

12.4.2017

Kirjelmä liikenne- ja viestintäministeriölle Töysän Autokoululle myönnetystä kokeiluluvasta kuljettajaopetuksen kehittämiseksi

Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut suostumuksensa 10.3.2017 Liikenteen turvallisuusvirastolle (Trafi) myöntää kokeilulupa kuljettajaopetuksen kehittämiseksi Töysän Autokoululle päätöksellä TRAFI/28310/05.03/2017. Kokeilulupa on voimassa 17.3.2017-17.3.2018 välisen ajan. Kokeilun tavoitteena on sen selvittäminen, voidaanko C1- ja C1E- ajokorttiluokkien kevyemmällä suoritusmenettelyllä päästä tarkoituksenmukaisempaan lopputulokseen vastaamalla paremmin asiakkaan yksilölliseen C1- ja C1E- ajokortin tarpeeseen.

Valtakunnallisina kuljettajakoulutusalan edustajina Ammattipätevyyskouluttajat ry ja Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry esittävät keskeisinä huolenaiheina seuraavaa.

Kyseinen kokeilulupa vaarantaa kokeiluun osallistuvien henkilöiden oikeuksia, koska kokeilussa poiketaan opetuksen sisällöllisistä vaatimuksista. Kokeiluun osallistuva oppilas ei saa ajokorttilaissa (386/2011) tarkoitettuja kuljettajan valmiuksia C1- tai C1E- luokan ajoneuvon kuljettamiseksi turvallisesti. Ajokorttilain 51 a § antaa mahdollisuuden poiketa opetuksen määrästä ja toteutuksesta, mutta ei anna mahdollisuutta poiketa opetuksen sisällöstä kuten kyseisellä päätöksellä on nyt mahdollistettu. Lisäksi on huomioitavaa, että ajokorttiluokkaa korotettaessa C- tai CE- tai D1- tai D-luokkaan perusteet opetuksen vähennyksille aikaisemman ajokortin perusteella pohjautuvat opetussuunnitelmien vastaavuuksille. Kokeilun kautta ajokorttiluokkaa jatkossa korottavat henkilöt omaavat heikomman lähtötason pienemmillä opetusmäärillä ja eri opetuksen sisällöillä.

Näkemyksemme mukaan kokeilulupahakemusta käsiteltäessä ja lupaa myönnettäessä ei ole tehty riittävän laajalle ulottuvaa hakemuksen perusteluiden ja kokeilun seurausten arviointia. Vaikutusten arviointia liikenneturvallisuudelle ei mainita lainkaan kokeilun tutkimussuunnitelmassa. Kokeilun tarkoituksena on selvittää, mitä vaikutuksia kevennetyllä opetuksella on C1- tai C1E-ajokorttia hakevan opetusmääriin ja tutkintomenestykseen. Opetusmäärän vähentämisestä mahdollisesti aiheutuvista seurauksista merkittävin ja vahingollisin ei ole kuljettajatutkinnossa hylkääminen vaan kokonaisvahinkoriskin nouseminen.

Kokeilussa eivät toteudu ajokorttilain (386/2011) 36 § kuljettajaopetuksen sisältövaatimukset, koska kokeilulupa vahvistettu opetussuunnitelma ei ole vaatimusten mukainen. Opetussuunnitelmassa ei ole mitään mainintaa siitä, miten itseopiskelu toteutetaan, vaikka se mainitaan yhtenä perusteena opetusmäärän pienentämiselle. *”Kokeilussa C1-luokan opetuksessa on vähintään kaksi (2) tuntia teoriaopetusta ja kolme (3) tuntia ajo-opetusta. C1E-luokan opetuksessa on vähintään kolme (3) tuntia teoriaopetusta ja kolme (3) tuntia ajo-opetusta. Kokeilussa oppilaan itseopiskelu korostuu, koska opetusmäärä on vain kolmannes nykyisestä lainsäädännön vaatimasta opetuksesta. Tämä laskee ajokortin suorittamiskustannuksia.”* Tutkimussuunnitelmassa ei mainita itseopiskelua ja sen mahdollisuuksien sekä vaikutusten tutkimista. Tämän perusteella vaikuttaa siltä, että itseopiskelua ei sisälly kokeiluun lainkaan. Ajokorttilain 36 §:ssä säädetään, mitä tietoja kuljettajaopetuksen tulee sisältää. Kokeiluun hyväksytyt opetussuunnitelma ei täytä näitä vaatimuksia. Vaadituista sisällöistä puuttuvat mm. liikennejärjestelmät, liikenteen sosiaalinen ympäristö ja vuorovaikutukseen liittyvät vaatimukset, liikenteen ympäristövaikutukset sekä vaikeissa olosuhteissa ajaminen. Opetussuunnitelmasta puuttuvat myös ajokorteista annetun asetuksen 22 § kohdassa 8 vaaditut sisällöt, mm. onnettomuuspaikalla toimimista varten tarpeellinen ensiapukoulutus. Kokeilu siihen vahvistetulla opetussuunnitelmalla on kyseenalainen. Käsityksemme mukaan kuljettajaopetuksen sisällöt eivät ole vapaasti valittavissa määrätyn kohderyhmän tarpeista käsin, vaan niiden valinnassa on noudatettava ajokorttilain vaatimuksia. Ajokorttilain 51 a §:ssä annetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus myöntää lupa kuljettajaopetuksen kehittämiseksi tarpeellisen kokeilun järjestämiseen. Saman pykälän mukaan kokeilussa voidaan poiketa ajokorttilaissa

12.4.2017

säädetyistä kuljettajaopetuksen määrää ja toteutusta koskevista vaatimuksista, mutta ei sisällöllisistä vaatimuksista.

Kokeilun mukaiseen kuljettajaopetukseen ei ole mahdollisuutta sisällyttää ajokorttilain vaatimia sisältöjä, sillä sen teoriaoppitunnit eivät riitä edes opetussuunnitelmassa mainittujen sisältöjen käsittelyyn. Esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljettaminen yksinään vie aikaa lähes yhden oppitunnin. Nimenomaan kokeilun perusteluissa mainitut ryhmät kuljettavat usein vaarallisia aineita. Esimerkiksi rakennusalan työntekijät kuljettavat maaleja ja jopa pieniä määriä räjähteitä ja LVI-asentajat hitsauskaasuja. Kuljettajan on osattava selvittää ammattikuljettajienkin vaikeaksi kokemasta vapaarajataulukosta, saako hän suorittaa kuljetuksen ilman ADR-ajolupaa ja millaisia määräyksiä kuljetuksessa on noudatettava. Vaarallisten aineiden kuljetus on käsiteltävä opetuksessa riittävän perusteellisesti. C1-luokan ajoneuvojen rakenne ja tekninen tarkastus vie toisen oppitunnin, mikäli tavoitteena on, että henkilö osaa suorittaa ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän tekniset tarkastukset niin, että liikennekelpoisuus tulee varmistettua. Liikennekelpoisuuden tarkastukseen kuuluu myös pikkuvikojen korjaaminen, kuten varokkeiden ja polttimojen vaihto, mitkä on myös opittava. Koska aikaa on riittämättömästi, opetussuunnitelmassa esitetyt sisällöt on mahdollista käydä läpi vai esittelyluonteisesti, mutta kuljettajalta vaadittua osaamista sen puitteissa ei ole mahdollista antaa.

Kokeilun opetussuunnitelmasta puuttuvat mm. seuraavat aiheet, jotka ovat erittäin tarpeellisia kuorma-autoa liikenteessä kuljettavalle muun liikenteen turvallisuuden kannalta

- kuorma-autojen onnettomuudet
- toiminta onnettomuuspaikalla
- toiminta vakavassa liikenneonnettomuudessa
- toiminta liikennevahinkotilanteessa
- ajoajat ja ajopiirturi.
 - Kuljetuksiin C1-luokan ajoneuvoilla ja C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmillä sovelletaan pääsääntöisesti ajo- ja lepoaika-asetusta. Sitä sovelletaan myös yrityksen harjoittamaan yritystoimintaan liittyviin kuljetuksiin, vaikka kuljetuksista ei perittäisikään varsinaista vastiketta. Esimerkiksi rakennus- tai sähköliikkeen kuorma-autoissa työvälineitä ja asennusmateriaalia työmaille kuljettaessa. Kun B-ajokorttiopetuksen yhteydessä ei ole käsitelty ajo- ja lepoaikamääräyksiä eikä niitä käsitellä kokeilun C1-opetuksessakaan, oppilas ei C1-luokan ajokortin saatuaan tunne ajo- ja lepoaikamääräyksiä eikä osaa esimerkiksi käyttää ajopiirturia. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista (1248/2002) 15 §:ssä määrätään, että ajo-opetukseen käytettävässä N₂-, N₃-, M₂- ja M₃-luokan ajoneuvossa, myös C1-luokan ajo-oikeuden vaativassa kuorma-autossa, tulee olla ajopiirturi. Tämän tarkoituksena on varmistaa ajopiirturin käytön opettamisen edellytykset. Kokeilussa asia on sivuutettu kokonaan.

C1E-luokan opetuksesta mainitaan kokeilun opetussuunnitelmassa, että se vastaa sisällöltään Trafín C1E-ajoneuvoluokan opetussuunnitelmaa siltä osin, mitä täydentäväksi opetuksesi ammattipätevyyden jo omaavalle henkilölle on säädetty. Emme ymmärrä tätä rinnastusta ollenkaan. Ammattipätevyyden omaava henkilö on suorittanut joko 280 tunnin tai nopeutettuna 140 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksen, johon sisältyy ajo-opetusta kymmenen tuntia ja ennakoivan ajamisen opetusta vähintään seitsemän tuntia. Kuinka kokeilussa voidaan ohittaa kokonaan näin mittava koulutus ja antaa kokeiluun osallistuville mahdollisuus päästä kuljettajantutkintoon vähimmäismääriä pienemmillä opetusmäärillä ilman mitään aikaisempaa kuorma-autokoulutusta?

12.4.2017

Ajo-opetusta kokeilun molemmissa luokissa on kolme tuntia. Kun 25 minuutin kestoisen kuormanvarmistusharjoitus sisältyy ajo-opetukseen, varsinaista ajo-opetusta on vain 2,5 tuntia. Se on erittäin alhainen ja vastaa sitä määrää, joka pidemmässä opetuksessa käytetään käsittelyn harjoitteluun ja ajoneuvon ulottuvuuksien arvioinnin oppimiseen siihen soveltuvilla alueilla. Kokeilun piirissä olevien oppilaiden liikenneopetus jää lähes täysin itseopiskelun varaan ajokortin saamisen jälkeen.

Niillä alueilla, joilla kokeilua on tarjolla, lähes kaikki tulevat C1- ja C1E -tutkintoon todennäköisesti kokeilun kautta. Kun tutkinnon vastaanottajia ei ole valmennettu kokeiluun, on olemassa riski, että he mukautuvat koeryhmän osaamisen tasoon ja alentavat vaatimuksiaan. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksen (1/2006) mukaan myös pieni opetusmäärä vaikeuttaa arviointia. *”Oppilaan rajallisen harjoittelumäärän seurauksena ajosuorituksen taso saattaa vaihdella huomattavasti kokeen aikana ja luotettavan tiedon saaminen oppilaan taitotasosta tulee vaikeammaksi. Ajokokeessa menestyminen voi tällaisessa tapauksessa olla seurausta hyvästä tuurista ja hyvistä yhteensattumista kokeeseen vaikuttavissa satunnaisissa tekijöissä.”* Tutkinnon vastaanottajilla tulee edellä mainituista syistä johtuen olemaan vaikeuksia arvioida koehenkilöiden suoriutumista ajokokeessa absoluuttisesti ja yhteismitallisesti suhteessa vertailuryhmään. Jos edellä mainittujen tekijöiden vaikutusta ei ole suljettu pois kokeiluun liittyvästä tutkimuksesta, eivät tulokset vastaa tutkimuskysymyksen.

Kokeilussa ei ole otettu lainkaan huomioon sitä, että korotettaessa myöhemmin ajo-oikeutta C- tai CE- tai D1- tai D-luokkaan vähentää voimassa oleva C1- tai C1E-luokan ajo-oikeus ylempiin ajokorttiluokkiin vaadittavia opetusmääriä huolimatta siitä onko C1- tai C1E – ajokorttiopetus saatu kokeilun mukaisilla alemmilla opetusmäärillä ja puutteellisilla sisällöillä.

Esimerkki 1: Henkilö korottaa C1-ajokorttinsa C-luokkaan. C-ajokorttiin vaaditaan B-ajokortin pohjalta 12 tuntia teoriaopetusta ja 10 tuntia ajo-opetusta. C1-ajokortti alentaa C-opetusvaatimusta C1-perustuntimäärillä eli 9 teoriatunnilla ja 5 ajo-opetustunnilla. Henkilö saa samat vähennykset hyväkseen, vaikka hän olisi suorittanut C1-ajokortin kokeilussa kahdella teoria- ja kolmella ajo-opetustunnilla. Kokeilu siis vaikuttaa myös seuraavaan luokkaan ja alentaa siinä tuntimääriä huomattavasti enemmän kuin jo saatu opetus.

Esimerkki 2: Henkilö korottaa C1E-ajokorttinsa CE-luokkaan. C1E-ajokorttiin vaaditaan C1-ajokortin pohjalta 8 tuntia teoriaopetusta ja 10 tuntia ajo-opetusta. C1E-ajokortti alentaa CE-opetusvaatimusta näillä C1E-perustuntimäärillä eli 8 teoriatunnilla ja 10 ajo-opetustunnilla, vaikka hän on C1E-opetuksessa saanut vain 3 tuntia teoriaopetusta ja 3 tuntia ajo-opetusta. Henkilö pääsee siis suorittamalla ensin C1E-ajokortin myös kokeilun pienillä opetusmäärillä CE-tutkintoon vain 7 teoriatunnilla ja 5 ajo-opetustunnilla.

Esimerkki 3: Henkilö korottaa C1-ajokorttinsa D1-luokkaan. D1-luokkaan korotettaessa kokeiluluvalla ajokortin suorittanut henkilö saa kahdella teoriatunnilla 9 tunnin vähennyksen ja kolmella ajotunnilla 10 tunnin vähennyksen.

Esimerkki 4: Henkilö korottaa C1-ajokorttinsa D-luokkaan. D-luokkaan korotettaessa kokeiluluvalla ajokortin suorittanut henkilö saa kahdella teoriatunnilla 12 tunnin vähennyksen ja kolmella ajotunnilla 10 tunnin vähennyksen. Vertailuna vähimmäisopetusvaatimus, jos henkilöllä on B-luokan ajokortti. Opetusta vaaditaan 27 tuntia teoriaopetusta ja 40 tuntia ajo-opetusta.

Kokeiluluvan päätöksen teossa ei ole otettu lainkaan huomioon sen kerrannaisvaikutusta raskaampien luokkien ajokorttiopetuksessa. Siinä saavutettujen ajo-oikeuksien pitäisi vähentää raskaamman luokan opetusmääriä enintään kokeilun opetusmäärillä.

12.4.2017

Kokeilua on perusteltu myös ajokortin edullisemmalla hinnalla sen hankkijalle. Kun tarkastelee kokeilussa mukana olevien autokoulujen hintoja, huomaa että kokeilussa suoritettavien luokkien opetuksen hinnat eivät ole laskeneet samassa suhteessa kuin opetusmäärät. Esimerkiksi eräässä autokoulussa C1-luokan opetuksen hinta on vain noin 40 % alhaisempi, vaikka opetusmäärä on 64 % pienempi. Tästä seuraa edelleen se, että lisäopetus joko ennen tutkintoa tai sen jälkeen autokoulun normaaleilla lisäopetuksen tuntihinnoilla nostaa kokonaishinnan jo lähelle vähimmäismäärien opetuksen hintaa. Jos opetuksen hinta nousee asiakkaan tarvitsemalla lisäopetuksella markkinoinnissa annettua tietoa huomattavasti kalliimmaksi, kokee asiakas helposti tulleen harhaan johdetuksi.

Kokeilua perustellaan myös seuraavasti. ”Tarve opetusmäärien pudottamiselle perustuu siihen, että kevyiden kuorma-autokorttien suorittajat toimivat pääasiassa muissa tehtävissä kuin ammattikuljettajien tehtävissä, ja osa koulutuksesta on siten ollut osalle suorittajista tarpeetonta. Uusi kokeilumahdollisuus hyödyttää erityisesti esimerkiksi ratsastus-, matkailu- tai moottoriurheilun harrastajia sekä esimerkiksi talonrakentajia, LVI-asentajia ja sähkömiehiä, jotka tarvitsevat kevyen kuorma-auton ajokortin työvälineitä kuljettaakseen.”

Kokeilulupaa haettaessa ja käsiteltäessä on jäänyt ottamatta huomioon, että kuorma-auto, koosta riippumatta, on lähtökohtaisesti tarkoitettu tavarankuljettamiseen ammattimaisessa toiminnassa. C1-luokan kuorma-autoja on jopa hinausautoina. Kuorma-auton ajo-oikeuteen liittyviä seikkoja tulee käsitellä tältä pohjalta, eikä kuorma-auton käyttö toissijaisessa tarkoituksessa voi olla peruste lievennyksiin. Tämän kaltainen helpotus saattaa jopa kannustaa kansalaisia ottamaan käyttöön kokonaismassaltaan juuri 3 500 kg ylittäviä lava- ym. tavara-autoja henkilöauton sijasta.

Kokeilussa saatu C1- tai C1E-ajokortti antaa aivan samat oikeudet kuin opetuksen vähimmäismäärien mukaisesti suoritettu ajokortti. Kyseisellä ajokortilla voi kuljettaa kuorma-autoa myös niissä kuljetustehtävissä, joihin kuorma-auto on varsinaisesti tarkoitettu. Kokeiluluvan kautta ajokorttinsa hankkineelta kuljettajalta kuitenkin puuttuu ns. tarpeettomana pois karsittu opetus. Näissä tapauksissa perusteltua olisi, että ajokortteihin tulisi erityisehto, joka rajoittaa ajamisen vain em. tarkoituksissa. Yhtä lailla voimme perustella myös sitä, että saman ajokorttiluokan ajoneuvolla liikenteessä ajettaessa, on kuljettajalla oltava samat valmiudet ajon tarkoituksesta riippumatta.

Katsomme, että kyseinen kokeilulupa on myönnetty ajokorttilain (386/2011) 51 a § vastaisesti. Vaadimme, että kokeilulupa peruutetaan.

Sakari Kaikkonen
puheenjohtaja
Ammattipätevyyskouluttajat ry

Sampsa Lindberg
toiminnanjohtaja
Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry