

Arja Juvonen ps

Kirjallinen kysymys vuoden 2018 ajokorttiuudistuksen epäkoh- tien huomioimisesta uutta kuljettajantutkintoa koskevaa lakia sää- dettyäessä

Eduskunnan puhemiehelle

*Kansallista ajokorttisääntelyä selkeytettiin ja kevennettiin 1.7.2018 voimaan tulleella ajokortti-
lain muuttamisesta annetulla lailla (387/2018). Lakimuutoksen tavoitteena oli selkeyttää ja ke-
ventää ajokorttisääntelyä liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen ja luoda edelly-
tyksiä ajokortteihin liittyvien menettelyjen kehittämiseksi. Erityisenä tavoitteena oli uudistaa ajo-
kortin suoritusjärjestelmää lisäämällä vaihtoehtoisuutta muiden kuin kuorma- ja linja-auton ajo-
korttien suorittamisessa, keventämällä EU:n sääntelyä tiukempaa kansallista lisäsääntelyä, edis-
tämällä ajokorttimenettelyiden digitalisoitumista ja poistamalla esteitä sähköisen hakumenette-
lyn käytöltä. Ajokortin suoritusjärjestelmän keventämisen tavoitteena oli keventää
ajokorttimenettelyistä eri tahoille aiheutuvaa taakkaa ja näin vaikuttaa myös ajokortin hintaan
(ks. HE 146/2017 vp). (HE 70/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muut-
tamisesta)*

Vuoden 2018 ajokorttiuudistusta koskevan lain selkeä tavoite oli, että ajokortin pystyy hankki-
maan huomattavasti halvemmalla kuin aikaisemmin. Tähän pyrittiin vähentämällä pakollisen
opetuksen määrää.

Vuonna 2012 B-luokan ajokorttitutkinnon minimituntimäärä oli 20 tuntia teoriaa ja 15 ajotuntia,
Vuodesta 2013 ajokortin saamiseen liittyi kolme vaihetta: perus-, harjoittelu- ja syventävä vaihe.
Perusvaiheen minimiopetusmäärään kuului enintään 19 teorialuntia ja vähintään 18 ajotuntia. Sy-
ventävän vaiheen tuntimäärät vaihtelivat.

*Ajovarman mukaan vuonna 2020 ajotuntimäärä ennen ensimmäistä ajokoetta on autokoulujen
oppilailla n. 12,2 tuntia ja opetustuntimäärä ajavilla n. 33 tuntia. Ajovarman mukaan ei ole laskenut mukaan
riskientunnistamiskoulutuksen neljää ajotuntia. Näin ollen ajotuntimäärä ennen ensimmäistä
ajokoetta on autokoulujen oppilailla 16,5 h ja opetustuntimäärä 37 h. Minimissään tunnint ovat 10 h +
RTK 4 h. (Uudenmaan Autokouluyhdistys, Lakiuudistuksen valuviat)*

Kuljettajantutkinnon B-luokan ajokokeen hyväksymisprosentit ensimmäisellä yrittämällä ovat
autokoulussa tutkintonsa suorittaneilla laskeneet. Tilanne pysyi hyvin tasaisena, noin 72 %:ssa,
pienin vaihteluin vuodesta 2011 vuoteen 2017, josta lähtien hyväksymisprosentti on laskenut.
Vuoteen 2022 tultaessa prosentti oli laskenut 54 %:iin.

Kirjallinen kysymys KK 805/2022 vp

Opetusluvalla suoritettujen ajokoetutkintojen osuus on noussut vuoden 2009 10,91 %:sta vuoden 2022 38,59 %:iin. Hyväksytyjen tutkintojen määrä on pysynyt hyvin tasaisena vuosina 2009—2022 63—69 %:n vaihteluvälin sisällä. Vuonna 2018 opetusluvalla suoritettujen tutkintojen hyväksyntä ensimmäisellä kerralla ylitti autokoulussa ajo-opetusta saaneiden hyväksymisprosentin. Viime vuonna opetuslupalaisten kuljettajantutkinnoista ensimmäisellä kerralla hyväksyttiin 64 %. Vuodesta 2019 lähtien ero opetuslupalaisten ja autokoululaisten välillä on vuosittain ollut 9—10 % opetuslupalaisten hyväksi.

B-luokan teoriakokeen hyväksymisprosentit pysyivät hyvin samoina opetusmuodosta riippumatta vuoteen 2017. Opetuslupalaisten osuus teoriakokeessa ensimmäisellä kerralla hyväksytyistä ylitti samoin kuin ajokokeessa vuonna 2018 autokoululaisten hyväksymisprosentin. Sen jälkeen eriytyminen on jatkunut, ja vuonna 2022 teoriakokeen opetuslupalaisista läpäisi 90 % autokoululaisten vastaavan osuuden ollessa 74 %. Vuoteen 2017 verrattuna opetuslupalaisten hyväksymisprosentti on hieman noussut ja autokoululaisten laskenut.

Vuoden 2018 uudistuksen yhteydessä ajokokeen kesto piteni 45 minuutista tuntiin. Tuolloin arvioitiin, että tunnin mittainen ajokoe mahdollistaisi muun muassa riskientunnistamisosaamisen varmistamisen. Ajokokeen keston piteneminen ei kuitenkaan voi selittää autokoulussa ajo-opetusta hankkineiden laskenutta läpipääsyosuutta ensimmäisessä ajokokeessa, koska hyväksymisosuudet ovat pysyneet hyvin tasaisina opetuslupalaisilla huolimatta kyseisen suoritusmuodon suosion moninkertaistumisesta.

Ajokokeessa "kokeillaan" läpipääsyä jopa 3—6 kertaa. Ajokortin kustannukset ovat siis n. 2 000—4 000 euroa. Traficomien tutkimuksen mukaan ennen lakiuudistusta ajokortin perusvaiheen keskimääräinen hinta (sisältäen viranomaiskulut) olivat n. 1 900 euroa. Hylkäystenmäärästä antaa viitteitä myös Ajovarman kasvanut liikevaihto, joka kasvoi miltei 8 miljoonaa euroa vuosina 2016—2020, vaikka ajokorttien hankinnan määrä on samanaikaisesti vähentynyt. Vuonna 2016 kokeiluluvat vähensivät ensimmäistä kertaa opetusmääriä, jonka jälkeen hylkäykset tutkinnoissa ovat lähteneet nousuun. Jonot ajokokeisiin ovat jopa 7 viikkoa. (Uudenmaan Autokouluyhdistys, Lakiuudistuksen valuviat)

Lain uudistamisesta ja sitä seuranneesta opetustuntimäärien laskusta huolimatta ajokortin kokonaishinta autokoulussa on kallistunut. Näin ollen kyseistä uudistuksen tavoitetta ei saavutettu. Uudenmaan Autokouluyhdistyksen mukaan kokonaishinnan nousu juontaa vähentyneiden tuntimäärien aiheuttamasta hylkäysmäärien noususta. Yhdistyksen laskujen mukaan uusinnat ovat kasvattaneet kuluttajan kustannuksia jopa yli 2 miljoonaa euroa verrattaessa lakiuudistusta edeltäneen perusvaiheen keskimääräiseen hintaan.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Aikooko hallitus uutta kuljettajantutkintoa koskevaa lakia säätäessään ottaa huomioon perusteluissa esitetyt epäkohdat niin, että joko ajokortin suorittamisen hinta laskisi tai nyt tutkinnosta käytettävä raha käytettäisiin opetukseen ja sitä kautta liikenneturvallisuuden parantamiseen viranomaismaksujen sijaan?

Kirjallinen kysymys KK 805/2022 vp

Helsingissä 3.3.2023

Arja Juvonen ps