoinnista, riskien tunnistamisesta ja välttämisestä sekä hätätilanteissa ja onnettomuuspaikoilla toimimisesta. (Suomen Autokoululiitto ry 2012.) Kaiken kaikkiaan teoriaopetuksessa läpikäytävät

asiat ovat tiiviisti toisiinsa yhteydessä, vaikka ne ovatkin GDE-mallissa jaoteltu omiin tasoihinsa.

Suomen Autokoululiiton opetussuunnitelman mukaan (2012) perusvaiheen ajo-opetuksen saa aloittaa B1-teoriatunnin jälkeen, kun tarvittavat tiedot kuljettajaopetuksen rakenteesta ja sisällöstä sekä opettajan ja oppilaan rooleista on käyty lävitse. Ajo-opetusta ja teoriaopetusta voi käydä samanaikaisesti ja näin moni teoriassa opittu asia selkenee myös käytännössä. Suomen Autokoululiiton opetussuunnitelmassa (2012) kuljettajaopetus on jaettu kolmeen eri osaan: käsittelyopetukseen, liikennetilanteiden hallintaan ja matkan suunnitteluun. Ajo-opetus seuraa sisällöltään teoriaopetuksen kaltaisesti GDE-mallia.

Käsittelyopetuksen tavoitteena on Suomen Autokoululiiton (2012) mukaan oppia hallitsemaan ja käsittelemään autoa. Oppilaan pitää itse tiedostaa omat taitonsa ja kehittämistarpeensa. Autoa pitää kyetä hallitsemaan turvallisesti, ja ajotavan tulee olla taloudellista ja sujuvaa. Oppilaan pitää esimerkiksi muistaa säätää ajoasento ja peilit itselle sopiviksi ennen liikkeelle lähtöä sekä hallita vaihteiden käyttö. Käsittelyä harjoitellaan aluksi liikenteeltä suljetulla tai rauhallisella alueella. Käsittelytaitoja kehitetään koko ajo-opetuksen ajan, vaikka pääpainopiste siirtyykin seuraavassa vaiheessa liikennetilanteiden hallintaan. Kyseiseen vaiheeseen voidaan siirtyä, kun oppilaan voidaan katsoa hallitsevan auton käsittely tarpeeksi hyvin. Vaiheessa pyritään kehittämään oppilaan kykyä ajaa autoa erilaisissa liikennetilanteissa ja keliolosuhteissa turvallisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti. Oppilaan tulee oppia tuntemaan liikenteenohjausmenetelmät ja liikennesäännöt. (Suomen Autokoululiitto ry 2012.)

Suomen Autokoululiiton opetussuunnitelman (2012) mukaan opetus sijoittuu aluksi taajamaan, jossa on käytössä pienemmät ajonopeudet. Oppilaan ajotaitojen ja itsenäisen auton hallinnan kehittyessä voidaan siirtyä teille, joissa on suuremmat nopeudet. Tähän vaiheeseen sisältyy myös liukkaan kelin harjoittelu ja pimeällä ajon harjoittelu, jos vuodenaika sen sallii. Liukkaan harjoittelu tapahtuu ajoradalla, jossa tehdään harjoituksia ja näyttöjä. Tarkoituksena on korostaa, että hätätilanteissa ei normaalisti voi selvittää pelkästään auton käsittelytaidoilla, vaan ennakoinnilla ja kuljettajan perustaidoilla ja erityisesti oikean tilannenopeuden arviointi on tärkeää. Pimeällä ajaminen suoritetaan pääsääntöisesti suljetulla alueella, mutta se voidaan suorittaa vaihtoehtoisesti myös ajosimulaattorilla. (Suomen Autokoululiitto ry 2012.)

Viimeisessä ajo-opetuksen osiossa Autokoululiiton opetussuunnitelmassa (2012) perehdytään matkan suunnitteluun ja sen itsenäiseen toteuttamiseen. Osion tavoitteena on ymmärtää suunnitelmallisuuden merkitys onnettomuusriskien vähentäjänä ja ekologisuuden parantajana. Suunnitelmallisuuteen kuuluu muun muassa valintoja siitä, mihin ajaa ja milloin, miksi ajaa tietyinä hetkenä, millaisessa kunnossa ja missä seurassa. Tähän osioon kuuluu lähinnä maantieajoa, jota tulee antaa vähintään neljä ajotuntia. (Suomen Autokoululiitto ry 2012.)

Autokoululiitto ry:n (2012) mukaan koko ajo-opetuksen ajan painotetaan myös oppilaan sosiaalisia taitoja kuljettajana. Tämä on GDE-mallissa ja Keskisen 5-tasoisessa mallissa tärkeä osa. Suomen Autokoululiitto ry:n opetussuunnitelman (2012) mukaan kuljettajan tulee oppia tunnistamaan liikennetilanteisiin liittyviä sisäisiä ja ulkoisia riskejä ja välttämään niitä. Näitä riskejä ovat muun muassa sääolosuhteet, oma mielentila ja muut kuskit ja liikenteenkäyttäjät. Jokaisessa vaiheessa oppilas arvioi itseään ja saa myös rehellistä palautetta opettajalta. Oppilas kirjoittaa perusvaiheen ajan oppimispäiväkirjaa, joka on osa itsenäistä työskentelyä, jota perusvaiheeseen kuuluu 20 oppituntia. Apuna on myös autokoulun oppikirja ja erilaisia tehtäviä, jotka löytyvät sähköisenä e-oppimisympäristöstä. (Suomen Autokoululiitto ry 2012.) Perusvaiheen jälkeen oppilas osallistuu kuljettajantutkintoon ja suoritettuaan sen teoria- ja ajokokeet hyväksytysti aloittaa harjoitteluvaiheen (Ajokorttilaki 386/2011).

4.5.2 Kuljettajantutkinto

Ajokorttilain (386/2011) mukaan kuljettajantutkinnon tarkoituksena on osoittaa, että tutkinnon suorittaja hallitsee kuljettajaopetukseen sisältyvät asiat, osaa soveltaa niitä ja pystyy toimimaan liikenteessä vastuullisesti. B-luokan kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä on 18-vuoden ikä ja kuljettajaopetuksen suorittaminen tai että henkilöllä on ollut aikaisemmin Suomessa B-luokan ajoneuvon ajo-oikeus tai hänellä on ulkomailta annettu vastaavan luokan ajokortti. Teoriakoe tulee suorittaa hyväksytysti ennen ajokoea. (Ajokorttilaki 386/2011.)

Teoriakoe koostuu sanallisista (10 kpl) ja kuvallisista (50 kpl) kysymyksistä. Koe suoritetaan tietokoneella. Virheitä sanallisissa kysymyksissä sallitaan kolme ja kuvallisissa

kahdeksan kappaletta. (Kuljettajatutkinnon teoriakokeen ja opetusluvanhakijan kokeen suorittaminen 2013, 2–3.)

Ajokorttilain (386/2011) mukaan ajokoe kestää vähintään 45 minuuttia. Sen aikana kuskiksi katsotaan tutkinnon suorittaja eli oppilas. (Ajokorttilaki 386/2011.) Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut määräyksen kuljettajatutkinnon ajokokeesta, jossa on muun muassa määritelty ajokokeen tarkempi sisältö (Kuljettajatutkinnon ajokoe 2013). Kuljettajatutkinnon ajokoe -määräyksen (2013) mukaan koe alkaa keskustelulla, jossa ajokokeen vastaanottaja luo edellytykset onnistuneelle ajokokeelle ja varmistuu siitä, että hakija tietää, mitä häneltä odotetaan. Keskustelussa käydään läpi esimerkiksi tilanteet, jos hakija meinaa eksyä ajon aikana tai jotain kysyttävää ilmaantuu. Ajon aikana ajokokeen vastaanottaja antaa ajo-ohjeita, mutta hakijan on pyrittävä ajamaan mahdollisimman itsenäisesti opasteiden ja ohjeiden mukaan. Tutkinnon vastaanottaja arvioi ajoa suhteessa kuljettajaopetuksen sisältöön. Ajoon sisältyy myös vähintään kaksi käsittelytehtävää kuten mäkilähtö tai ajoneuvon pysäköinti ajoradan suuntaisesti. (Kuljettajatutkinnon ajokoe 2013, 5–6, liite 4.)

Trafin Kuljettajatutkinnon ajokoe -määräyksen (2013) mukaan ajon jälkeen käydään loppukeskustelu, jossa arvioidaan ajon toteutumista ja tutkinnon vastaanottaja antaa päätöksen tutkinnon hyväksymisestä tai hylkäämisestä. Koe tulee hylätä muun muassa, jos hakijan ajovirheet tai ajotapa vaarantavat välittömästi koeajoneuvon matkustajien tai muiden tienkäyttäjien turvallisuuden. (Kuljettajatutkinnon ajokoe 2013, 7–11.) Ajokorttilain (386/2011) mukaan hylätyn kokeen jälkeen oppilaan on osallistuttava mahdollisesti määrättyyn lisäopetukseen, jonka jälkeen hän voi osallistua kokeeseen uudelleen. Hyväksytyt kuljettajatutkinnon suorittaja saa todistuksen kuljettajatutkinnon hyväksymisestä, joka oikeuttaa ajamaan B-luokan ajoneuvoa kuukauden ajan. (Ajokorttilaki 386/2011.)

4.5.3 Harjoitteluvaihe

Harjoitteluvaiheessa kuljettaja pitää valtioneuvoston asetuksen (423/2011) mukaisesti oppimisestaan ajopäiväkirjaa, jossa hän arvioi kehittymistään kuljettajana. Vaiheeseen kuuluu palautejakso eli tunti teoriaopetusta ja kaksi tuntia ajo-opetusta autokoulussa. (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011.) Harjoitteluvaiheen tarkoituksena ei ole

pelkästään ajokilometrien kerryttäminen, vaan ajotaitojen ja perusvaiheessa opittujen asioiden kuten auton käsittelyn ja liikennetilanteiden hallinnan sisäistäminen ja kehittäminen. Harjoitteluvaihe kestää vähintään kolme, enintään 24 kuukautta, jonka jälkeen siirrytään syventävään vaiheeseen (Ajokorttilaki 386/2011). Aiempi lainsäädäntö ei asettanut ensimmäisen ja toiseen vaiheen väliselle ajalle erityisiä itseopiskeluelvoitteita tai palautejakson suorittamista autokoulussa.

Suomen Autokoululiiton opetussuunnitelman (2012) mukaan oppimispäiväkirjaan tulee tehdä merkintöjä muun muassa polttoaineen kulutuksen seurannasta ja riskitilanteista. Oppimispäiväkirjaa hyödynnetään harjoitteluvaiheen palautejaksolla, jolle olisi hyvä osallistua melko pian kuljettajantutkinnon suorittamisesta. Teoriaopetustunti B20 pidetään ryhmäopetuksena, jossa käsitellään oppilaiden ensimmäiset kokemukset kuljettajana, oppimispäiväkirja ja harjoitteluvaiheen jatko. Toinen ajotunneista pidetään muuttaman oppilaan ryhmässä, ja tarkoituksena on suunnitella ajoreitti, joka toteutetaan mahdollisuuksien mukaan. Oppilaat pohtivat ryhmässä mahdollisia riskejä ja keinoja, joilla ajoreitin aikana kohdattavat riskit voitaisiin välttää. Matkan aikana ja sen jälkeen ajotilanteita arvioidaan yhdessä ryhmänä. (Suomen Autokoululiitto ry 2012.)

Suomen Autokoululiiton opetussuunnitelman (2012) mukaan toinen ajotunti on yksilöopetusta, jossa käydään opettajan kanssa läpi kuljettajantutkinnosta saatu palaute ja mahdolliset oppilaan vaikeaksi kokemat asiat uutena kuljettajana. Tunnin pääasiallisena tavoitteena ei ole niinkään arvioida oppilaan ajoa vaan edelleen kehittää oppilaan itsenäistä ja vastuullista ajamista oppilaan tarpeiden mukaisesti. Ajotunnin jälkeen kuitenkin arvioidaan ja annetaan palautetta tunnin pohjalta. (Suomen Autokoululiitto ry 2012.)

Keskisen ym. (2009) mukaan itsenäisen harjoitteluvaiheen yhtenä tavoitteena on auttaa uutta kuljettajaa oman ajamisensa tarkkailussa. Sen toivotaan lisäävän harkintaa itsenäisen ajamisen riskialttiissa alkuvaiheessa. Autokoulun palautejaksolla voidaan lisäksi keskittyä erityisesti niihin ajamisen hierarkian ylempien tasojen asioihin, joita kuljettajantutkinnossa ei pystytä mittaamaan kuten kuljettajan ympäristöön ja yksilöllisiin sosiaalisiin ominaisuuksiin. Tutkinnosta saadun palautteen perusteella tuntien sisältö voidaan eriyttää yksilöllisten tarpeiden mukaan. (Keskinen ym. 2009, 20.)

4.5.4 Syventävä vaihe

Harjoitteluvaiheen jälkeen on vuorossa syventävä vaihe autokoulussa. Valtioneuvoston asetuksen (423/2011) mukaan vaiheen tulee sisältää neljä tuntia teoriaopetusta ja ajo-opetusta neljä tuntia, josta kaksi tuntia on harjoittelua ajoharjoitteluradalla ja kaksi tuntia ajamista liikenteessä. Aiemmin jatko-opetusta toisessa vaiheessa oli neljä tuntia teoriaopetusta ja kahdeksan kertaa ajo-opetusta, joka siis määrällisesti vastaa nykyistä mallia (Ajoneuvohallintokeskus 2008, 17). Ajo-opetuksen rakenne erosi nykyisestä, sillä ajoharjoitteluradalla opetusta oli annettava vähintään kuudella ajotunnilla ja vain kaksi ajotuntia oli liikenteessä (Ajoneuvohallintokeskus 2008, 17).

Suomen Autokoululiiton opetussuunnitelmassa (2012) tavoitteena tässä vaiheessa on syventää vastuullisen kuljettajan perustaitoja turvallisen, sosiaalisen ja ekologisen ajamisen näkökulmista. Kuljettajan tulee saada realistinen käsitys omasta osaamisestaan ja kehittyä itsearvioinnissa sekä olla valmis kehittämään itseään kuljettajana. Ensimmäisenä vuorossa on yksilölliset arviointiajot, jotka ajetaan yksin tai ryhmässä. Ajoa arvioidaan yhden ajotunnin verran sekä taajamassa että maantiellä. Ajossa keskitytään ajon turvallisuuteen ja taloudellisuuteen. Myös kuljettajan sosiaalisia taitoja arvioidaan. Taajaman ja maantien arviointiajot voidaan pitää joko yhdellä kerralla tai erikseen. Ajotunneista annetaan välitön palaute ja itsearviointi, mutta varsinainen keskustelu aiheesta käydään teoriatunnilla. (Suomen Autokoululiitto ry 2012.)

Suomen Autokoululiitto ry:n opetussuunnitelmassa (2012) ajo-opetuksesta kaksi tuntia annetaan ajoharjoitteluradalla näyttöjen ja kokeilujen muodossa. Osallistujan tavoitteena on oppia tunnistamaan riskejä ja tuntemaan vastuunsa kuljettajana suunnitellessaan liikumistaan ja ajaessaan vaikeissa keliolosuhteissa. Syventävän vaiheen tilanteissa harjoitteluradalla osallistuja kohtaa monipuolisempia ja vaativampia tilanteita kuin perusvaiheessa. Niiden tilanteiden avulla osallistujan tavoitteena on oppia soveltamaan entistä tehokkaammin kuljettajan perustaitojaan, erityisesti havainnointia ja tarkkaavaisuutta. Lisäksi pyritään kehittämään sovittamaan ajonopeus sopivaksi jäännösnopeuksia testaamalla ja kehittämään riittävien turvavälien valitsemisessa kokeilemalla pysäyttämistä ja ohjaamista eri nopeuksissa. Ajoneuvon hallintataitoja eri ajo-olosuhteissa pyritään syventämään opettelemalla tunnistamaan renkaiden pito ja harjoittelemalla auton eri hallintalaitteiden käyttöä. Opetuksessa käydään myös läpi miten tulisi toimia onnettomuuspaikalla. Ajo-opetuksen aikana oppijan pitäisi pyrkiä ajamaan mahdollisimman

samankaltaisesti kuin normaalissa ajotilanteessa, jotta mahdollisuudet kehittyä olisivat hyvät. (Suomen Autokoululiitto ry 2012.)

Teoriaopetuksen ensimmäisellä syventävän vaiheen B21-tunnilla käydään Suomen Autokoululiiton opetussuunnitelman (2012) mukaan läpi harjoitteluvaiheen kokemuksia oppimispäiväkirjan perusteella. Yhdessä opettajan kanssa pohditaan kuljettajan taitojen kehittymistä ja käydään läpi jokin vaaratilanne tai onnettomuus, joka kuljettajalla on tullut harjoitteluvaiheen aikana vastaan. Myös polttoaineen kulutuksen kehityksestä keskustellaan. Oppilas tekee erillisen sosiaalisten taitojen testin tai käy opetuskeskustelun opettajan kanssa. Testin tai keskustelun, oppimispäiväkirjan ja arviointiajojen perusteella pidetään opettajan kanssa vielä erillinen palautekeskustelu. (Suomen Autokoululiitto ry 2012.)

Loput kolme teorituntia pidetään Suomen Autokoululiiton opetussuunnitelman (2012) mukaan ryhmissä. B22-tunnin aiheena ovat ulkoiset riskit ja niiden välttäminen – turvallisuus. Ryhmässä keskustellaan harjoitteluvaiheen kokemuksista: ajomääristä ja –tilanteista, onnistumisista, epävarmoista tilanteista sekä vaaratilanteista ja onnettomuuksista. Tunnilla käydään läpi tyypillisimpiä ulkoisia riskejä kuten autoon, ympäristöön, keliolosuhteisiin ja muihin tienkäyttäjiin liittyviä asioita. B23-tunnilla taas aiheena ovat sisäiset riskit ja sosiaaliset taidot – sosiaalisuus. Tunnilla tehdään yhteenveto arviointiajoista ja vuorovaikutustesteistä sekä käydään läpi tyypillisiä sisäisiä riskejä, kuten väsymys, omien tunteiden hallinta ja kuljettajan tietoinen riskinotto liikenteessä. Näitä riskejä peilataan myös harjoitteluvaiheen kokemuksiin. Liikenteessä tärkeitä vuorovaikutustaitoja käydään läpi pohtimalla miten liikenteessä tunnustetaan toisten viestit, miten viestitään itse ja kuinka otetaan toiset huomioon. Keskustellaan myös sietokyvystä eli esimerkiksi siitä kuinka hyvin liikenteessä kestää toisten virheet. Kuljettajan ekologisia taitoja – ekologisuutta opiskellaan teoritunnilla B24. Jälleen hyödynnetään kokemuksia harjoitteluvaiheesta ja syventävässä vaiheessa tehdyistä arviointiajoista. Keskustellaan oppilaiden oman auton ekologisuudesta ja yleisesti kulkutavan ja reitin valinnasta: valitako auto tai kävely vai hyödyntääkö kenties julkista liikennettä, ajaako kaupungin keskustan läpi vai kiertääkö keskusta moottoritietä pitkin. Myös taloudellisesta ajotavasta on opetusta ja pohdintaa siitä miten henkilö voisi edelleen kehittää itseään vastuullisena kuljettajana. (Suomen Autokoululiitto ry 2012.)

Syventävän vaiheen opetuksen sisältö painottuu harjoitteluvaiheen tavoin GDE-mallin ylimmälle tasolle nimensä mukaisesti syventäen edelleen aiemmin opittua. Tässä vaiheessa hierarkian alempien osien eli ajoneuvon käsittelyn ja liikennetilanteiden hallinnan pitäisi jo sujua. Kuljettaja arvioi omaa ajotaitoaan ja ajotapojaan ja voi myös vertailla niitä ja kokemuksiaan muiden uusien kuljettajien kanssa.

4.6 Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetus opetusluvalla

Opetuslupaopetus tarkoittaa kuljettajaopetuksen antamista oppilaalle muun kuin auto-koululuvan haltijan toimesta. Opetusluvalla ajokortin suorittavien määrä on ollut 10–20 prosenttia kaikista ajokortin suorittajista vuodessa (HE 212/2010). Opetusluvasta on säädetty ajokorttilain (386/2011) 4 luvussa. Ajokorttilainsäädännön uudistuksessa tammikuussa 2013 opetuslupaopetukseen liitettiin oppilaalle ja opettajalle pakollisia osioita autokoulussa, mikä nosti sen hintaa ja aiheutti ongelmia myös opetuksen saatavuudessa (Ajokorttisäännökset uuteen tarkasteluun 2013). Tämä herätti paljon keskustelua ja aiheutti myös opetuslupien myöntämisessä selvän romahduksen myönnettyjen lupien määrän laskiessa vuonna 2012 myönnettyistä noin 9 500 luvasta noin 2 500 myönnettyyn lupaan vuonna 2013 (Opetuslupa palasi aidoksi vaihtoehdoksi autokoulun rinnalle 2014). Reaktiot johtivat lopulta syksyllä 2013 uuteen lakiesitykseen opetusluvalla opettamisesta.

Laki ajokorttilain muuttamisesta (941/2013) tuli voimaan vuoden 2014 tammikuussa ja tärkein muutos henkilöauton ajokortin kuljettajaopetuksessa oli, että kiistaa aiheuttaneet opetuslupaopetuksen pakolliset yhteisopetusosiot autokoulussa ennen kuljettajaopetuksen aloittamista ja sen perusvaiheessa poistettiin. Toisaalta opetuslupaopettajan kokeen vaatimuksia kiristetään (Opetuslupa palasi aidoksi vaihtoehdoksi autokoulun rinnalle 2014). Opetusluvalla voidaan opettaa myös muita kuin B-ajoluokan oppilaita.

4.6.1 Opetusluvun myöntämisen edellytykset

Ajokorttilain (386/2011) mukaan opetusluvalla opetettavaa oppilasta koskevat vaatimukset ovat samat kuin autokoulussa opetuksen suorittavalla oppilaalla eli oppilaan täytyy hakea ajokorttilupaa ennen opetuksen aloittamista ja ikä- ja terveystaustat

pitää täyttyä. Opetusluvan hakijan eli opettajan tulee täyttää erikseen asetetut edellytykset B-luokan opetusluvan myöntämiseksi. Hakijalla on ja on ollut B-luokan ajokortti vähintään kolmen vuoden ajan ja häntä voidaan pitää henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan opetustehtävään sopivana. Hakijan pitää olla suorittanut opetusluvan hakijan koe hyväksytysti tai hänellä on oltava liikenneopettajalupa. Harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetusta voi antaa vain henkilö, jolla on liikenneopettajalupa. (Ajokorttilaki 386/2011.) Näin on haluttu varmistaa opetuksen antaminen opetukselle asetettujen tavoitteiden mukaisesti kyseisissä opetusvaiheissa (Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta 173/2013, 7). Aiemmin opettajan tuli olla oppilaan kanssa saman perheen jäsen, mutta nykyään tämä vaatimus on poistettu (Tieliikennelaki 267/1981, 68 § kumoutunut).

Opetusluvan myöntämiseksi täytyy myös opetuksessa käytettävän ajoneuvon täyttää tietyt edellytykset, joista on säädetty valtioneuvoston asetuksessa ajokorteista (423/2011). Sen mukaan B-luokan kuljettajaopetuksessa käytettävän ajoneuvon on oltava vähintään neljälle henkilölle rekisteröity B-luokan henkilöauto, samaan luokkaan kuuluva pakettiauto tai asuntoauto. Yleensä opetusluvalla opetettaessa käytössä on yksityisauto, joka ei ole jatkuvassa opetuskäytössä toisin kuin autokoulussa käytettävät ajoneuvot. Kouluissa käytettävien ajoneuvojen vaatimukset ovat tiukemmat kuin opetusluopaopetuksessa käytettävien. Opetusluopaopetuksessa käytettävän auton tunnistaa valkoisesta tasasivuisen kolmion muotoisesta kilvestä ajoneuvon takana (Opetusluvanhakijan oheislukemisto B-luokka 2013, 4).

4.6.2 Opetusluvan myöntäminen ja voimassaolo

Opetusluvan hakeminen maksaa 30 € tai, jos lupaan merkitään kaksi luvanhaltijaa, on hinta 50 € (Palveluhinnasto 2014). Ajokorttilain (386/2011) mukaan opetusluvan myöntää poliisi. Lupaan on merkittävä luvanhaltija, opetettava ja ajo-oikeuden luokka. Opetuslupa myönnetään yleensä yhdelle opettajalle ja yhdelle oppilaalle, mutta se voidaan myös myöntää kahdelle opettajalle ja kahdelle oppilaalle, jos opettaja tai opettajat ovat opetettavan tai opetettavien vanhempia, isovanhempia, huoltajia, lapsia, lapsenlapsia tai sisarusia. Tällöin toinen opettajista on merkittävä vastuulliseksi opettajaksi, joka myös antaa opetustodistuksen. Kolmen vuoden aikana hakijalle voidaan myöntää enintään

kolme opetuslupaa. Rajoitusta ei kuitenkaan ole, jos opettaja on opetettavan vanhempi, isovanhempi, huoltaja, lapsi, lapsenlapsi tai sisarus. (Ajokorttilaki 386/2011.)

Edellä mainituilla rajoituksilla opetusluvan haltijan sukulaisuussuhteesta oppilaaseen on hallituksen esityksen (173/2013, 8) mukaan pyritty ehkäisemään harmaata taloutta ja luvatonta autokoulutoimintaa. Henkilö, jolla on liikenneopettajalupa, ei siis pysty opettamaan yritystoiminnan ulkopuolella opetusluvalla oppilaita niin, että hänelle tulisi siitä taloudellista hyötyä, koska lupien määrä on rajoitettu kolmeen lupaan kolmen vuoden aikana. Jotta perheen sisällä olisi mahdollista opettaa opetusluvalla suuremmassakin perheessä, ovat tietyt sukulaisuudet suljettu rajoituksesta pois. Esimerkiksi perheen isä voi antaa kuljettajaopetusta kaksoslapsilleen yhtenä vuotena, heti seuraavana vuotena sisarelleen ja taas seuraavana vuotena kolmannelle lapselleen ilman mitään rajoituksia.

Ajokorttilain (386/2011) mukaan opetuslupa myönnetään B-luokan lyhytaikaisen ajokortin suorittamista varten kahdeksi vuodeksi. Lupa voidaan myöntää samaan aikaan kun kuljettajaopetus saadaan virallisesti aloittaa eli aikaisintaan vuosi ennen kuin opetettava täyttää ajokortin saamisen 18 vuoden vähimmäisiän. Luvan voimassaolo päättyy kun oppilas on hyväksytysti suorittanut B-luokan kuljettajantutkinnon. Harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetusluvat puolestaan myönnetään yhdeksi vuodeksi, ja ne ovat voimassa siihen saakka kun kyseisen vaiheen opetus on annettu. Mikäli luvan voimassaoloaika ehtii kulua, eikä kuljettajantutkintoa ole sinä aikana hyväksytysti suoritettu tai vaiheen opetusta annettu, voidaan uusi lupa myönnetyn opetusluvan jatkamiseksi antaa vain pätevistä syistä. (Ajokorttilaki 386/2011.)

Opetuslupa voidaan myös ajokorttilain (386/2011) mukaan tarvittaessa peruuttaa. Poliisi peruuttaa luvan, jos sen haltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä, luvan haltija rikkoo opetuslupaa koskevia säännöksiä tai opetusluvan ehtoja tai, jos luvan haltija sitä pyytää. Lupa voidaan peruuttaa myös väliaikaisesti, jos edellytykset väliaikaiseen ajokieltoon määräämiseen ovat voimassa, eli on syytä epäillä tai on todennäköistä, että ajo-oikeuden haltija on syyllistynyt johonkin liikenne rikokseen. (Ajokorttilaki 386/2011.)

Liikenteen turvallisuusviraston laatiman ohjeistuksen (B-luokan opetuslupaopetus 2014) mukaan halutessaan opetusluvan haltija voi ostaa opetuspalveluja myös autokoululta. Käytännössä siis esimerkiksi liukkaan kelin ajon, pimeällä ajon harjoittelun tai

teoriaosuudet voi suorittaa autokoulussa. Jos opetusluvan voimassaolo umpeutuu, voi opiskelija siirtyä autokoulun opetukseen. (B-luokan opetuslupaopetus 2014, 3)

4.6.3 Opetuslupaopetus

Opetuslupaopetuksen sisältö vastaa autokouluopetusta (Ajokorttilaki 386/2011). Perusvaiheessa teoriaopetusta pitää olla 19 kertaa 45 minuutin jaksoissa ja ajotunteja 18 kappaletta 50 minuutin jaksoissa. Trafi on julkaissut opetuslupaopetusta varten erillisen ohjeistuksen, joka sisältää myös opetussuunnitelman opetuslupaopetukselle. Sen mukaisesti opetukseen kuuluvat osiot kuljettajana liikenteessä, ajaminen liikennetilanteissa, ajaminen itsenäisesti ja vaikeissa olosuhteissa ajamisen harjoittelu (B-luokan opetuslupaopetus 2014). Sisältö siis mukailee hyvin pitkälti Suomen Autokoululiitto ry:n opetussuunnitelmaa sen perusvaiheesta. Ajo-opetusta liikenteessä saa luonnollisesti antaa myös enemmän kuin mitä opetussuunnitelma vaatii.

B-luokan opetuslupaopetus-ohjeen (2014) mukaan harjoitteluvaiheen palautejakso annetaan autokoulussa ja oppilas pitää oppimispäiväkirjaa. Syventävän vaiheen opetusluvan myöntäminen vaatii liikenneopettajaluvan, joten usein sekin suoritetaan autokoulussa. Mikäli liikenneopettajaluvan haltija hakee opetuslupaa syventävän vaiheen opetukselle, ovat opetuksen sisältövaatimukset samat kuin autokoulussa pidettävällä opetuksella. (B-luokan opetuslupaopetus 2014, 19)

Ajokorttilain (386/2011) mukaan ajo-opetuksen aikana opetuslupaa on aina pidettävä mukana. Autossa saa olla opetuksen aikana myös muita matkustajia, mutta opettajan on istuttava oppilaan vieressä. (Ajokorttilaki 386/2011.) Kuljettajaopetuksen perusvaiheen etenemisestä täytetään opetuslupakorttia, johon kirjataan ylös tiedot minä ajankohtina teoria- ja ajotunnit on pidetty ja niiden sisältö (B-luokan opetuslupaopetus 2014). Opettajan tulee kuitata erikseen jokainen pidetty opetustunti. Kun kaikki vaadittu opetus on pidetty, siitä tehdään merkintä opetus- ja tutkintotodistukseen, johon merkitään myös liukkaan kelin ja pimeällä ajon harjoitteluiden opetuspäivämäärät, mahdollisen lisäopetuksen päivämäärät, ja ajokortin myöntämisaikakohdan tiedot sekä kaikkien näiden kuittaukset. Täytetty opetuslupakortti ja opetus- ja tutkintotodistus tulee esittää teoria- ja ajokokeissa. (B-luokan opetuslupaopetus 2013, 4–5.)

4.7 Kuljettajaopetuksen hinnasta

Lakiuudistuksen myötä ajokortin hinta on noussut (HE 173/2013, 4). Nousu johtuu suurimmaksi osin kasvaneesta opetusmäärästä. Tutkin eri autokoulujen hintatietoja ja tein laskelmat ajokortin hankkimisen kokonaishinnasta. Ajokortin hinta muodostuu perusvaiheen autokouluopetuksessa pääosin opetuksen hinnasta. Perusvaiheen hinta autokouluissa vaihtelee autokoulujen kotisivujen hintatietojen mukaan noin 1 600 eurosta 2 200 euroon. Ratamaksut ja pimeällä ajon harjoittelu hinnoitellaan yleensä erikseen ja ne tekevät 150–195 euroa. Harjoitteluvaiheen opetuksen hinta on 160–230 euroa. Syventävän vaiheen kurssi puolestaan maksaa 310–560 euroa riippuen paljon siitä käytetäänkö ajo-opetuksessa omaa vai autokoulun autoa ja onko syventävän vaiheen ratamaksu sisällytetty hintaan vai ei. Lisäksi maksettavaksi tulevat viranomaismaksut 169 euroa, jotka koostuvat ajokorttiluvasta (lyhytaikainen ajokortti) poliisille, kuljettajantutkinnosta ja ajokortin toimitusmaksusta Ajovarmalle (Palveluhinnasto 2014; Hinnasto 2014). Autokoulussa ajokortin hinnaksi tulee siis autokoulusta riippuen 2 390–3 355 euroa. Hintoja kannattaa siis ehdottomasti vertailla, koska erot eri autokoulujen hinnoissa ovat suuret. Ennen lakimuutosta autokoulussa käydyn kuljettajaopetuksen hinta vaihteli 1 800–2 260 eurossa eli nousua on tullut useita satoja euroja (HE 173/2013, 4).

Opetuslupaopetusta on pidetty edullisempänä vaihtoehtona autokoululle. Opetuksen hinta muodostuu hallituksen esityksen (173/2013, 6) mukaan ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon varustelusta (50–400 euroa), sen muutokatsastuksesta (50–100 euroa) ja viranomaiskuluista. Viranomaiskulut ovat autokouluopetuksen yhteydessäkin maksettava 169 euroa ja opetusluvan hinta, joka on joko 30 euroa tai 50 euroa lupaan merkittävien luvanhaltijoiden määrästä riippuen (Palveluhinnasto 2014). Opetuslupaopettajan koe maksaa 28 euroa (Hinnasto 2014). Hallituksen esityksen (173/2013) mukaan lisäksi opetukseen kuuluvat rata-ajot, harjoitteluvaiheen palautejakso autokoululla ja mahdollinen syventävän vaiheen opetus autokoululla tulee sisällyttää kokonaishintaan. Rata-ajojen hinnaksi on arvioitu 50–100 euroa. Harjoitteluvaiheen hinta on 180–250 euroa ja syventävän vaiheen hinta 210 eurosta 460 euroon, jos sen käy autokoulussa. Yhteishinnaksi kuljettajaopetukselle opetusluvalla tulee siis noin 560–1 560 euroa. Autokoulussa suoritettujen yhteisopetuksen poistamisesta aiheutuneet säästöt on arvioitu olevan noin 650 euron luokkaa. Ennen vuotta 2013 hinnaksi arvioitiin 270–520 euroa. (HE 173/2013, 2–7.)

Lisäksi molemmissa opetusmuodoissa maksettavaksi tulee lääkärintodistus, joka on noin 100 euroa, ja valokuvat ajokorttia varten noin 20 euroa (HE 173/2013, 7). Opetusluvalla opetettaessa säästöjä tulee etenkin, jos opetettavia on useampia, jolloin esimerkiksi ajoneuvon varustelusta, muutoskatsastuksesta ja opetuslupaopettajan kokeesta aiheutuvat kustannukset voidaan ensimmäisen opetuskerran jälkeen säästää.

5 KYSELY UUDISTUKSESTA AUTOKOULUILLE

Opinnäytetyötä varten lähetettiin 20 eri autokoululle sähköpostitse kirjallinen kysely. Kysely haluttiin tehdä autokouluille, koska ne ovat aktiivisesti tekemisissä kuljettajaopetuksen kanssa ja näkevät uudistuksen vaikutukset käytännössä parhaiten. Autokouluissa myös opetetaan opetusluvalla opetettuja oppilaita harjoitteluvaiheessa ja syventävän vaiheen aikana, joten autokoulujen henkilöstöllä on kokemusta sekä autokoulussa että opetusluvalla opetettujen oppilaiden ajotaidoista. Autokoulut valittiin alueellisesti eri puolelta Suomea, jotta saataisiin myös maantieteellisesti kattava vastaustuloksen. Avoimiin kysymyksiin päädyttiin, jotta saataisiin vastaajilta rehellisiä ja suoria mielipiteitä lakimuutoksesta. Kysymykset löytyvät liitteestä 4.

Vastausaikaa oli 17 päivää, ja lopulta vastauksia tuli vain kahdesta autokoulusta. Toinen vastaajista oli liikenneopettaja ja toimitusjohtaja Terho Saari Antin Autokoulusta Raahesta. Autokoulu CityTraffic Tampereelta kommentteja antoi liikenneopettaja ja yrittäjä Markku Koivistoinen. Vaikka vastausprosentti jäi hyvin pieneksi, vastaukset olivat käyttökelpoisia, rehellisiä ja kuvaavia kommentteja. Kysymykset koskivat yleisesti ajokorttilainsäädännön uudistusta, B-luokan kuljettajaopetuksen tavoitetta ja sisältöä suhteessa liikenteen vaatimuksiin, kuljettajaopetuksen vähimmäisiän muutosta, opetuslupaopetuksen tilannetta ja hinnannousua. Lisäksi vastaajilla oli mahdollisuus antaa vapaasti muita aiheeseen liittyviä kommentteja.

5.1 B-luokan kuljettajaopetuksen uudistuksen onnistuminen

Molemmat vastaajat kokivat, että ajokorttilainsäädännön uudistus epäonnistui ainakin kuljettajaopetuksessa. Saaren mielestä harjoitteluvaiheen resurssit voisi siirtää mieluummin perusvaiheeseen, jossa voitaisiin paneutua enemmän oppilaan henkiseen puoleen eli omien tunteiden huomaamiseen ja niiden hallitsemiseen. Koivistoinen puolestaan antoi kritiikkiä opetussuunnitelmalle ja itseopiskelulle. Hänen mukaansa opetussuunnitelman asettama itseopiskelun tavoite ei toteudu käytännössä, koska oppilaat eivät tee kotitehtäviä. Liikenneopettaja Koivistoinen kertoi muun muassa luvanneensa virheittä teoriakokeen suorittaville oppilaille ilmaisen syventävän vaiheen motivoidak-

seen heitä itsenäiseen opiskeluun, mutta tällä ei ole ollut vaikutusta. Kiitosta kummaltakin vastaajalta sai ajomäärien lisäys kuljettajaopetuksen perus- ja harjoitteluvaiheessa.

B-luokan kuljettajaopetuksen tavoitteita vastaajat kuvasivat hyviksi. Koivistoinen koki, että lakiuudistuksen myötä kuljettajantutkintojen läpäiseminen on kuitenkin vaikeutunut ja hylättyjen kokeiden määrä on noussut, ei niinkään kokeen suorituksen kokonaisuuden vuoksi vaan yksittäisten virheiden. B-luokan kuljettajaopetuksen aloitusikä on laskenut 17,5 vuodesta 17 vuoteen, mutta kumpikaan vastaajista ei kokenut, että se olisi aiheuttanut mitään käytännön muutosta autokoulussa.

5.2 Opetuslupaopetuksen tilanne

Kyselyä tehdessä tuorein lakimuutos opetuslupaopetuksesta oli vielä kesken. Autokoulussa järjestetyn yhteisopetuksen poistaminen opetuslupaopetuksesta vie autokouluilta asiakkaita. Saari kertoi kyselyssä, että Antin Autokoulussa on kehitetty yhteisopetusta ja korostettu entistä enemmän hyvää asennetta. Hänen mukaansa asiakkaiden epäilevät mielet olivat kurssien jälkeen muuttuneet tyytyväisyyteen saadusta opista ja hyödystä. Ratkaisevaksi hän koki autokoulun asenteen opetuslupalaisia kohtaan ja opettajien ammattitaidon. Antin Autokoulussa yhteistyön opetuslupalaisten kanssa uskotaan jatkuvan, ja autokoulu tarjoaa omia paketteja opetuslupaoppilaille esimerkiksi liukkaan kelin ja pimeällä ajon opetukseen sekä teoriaopetukseen.

Koivistoinen puolestaan toivoi, että vaikeissa olosuhteissa ajamisen opetus olisi säilytetty autokouluilla opetuslupaopetuksessa. Hän kertoi myös esimerkin tilanteesta, jossa kuljettajalle oli opetettu perusvaihe opetusluvalla, mutta kuljettajalta puuttui syventävässä vaiheessa autoiluun liittyvää tärkeää perustietoa.

5.3 Kuljettajaopetuksen hinnan nousu

Kuljettajaopetuksen hinnan nousemisesta kysyttiin mielipidettä niin yrittäjän näkökulmasta kuin asiakkailta saadun palautteen perusteella. Molemmat liikenneopettajat perustelivat hinnan nousua kasvaneen opetuksen määrällä. Terho Saari kommentoi, että hinnan nouseminen ei ole kenenkään kannalta hyvä, ja hän on yhtä mieltä asiakkaiden

kanssa siitä, että ajokortti on kallis. Ratkaisuna Saari näki joko opetusmäärän vähentämisen tai ryhmäkokojen kasvattamisen, mikä käytännössä tarkoittaisi sitä, että palvelun tarjoajia pitäisi vähentää. Koivistoisen mukaan heidän autokoulunsa tuntiveloitukset ovat kohtuulliset verrattuna esimerkiksi Ajovarman Oy:n veloittamaan hintaan ajokortista.

6 POHDINTA

Ajokorttilainsäädännön uudistus kokosi hajallaan olleen lainsäädännön yhteen pakettiin, mikä selkeyttää lain käyttöä ja helpottaa myös tiedon etsintää. Lailla päivitettiin Suomen kansallinen lainsäädäntö EU:n direktiivien asettamien vaatimusten mukaisiksi. Mukana tuli myös mielestäni hieman turhiakin muutoksia kuten B96-luokan ajo-oikeus. Trafin johtavan asiantuntija Pylvään (2013) mukaan B96-luokan ajokortteja on vuoden 2013 aikana myönnetty vain muutama. Ajoluokalle ei siis ainakaan vielä ole ollut kysyntää Suomessa, mutta voi olla että tulevaisuudessa tilanne muuttuu.

Vuonna 2013 tehdyn opetuslupaopetuksen uudistuksen kohdalla päädyttiin tekemään uusi lakimuutos jo vuoden sisällä, koska tammikuun 2013 muutoksen katsottiin epäonnistuneen. Mielestäni on hyvä, että epäonnistumisiin on puututtu nopealla aikataululla, koska opetuslupien myöntämisen määrä romahti vuoden 2013 aikana, eikä opetuslupaopetus enää toiminut varteenotettavana vaihtoehtona autokouluopetukselle. Opetuslupaopetuksen korkea hinta ja saatavuusongelmat opetuksessa olisivat lopulta voineet johtaa siihen, ettei kaikilla ajokortin haluavilla olisi ollut tasavertaista mahdollisuutta ajokortin hankkimiseen. Toivottavasti opetuslupaopetuksen muutosta ei tehty kuitenkaan liian hätiköidysti. Toisaalta liikenne- ja viestintäministeriön mukaan lisäselvityksiä kuljettajaopetuksesta ollaan tekemässä virkamiestyöryhmässä ja tuloksia on tarkoitus päästä tarkastelemaan vuoden 2014 aikana (Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 2013).

Uudessa kolmivaiheisessa kuljettajaopetuksessa on pyritty lisäämään opetusta GDE-mallin ylätason elämän tavoitteiden ja elämisen taitojen näkökulmasta. Vaikka kyseessä on hyvin laaja ja monesta muusta kuin ajamisesta johtuva, ennen kaikkea henkilöstä riippuva asia, on GDE-mallin ylätaso mielestäni saatu hyvin sisällytettyä uuteen opetussuunnitelmaan. Tekemässäni kyselyssä Antin Autokoulun Terho Saari kommentoi, että hän kaipaisi oppilaan henkiseen puoleen paneutumista perusvaiheenopetuksessa vielä enemmän. Elämän tavoitteet ja elämisen taidot onkin huomioitu kokonaisvaltaisimmin harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksessa, joten olen yhtä mieltä siitä, että näitä näkökulmia voisi lisätä myös perusvaiheeseen. Toki voi olla haastavaa saada nuori kuljettaja ymmärtämään ajamisen suurempia, kuten ekologisia tai taloudellisia vaikutuksia jo autokoulussa.

Kun itse kävin autokoulua, mielessäni oli vain ajatus siitä, että nyt on helppoa kulkea kavereiden kanssa minne haluaa sen kummemmin ympäristövaikutuksia tai muita riskejä miettimättä. Oma kokemustani nuorten ajatusmaailmasta tukee kyselytutkimus nuorten ympäristöasenteista ja autoilusta, jossa kyselyyn vastanneista 14–17 –vuotiaista vain neljäsosa oli sitä mieltä, että he tulisivat ottamaan ympäristöasiat huomioon liikkumisvalinnoissaan ja ilmastonmuutos vaikuttaisi heidän autoiluunsa (Saarlo & Lampinen 2008, 32). Tulevaisuudessa onkin tärkeää, että niin nuoret kuin vanhemmat kuljettajat ottaisivat ekologiset näkökulmat huomioon ajossaan. Tästä herääkin kysymys, kuinka hyvin esimerkiksi vanhan kansan kuskit ottavat ympäristönäkökulmat huomioon ajellessaan vanhoilla suuripäästöisillä ajoneuvoilla?

Ajokorttilainsäädännön uudistuksella pyrittiin parantamaan myös liikenneturvallisuutta, koska 90-luvun jälkeen uusien kuljettajien liikenneonnettomuuksien ja –kuolemien määrässä ei ole tapahtunut muutosta parempaan. Liikenneturvallisuuden paranemisesta ei ole vielä kuitenkaan saatu näyttöä, koska muutoksesta on sen verran vähän aikaa. Tilastoja saataneen käyttöön kuitenkin jo vuoden 2014 aikana.

Ajokortin hankkimista ei voi kutsua edulliseksi. Hinta kuitenkin vaihtelee paljon riippuen opetustavasta. Suomessa ajokortin hintataso on Euroopan korkeimpia (Kajantie & Rissanen 2013). Opetuslupaopetus palvelee hyvin perheitä, joilla on mahdollisuus toteuttaa opetus kyseisellä tavalla ja säästöjä tulee etenkin, jos useampaa henkilöä opetetaan opetusluvalla. Autokoulujen hintoja on tarkasteltava sekä kuluttajan että yrittäjän näkökulmasta. Kirjallisessa kyselyssä Koivistoinen kommentoi, että autokoulun veloittama tuntihinta on kohtuullinen ja korkea hinta johtuu opetusmäärävaatimuksista. Autokoulutoiminta on arvonlisäverovelvollista, mikä nostaa sen hintaa kuluttajalle. Opetustunteja kertyy kuljettajaopetuksen aikana suuri määrä. Koivistoinen mukaan oppilaat eivät innostu itseopiskelusta, joten ehkä muita vaihtoehtoisia opetustekniikoita pitäisi kehittää. On kuitenkin selvää, että kuljettajaopetus on tarpeellista.

Autokouluopetuksessa ja opetuslupaopetuksessa on molemmissa hyvät ja huonot puolensa. Autokoulu on kalliimpi, mutta opetuksen taso koetaan paremmaksi. Opetusluvalla opettaessa ajomäärät ovat usein isompia kuin autokoulussa, mikä näkyy oppilaiden auton käsittelytaidoissa. Opetusluvalla opettaessa opettajana on usein perheenjäsen ja sen seurauksena opetustilanne voi olla rennompi, mutta opettajasta riippuen opetuksen

laatu taas voi vaihdella paljon. Autokoulusta saa myös hyvää palvelua ja usein oppilaan ei tarvitse huolehtia tietyistä käytännön järjestelyistä, vaan autokoulu hoitaa ne.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi teetätti kesä- ja heinäkuussa 2013 verkkokyselyn kansalaisten ajatuksista kuljettajantutkimuksen ja ajokortin hankkimisen kehittämiseksi (Valtari & Hirvasniemi 2013). Mielestäni hyvä idea oli ajokortin hankkimisen kehittäminen siten, että liikennekasvatus otettaisiin koulun oppiaineeksi. Alakoulusta lähtien opetettaisiin liikennesääntöjä ja liikenteessä toimimista. Näin autokoulun teoriaosuutta voitaisiin lyhentää, autokoulun hinta laskisi ja liikenteen tiedot ja asenteet kehittyisivät lapsesta asti. Näin voitaisiin vaikuttaa myös sosiaalisiin taitoihin ja GDE-mallin ylätaason osioihin jo hyvissä ajoin. Onkin mielenkiintoista nähdä millaisia muutoksia kuljettajaopetukseen tulevaisuudessa tullaan tekemään.

Kuljettajaopetuksen uudistuksessa käytettyä tutkimusaineistoa läpikäydessäni huomasin, että suurin osa tutkimuksista oli samojen tutkijoiden tekemää. Olisiko ollut tarpeellista pyytää myös muita tutkimuksia tai suunnitelmaehdotuksia? Toisaalta ajokortteihin ja liikenneturvallisuuteen liittyvää tutkimusta voi olla hyvä keskittää. Tutkijat, jotka ovat kuljettajaopetukseen liittyvässä tutkimuksessa olleet mukana, ovat ainakin tehneet aiheesta paljon tutkimuksia eri näkökulmista, joten heillä on siitä kokemusta. Olinkin yllätynyt kuinka laajalti suomalaista tutkimusaineistoa aiheesta kerrottiin käytettävän myös ulkomailla.

Työn tekeminen kaiken kaikkiaan onnistui mielestäni lopulta hyvin. Alussa lähteiden löytäminen tuotti ongelmia. Lait ja asetukset oli helppo löytää, mutta pelkästään niiden pohjalta työ olisi jäänyt hyvin suppeaksi. Liikenteen turvallisuusviraston sivustoilta löytyi lopulta kattavasti tietoa ja huomasin työn aikana, että heidän sivustoansa päivitetään ahkerasti ainakin ajokorttiin liittyvistä asioista. Valitettavaa oli huomata esimerkiksi poliisin sivustoilla vanhentunutta tietoa.

Harmittamaan jäi kirjallisen kyselyn pieni vastausprosentti. Olisin kaivannut useampia näkökulmia alan yrittäjiltä. Pieneen vastausprosenttiin saattoi johtaa kyselyn ajankohta, joka oli juuri ennen joulua. Jotkut saattoivat myös kokea avoimet kysymykset liian työläiksi, eivätkä sen takia halunneet vastata. Koen kuitenkin, että avoimet kysymykset ja vastaukset antoivat työlle parhaiten sisältöä.

Opinnäytetyön tekemisen ajan oli vireillä lakiuudistus opetuslupaopetuksesta. Suunnitelmista poiketen työn valmistuminen siirtyi toukokuulle 2014, jolloin lakimuutos opetuslupaopetuksesta oli jo astunut voimaan. Tämä on mielestäni hyvä asia, koska työ on nyt myös opetuslupaopetuksesta ajan tasalla ja opetuslupaopetusta voi verrata autokouluopetukseen. Vaikein osuus työssä oli kuljettajaopetuksen taustamateriaalin kerääminen ja yhdistäminen. Materiaali oli paljon ja pitkältä ajalta, joten tärkeimpien tutkimusten valikoiminen teetätti paljon työtä.

LÄHTEET

Ajokorttilainsäädännön kokonaisuudistus. 2013. Liikenne- ja viestintäministeriö. Luettu 10.10.2013. <http://www.lvm.fi/web/hanke/ajokorttilakiuudistus>

Ajokortin luovuttaminen. 2014. Poliisi. Luettu 2.1.2014. <https://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/FC5BBE77E0C7766CC2257B6D00367968?opendocument>

Ajokortin voimassaoloaika. 2013. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Luettu 15.9.2013. http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/ajokorttien_uudistukset_2013/ajokortin_voimassaoloaika

Ajokorttiasetus 7.9.1990/845 (kumoutunut).

Ajokorttilaki 29.4.2011/386.

Ajokorttimallit. 2013. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Luettu 15.9.2013. http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/ajokorttimallit

Ajokorttisäännökset uuteen tarkasteluun. 2013. Liikenne- ja viestintäministeriö. Luettu 10.1.2014. <http://www.lvm.fi/tiedote/4156562/ajokorttisaannokset-uuteen-tarkasteluun>

Ajoneuvohallintokeskus. 10795/302/2008. Päätös. Opetussuunnitelma.

Ajoneuvolaki 11.12.2002/1090.

Ajovarma Oy. 2013. Ajovarma. Luettu 15.11.2013. <http://www.ajovarma.fi/ajovarma-oy/Sivut/default.aspx>

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY ajokorteista. Euroopan unionin virallinen lehti N:o L 403.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/123/EY palveluista sisämarkkinoilla. Euroopan unionin virallinen lehti N:o L 376.

B-luokan opetuslupaopetus. Opetussuunnitelma ja opetuksen toteuttaminen. 2014. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Helsinki.

Hallituksen esitys eduskunnalle ajokorttilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi 212/2010.

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta 173/2013.

Hernetkoski, K., Katila, A., Laapotti, S., Lammi, A. & Keskinen, E. 2007. Kuljettajien sosiaaliset taidot liikenteessä. Liikenne- ja viestintäministeriö. LINTU-tutkimusohjelma. LINTU-julkaisuja 4/2007. Helsinki: Edita Prima Oy. <http://www.lintu.info/SOSITA.pdf>

Hinnasto. 2014. Ajovarma. Luettu 14.1.2014. <http://www.ajovarma.fi/hinnasto/sivut/default.aspx>

Kajantie, N. & Rissanen, J. 25.4.2013. Yle. Luettu 10.1.2014.

http://yle.fi/uutiset/ministeri_reagoi_ylen_tietoihin_ajokortti_on_liian_kallis/6593874

Katila, A. & Keskinen, E. 2003. Suomalaisen kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmän evaluaatio. Ajoneuvohallintokeskus. Turun yliopisto. Liikennepsykologia. Helsinki: Oy Edita Ab.

Keskinen E. VTT, professori emeritus. 2003. Recent trends in European driver education. INTRAS Congress. Jornadas de Reflexión 5.6.2003. Madrid.

Keskinen, E., Peräaho, M., Katila, A., Hernetkoski, K. & Laapotti, S. 2009. Ehdotus 2010-luvun opetussuunnitelmaksi ajokorttiluokkaa B varten. Periaatteet, rakenne ja perustelut. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 2/2009. Turun yliopisto. Psykologian laitos. Liikennetutkimus. Helsinki: Edita Prima Oy. <http://www.trafi.fi/filebank/a/1321969242/fbfd82c2ba9da3ea0a2e7eaab951bb6/1301-AKE0209Opsu1.pdf>

Keskinen, E., Peräaho, M., Laapotti, S., Katila, A. & Hernetkoski K. 2010. Ehdotus kolmivaiheiseksi kuljettajaopetuksesi B-luokan ajo-oikeutta varten. Turun yliopisto. Käyttätymistieteiden ja filosofian laitos. Liikennetutkimus. Trafin julkaisuja 7/2010. Helsinki. http://www.trafi.fi/filebank/a/1322215719/907704a51c681d3028e27b6af27a35ea/1668-Trafi7-2010Ehdotus_kolmivaiheiseksi_kuljettajaopetuksesi.pdf

Koivistoinen, M. liikenneopettaja, yrittäjä. 2013. Kirjallinen kysely. Sähköpostiviesti. toimisto@citytraffic.fi. Luettu 16.12.2013.

Kuljettajatutkinnon ajokoe. 2829/03.04.03.00/2013. Määräys. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeen ja opetusluvan hakijan kokeen suorittaminen. 19923/03.04.03.00/2013. Määräys. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Laki ajokorttilain muuttamisesta. 13.12.2013/941.

Liikenneministeriön päätös ajokorttiasetuksen soveltamisesta 846/1990.

Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote. 31.10.2013. Ajokortin opetuslupaopetus erilliseksi autokoulusta, opettajan koe tiukemmaksi. <http://www.lvm.fi/tiedote/4352269/ajokortin-opetuslupaopetus-erilliseksi-autokoulusta-opettajan-koe-tiukemmaksi>

Luovutetut ajokortit. 2013. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Luettu 14.12.2013. http://www.trafi.fi/palvelut/tilastot/tieliikenne/ajokorttitilastot/luovutetut_ajokortit

Opetusajoneuvo. 2013. Ajovarma Oy. Luettu 9.1.2014. <http://www.ajovarma.fi/ajokortit-ja-tutkinnot/opetuslupa/Sivut/opetusajoneuvo.aspx>

Opetuslupa palasi aidoksi vaihtoehdoksi autokoulun rinnalle. 2014. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Luettu 7.1.2014. http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2457/opetuslupa_palasi_aidoksi_vaihtoehdoksi_autokoulun_rinnalle

Opetusluvanhakijan oheislukemisto B-luokka. 2013. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Palveluhinnasto. 2014. Poliisi. Luettu 7.1.2014.

<http://poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/43EA74B23AE1BA23C2257AE1003E6EF5?opendocument>

Periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 9.3.2006. Valtioneuvosto.

Peräaho, M., Keskinen, E. & Hatakka, M. 2003 Driver competence in a hierarchical perspective. Implications for driver education. University of Turku. Traffic Research. http://nmcu.org/files/GDE%20Matrix_2003.pdf

Perustuslaki 11.6.1999/731.

Poikkeukset kuljettajaopetuksen vähimmäismääristä ja pimeällä ajamisen opetukseen soveltuva ajankohta. 2765/03.04.03.00/2013. Määräys. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Pylväs, K. Trafin johtava asiantuntija. B96-luokasta. 2013. Sähköpostiviesti. kimmo.pylvas@trafi.fi. Luettu 14.12.2013.

Saari, T. liikenneopettaja, toimitusjohtaja. 2013. Kirjallinen kysely. Sähköpostiviesti. terho@antinautokoulu.fi. Luettu 13.12.2013.

Saarlo, A. & Lampinen, S. 2008. Nuorten ympäristöasenteet ja autoilu. Kyselytutkimus. Ajoneuvohallintokeskus. Helsinki: Edita Prima Oy.

Selvitys liikenneturvallisuudesta ja sen kehityksestä 15.10.2007. Liikenne- ja viestintäministeriö.

Sommar, H. 18.1.2013. Autokoulu muutosten kyydissä. Yle. Luettu 16.1.2014.

http://yle.fi/elavaarkisto/artikkelit/autokoulu_muutosten_kyydissa_93932.html#media=93901

Suomen Autokoululiitto ry. 2012. Opetussuunnitelma 2013.

http://www.trafi.fi/filebank/a/1352799397/c84b4526ca29529a199c1f1c2c57d253/10740-B OPS_2013_SAKL.pdf

Tieliikenne. 2013. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Luettu 16.1.2014.

<http://www.trafi.fi/tieliikenne>

Tieliikennelaki 3.4.1981/267.

Trafin historia. 2011. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Luettu 4.12.2013.

http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/historia

Valtari, A. & Hirvasniemi, H. 2013. Kansalaisten ajatuksia kuljettajatutkimuksen ja ajokortin hankkimisen kehittämiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Valtioneuvoston asetus ajokorteista 5.5.2011/423

Vuosisata suomalaista autoilua. 2007. Tilastokeskus. Luettu 20.11.2013.
<http://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html>

LIITTEET

Liite 1. Ajokorttiluokat ennen lakimuutosta ja sen jälkeen

1 (2)

		Ennen lakimuutosta	Lakimuutoksen jälkeen	
		Ajoluokka	Ajoluokka	
Ryhmä 1	M	Mopo ja kevyt nelipyörä.	AM	Erityisehto 120: kaksi- tai kolmipyöräiset mopot Erityisehto 121: kevyt nelipyörä
	A1	Moottoripyörät, joiden sylinteritilavuus on enintään 125 cm ³ ja teho enintään 11 kW.	A1	Moottoripyörät, joiden sylinteritilavuus on enintään 125 cm ³ , enimmäisteho 11 kW, ja kolmipyörät, joissa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää ja joiden enimmäisteho on 15 kW, ja invalidimoottoripyörät niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.
	A	Muut moottoripyörät.	A2	Moottoripyörät, joiden enimmäisteho on 35 kW, teho/painosuhte enintään 0,2 kW/kg ja joita ei ole muunnettu ajoneuvosta, jonka teho on yli kaksi kertaa niin suuri.
			A	Moottoripyörät niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen ja kolmipyörät, joissa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää ja joiden teho ylittää 15 kW.
	B	Henkilöautot, pakettiautot ja muut ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle. Oikeuttaa ajamaan myös yhdistelmiä, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg tai koko yhdistelmän kokonaismassa enintään 3 500 kg eikä hinattavan ajoneuvon kokonaismassa ylitä vetoauton omamassaa.	B	Ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä. Oikeuttaa kuljettamaan myös ajoneuvoyhdistelmiä, joissa on B-luokan vetoauto ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmiä, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg mutta ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 3 500 kg. (Yhdistelmä, joka on kokonaismassaltaan yli 3500 kg, mutta alle 4250 kg, vaatii kyseisellä yhdistelmällä suoritettuna ajokokeen. Tästä merkintä ajokortin erikoisehdoissa ”96”.)
			B96	Erillisen ajokokeen suorittamalla B-luokan ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa myös sellaista ajoneuvoyhdistelmää, jossa on B-luokan vetoauto ja perävaunun kokonaismassa ylittää 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 3 500 kg mutta ei 4 250 kg. Erikoisehdoissa on tällöin merkintä 96.
	BE	Ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu B-luokkaan, mutta ylittävät B-luokan painorajoitukset.	BE	Ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 3 500 kg.
	T	Traktorit, liikennetraktoreita lukuun ottamatta , moottorityökoneet sekä moottorikelkat niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.	T	Maa- ja metsätaloustraktorit, moottorityökoneet ja moottorikelkat niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.
LT			Liikennetraktorit niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.	

(jatkuu)

Ryhmä 2	C1	Kuorma-autot ja muut ajoneuvot, joiden kokonaismassa on yli 3 500 kg mutta enintään 7 500 kg ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle sekä ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja jossa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg.	C1	Muut kuin D1- tai D-luokan ajoneuvot, joiden kokonaismassa on yli 3 500 kg mutta enintään 7 500 kg ja jotka on suunniteltu tai valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä ja ajoneuvoyhdistelmät, joissa C1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg.
	C	Kuorma-autot ja muut ajoneuvot, joiden kokonaismassa on yli 3 500 kg ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja jossa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg sekä liikenne-traktorit niihin kytkettävine hinattavine ajoneuvoineen.		Muut kuin D1- tai D-luokkaan kuuluvat ajoneuvot, joiden kokonaismassa ylittää 3 500 kg ja jotka on suunniteltu tai valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä ja ajoneuvoyhdistelmät, joissa on tähän luokkaan kuuluva vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg.
	C1E	Yhdistelmät, joissa vetoautona on kuorma-auto ja perävaunun kokonaismassa ylittää 750 kg. C1E-luokassa yhdistelmä, jonka kokonaismassa ylittää 12 000 kg luetaan CE-luokkaan kuuluvaksi.	C1E	Ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on yli 750 kg edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kg ja ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on on yli 3 500 kg edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kg.
	CE		CE	Ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 12 000 kg
	D1	Linja-autot ja muut ajoneuvot, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle mutta enintään 16 henkilölle ja yhdistelmät, joissa perävaunun kokonaismassa on enintään 750 kg.	D1	Ajoneuvoyhdistelmät, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 henkilöä ja joiden pituus on enintään 8 metriä ja ajoneuvoyhdistelmät, joissa on D-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg.
	D	Linja-autot ja muut ajoneuvot, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle ja yhdistelmät, joissa perävaunun kokonaismassa on enintään 750 kg.	D	Ajoneuvot, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enemmän kuin kahdeksan henkilöä ja ajoneuvoyhdistelmät, joissa on D-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg.
	D1E	Yhdistelmät, joissa perävaunun kokonaismassa ylittää 750 kg. D1E-luokan yhdistelmä, jossa yhdistelmän kokonaismassa ylittää 12 000 kg kuuluu DE-luokkaan.	D1E	Ajoneuvoyhdistelmät, joissa on D1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg.
	DE		DE	Ajoneuvoyhdistelmät, joissa on D-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg.

Liite 2. Yleisimpien erityisehtojen ja rajoitusten merkitseminen ajokorttiin

1 (2)

Kansalliset koodit

103 Ajokortin kaksoiskappale
(suluissa oleva numero järjestysnumero, esimerkiksi 1. tai 2. kaksoiskappale)

104 Hyväksytyt ajolaitteet (pyritty nykyisin korvaamaan esim. koodeilla 35 ja 78)

105 Poikkeuslupa

111 Alkolukko

Yhdenmukaistetut EU:n koodit

01 Näön korjaus

02 Kuulokoje / kommunikoinnin apuväline

03 Proteesi / ortopedinen apuväline

10 Muutettu vaihteisto

15 Muutettu kytkin

20 Muutettu jarrujärjestelmä

25 Muutettu kaasupoljin

30 Muutettu yhdistetty jarru- ja kaasupoljinjärjestelmä

35 Muutettu hallintalaitteisto

40 Muutettu ohjauslaitteisto

42 Muutettu taustapeili / muutetut taustapeilit

43 Muutettu kuljettajanistuin

44 Moottoripyörään tehdyt muutokset

45 Ainoastaan sivuvaunullinen moottoripyörä

50 Rajoitettu yksilöityyn ajoneuvoon (valmistenumero)

(jatkuu)

- 55 Ajoneuvomuutosten yhdistelmät
- 70 Ajokortin vaihtaminen (ajokortin numero ja myöntäjä)
- 78 Rajoitettu ajoneuvoihin, joissa on automaattivaihteisto
- 95 Kuljettaja, jolla on direktiivissä 2003/59/EY tarkoitettu ammattipätevyys ja jonka ammattipätevyys on voimassa (pp.kk.vvvv) asti

Lähde: Trafi. 2013. Yleisimpien erityisehtojen ja rajoitusten merkitseminen ajokorttiin. Luettu 2.1.2014.
http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/ajokorttimallit/erityisehtojen_merkitseminen_ajokorttiin

Tunti	Sisältö
B1 Kuljettajaopetus ja oppiminen	Tavoitteena vastuullinen kuljettaja Opetuksen rakenne ja eteneminen Oppisisällöt ja oppimismuodot perusvaiheessa Opettajan ja oppilaan tehtävät ja roolit
B2 Auto ja sen käsittely	Auton hallintalaitteet Ajoon valmistautuminen Auton peruskäsittely
B3 Auton käyttäytyminen ja varusteet	Auton liikemekanikka (Fysiikan lait) Auton turvallisuus
B4 Vastuullisen kuljettajan perustaidot	Havainnointi ja arviointi Nopeudensäätely ja tilannenopeus Merkinannot Ajolinjat Ajovuorot Etäisyys muihin Liikenteenohjauksen noudattaminen Matkan suunnittelu ja itsenäinen toteuttaminen Oman toiminnan arviointi
B5 Liikenteen vuorovaikutus	Ennakointi ja ennakoitavuus Vuorovaikutustaidot Liikenteen erityisryhmät ja niiden käyttäytyminen
B6 Liikenneympäristö ja liikenteenohjaus	Liikenneympäristöt Liikennesäännöt Tiemerkinnot Liikennemerkkit Liikennevalot Liikenteen ohjaaja
B7 Ajaminen taajamaliikenteessä	Liikenteeseen liittyminen Liikenteessä ajaminen Liikenteestä poistuminen
B8 Risteysajo - Ajolinjat	Risteystä lähestyttäessä Ajolinjat perussäännön mukaan Ajolinjaa ohjaavat merkit Ajolinjat erityistapauksissa
B9 Risteysajo - Ajovuorot	Ajovuorot perussäännön mukaan Ajovuoroa ohjaavat merkit Ajovuoroa ohjaavat liikennevalot Ajovuoro erityistapauksissa Rautatien tasoristeys
B10 Ajaminen maantieliikenteessä	Liittyminen päätien liikenteeseen Päätiellä ajaminen Päätieltä poistuminen Ajaminen moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

(jatkuu)

Tunti	Sisältö
B11 Ohittaminen	Säännöt ja vastuu Ohituksen tarpeellisuus Ohitusmatka Ohituskiellot Toiminta ohitettavana Toiminta ohittajana
B12 Ajaminen vaikeissa keliolosuhteissa: sateella ja pimeässä	Ajaminen sateella ja sumussa Ajaminen pimeässä Ajonopeuden merkitys vaikeissa olosuhteissa Oman toiminnan arviointi
B13 Ajaminen vaikeissa keliolosuhteissa: liukkaalla	Pitävyys ja liukkauden tunnistaminen Varustautuminen Turvallinen ajaminen ja hallintalaitteiden käyttö Oikean tilannenopeuden valinta Oman toiminnan arviointi
B14 Matkan suunnittelu	Auton kunto ja kuormaus Ajoreitin suunnittelu Ajaminen navigaattorin avulla Opasteiden mukaan ajaminen
B15 Ennakointi - vaaratilanne - onnettomuus	Ennakointi, riskien tunnistaminen ja välttäminen Toiminta hätätilanteessa Onnettomuuden seurausten lieventäminen Toiminta liikenneonnettomuuspaikalla
B16 Ajamisen sosiaalisuus ja ekologisuus	Yhteiskunta ja sosiaalinen ympäristö Liikennejärjestelmä, lainsäädäntö ja liikennevalvonta Kuljettajan ekologinen vastuu Älyliikenne
B17 Ajotehtävä ja oman tilan hallinta	Nuorten kuljettajien erityisriskit Ajoseuran vaikutus ja sen hallinta Oman tunnetilan vaikutusten hallinta Ajamiseen liittyvät henkilökohtaiset tavoitteet ja motiivit Ajamisen merkitys itselle ja sen muuttuminen iän myötä
B18 Ajokunto ja sen hallinta	Päihteiden vaikutus Lääkeaineet ja väsymys Ajokunnon tarkkailu
B19 Auto ja oman tilan hallinta	Auton tyyppi ja valinta Autosta huolehtiminen Ajamisen häiriötekijät Turvavarusteet ja niiden käyttö

(jatkuu)

Tunti	Sisältö
B20 Palautejakson ryhmäoppitunti	Ensimmäiset kokemukset kuljettajana Oppimispäiväkirja Harjoitteluvaiheen jatko Ryhmäajotunti
B21 Yksilöllinen arviointi ja palaute	Itsearviot ja palaute harjoitteluvaiheesta / oppimispäiväkirja Sosiaalisten taitojen testi Palautekeskustelu oppimispäiväkirjan, arviointiajojen ja vuorovaikutustestin pohjalta
B22 Ulkoiset riskit ja niiden välttäminen – turvallisuus	Harjoitteluvaiheen kokemuksia Tyypillisiä ulkoisia riskitilanteita
B23 Sisäiset riskit ja sosiaaliset taidot – sosiaalisuus	Yhteenveto Tyypillisiä sisäisiä riskitilanteita Vuorovaikutustaidot
B24 Ekologiset taidot – ekologisuus	Kokemuksia ja yhteenvedot Ekologinen auton käyttö Taloudellinen ajotapa Itsensä kehittäminen vastuullisena kuljettajana

Lähde: Suomen Autokoululiitto ry. 2012. Opetussuunnitelma 2013.

http://www.trafi.fi/filebank/a/1352799397/c84b4526ca29529a199c1f1c2c57d253/10740-B OPS_2013_SAKL.pdf

Liite 4. Kyselylomake

Opinnäytetyö
Ajokorttilainsäädännön uudistus
Henkilöauton ajokortin kuljettajaopetuksen uudistus

Laatija Terhi Kallinen

Kyselylomake

3.12.2013

Vastaajan tiedot

Nimi:

Autokoulu:

Saako vastauksesi julkaista nimellä opinnäytetyössä?

Kysymykset

1. Mitä mieltä olette yleisesti vuoden 2013 ajokorttilainsäädännön uudistuksesta? Onnistumisia? Kehitettävää? Oliko uudistus tarpeellinen vai olisiko se pitänyt tehdä jo aiemmin?

2. Onko B-luokan kuljettajaopetuksen nykyinen tavoite ja sisältö mielestänne hyvä liikenteen asettamiin vaatimuksiin nähden? Mitä näkisitte tarpeelliseksi lisätä? Onko jotain koettu turhaksi?

3. B-luokan kuljettajaopetukseen saa osallistua nykyään vuosi ennen 18 vuoden vähimmäisiän täyttymistä. Onko muutoksella ollut minkälaisia positiivisia tai negatiivisia vaikutuksia vai vaikutuksia ollenkaan?

4. Opetuslupaopetuksen tilanne. Lakimuutos on opetuslupaopetuksen osalta jälleen vireillä. Tutkimusten mukaan opetuslupaoppilaiden taidot ovat olleet tietyiltä osin heikommät kuin autokouluoppilaiden, toisaalta joiltakin osin paremmät. Oliko (todennäköisesti väliaikainen) muutos yhdistää pakollisia osioita autokoulussa opetuslupaopetukseen oikea suuntaus vai pärjättäisiinkö vanhalla järjestelmällä?

5. Kuljettajaopetuksen hinnan nousu. Mitä mieltä olette autokoulun/yrittäjän näkökulmasta kuljettajaopetuksen hinnan nousemisesta? Halutessanne voitte lisätä myös asiakkaiden kommentteja.

6. Muita kommentteja aiheeseen liittyen. Sana vapaa.