

Henkilöauton ajokortin hankkimisen harjoittelu-, opetus- ja tutkintokäytännöt Euroopassa

Marita Löytty ja Mika Hotti

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	1
2	TURVALLISEKSI KULJETTAJAKSI OPPIMINEN	2
2.1	Taitojen oppiminen ja riskin alentuminen.....	2
2.2	Viitekehys.....	2
2.3	Valvotun ajamisen käytännöt.....	3
2.4	Valvotun ajamisen turvallisuushyödyt	4
3	ERI MAIDEN JÄRJESTELMIEN VERTAILU	7
3.1	Vähimmäisiät kuljettajaopetuksen aloittamiselle, kuljettajantutkintoon osallistumiselle ja ajokortin saamiselle	7
3.2	Teoria- ja ajo-opetuksen pakollisuus autokoulussa ja pakollisen opetuksen vähimmäismäärä	9
3.3	Mahdollisuus maallikon valvomaan ajoharjoitteluun, mahdollisuutta hyödyntävien osuus, harjoittelun kesto ja saavutettu ajokokemus	11
3.4	Valvotun ajoharjoittelun vaatimukset oppilaalle	14
3.5	Valvotun ajoharjoittelun vaatimukset valvojalle	16
3.6	Muut vaatimukset valvotulle ajoharjoittelulle.....	19
3.7	Ajokokeen kesto ja reitti, ajokokeen vastaanottajan paikka ajoneuvossa sekä opettajan läsnäolo ajokokeessa	21
3.8	Teoria- ja ajokokeiden hyväksymisprosentit sekä hylätyn ajokokeen uusimisajankohta.....	23
3.9	Rajoitus ajo-oikeudessa uusilla kuljettajilla, kuvaus mahdollisista rajoituksista sekä rajoittamattoman ajo-oikeuden saanti-ikä	25
3.10	Ajokortin hinta	28
4	TARKEPIA MAAKUVAUKSIA	30
4.1	Ruotsi	30
4.2	Norja	32
4.3	Alankomaat.....	33
4.4	Iso-Britannia	39
4.5	Irlanti.....	42
4.6	Viro	43
4.7	Belgia	44
4.8	Johtopäätelmiä vierailusta	46
5	LÄHTEET	47

1 JOHDANTO

Tässä muistiossa kuvataan henkilöauton ajokortin (B-luokka) kuljettajaopetus- ja kuljettajantutkintojärjestelmiä Euroopassa. Tarkastelu ei sisällä eri järjestelmien liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Muistion tarkoituksena on tarjota vertailuaineistoa erityisesti Suomen kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmän kehittämiseen.

Muistion lähteinä ovat BASTin^{1 2 3} ja CIECAN^{4 5 6} julkaisut vuodelta 2014 sekä muiston kirjoittajien henkilökohtaiset kontaktit eri maiden kuljettajantutkinto- ja ajokorttiviranomaisiin.

Suomen nykyiseen (huhtikuu 2016) henkilöauton ajokortin kuljettajaopetus- ja -tutkintojärjestelmään voi tutustua Trafin internet-sivuilla osoitteessa http://www.trafi.fi/tieliikenne/haluan_ajokortin/henkiloauton_ajokortti. Vaatimukset perustuvat ajokorttilakiin (386/2011) ja -asetukseen (423/2011) sekä erityisesti kuljettajantutkinnon osalta Euroopan unionin ajokorttidirektiiviin 2006/126/EY.

Opetuslupaopetukseen viime vuosina kohdistuneista muutoksista voi lukea esim. liikenne- ja viestintäministeriön sivuilta: <http://www.lvm.fi/-/ajokortin-opetuslupaopetus-muuttuu-vuoden-vaihteessa-789781>

¹ BAST = Bundesanstalt für Strassenwesen, Federal Highway Research Institute. www.bast.de

² Genschow, J., Sturzbecher, D. & Willmes-Lenz, G. BAST 2014. Novice Driver Preparation – An International Comparison. BAST 2014. http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2014/775/pdf/M234b_englisch_barrierefrei.pdf

³ Genschow, J., Sturzbecher, D. & Willmes-Lenz, G. BAST 2014. Novice Driver Preparation – An International Comparison. Annex: Country profiles. BAST 2014. http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2014/775/pdf/M234b_englisch_Anhang_barrierefrei.pdf.

⁴ CIECA = The International Commission for driver testing. www.cieca.eu

⁵ CIECA 2014. Category B report. Country Profiles. Sähköposti Blanka Wirthiltä 8.10.2014.

⁶ CIECA 2015. RUE – Road User Education Project. Final report. March 2015. http://www.cieca.eu/download.asp?file=2015-03-19_CIECA-RUE_FINAL%20REPORT%20with%20APPENDIX.pdf

2 TURVALLISEKSI KULJETTAJAKSI OPPIMINEN

2.1 Taitojen oppiminen ja riskin alentuminen

Ajoneuvon turvallista kuljettamista opettelevien tulee oppia yhdistämään kognitiiviset ja motoriset kyvyt erilaisten liikennetilanteiden ratkaisemiseen, automatisoiden toiminnot niin pitkälle kuin mahdollista.⁷

Taitojen automatisaatioon päädytään kolmen vaiheen – kognitiivisen, assosiattiivisen (mielleyhtymiin perustuvan) ja autonomisen – kautta. Kognitiivisessa vaiheessa alkaa niiden tietojen ja taitojen hankkiminen, joita tarvitaan turvalliseen liikkumiseen ja ajoneuvon kuljettamiseen tieliikenteessä. Seuraavassa vaiheessa hankitut tiedot ja taidot muutetaan toiminnaksi. Autonomisessa vaiheessa tietojen soveltamisen nopeus ja tarkkuus kasvavat samalla kun virheet ja ajotehtävän vaatiman huomion määrä vähenevät.

Uusilla kuljettajilla on ajouran alussa hyvin korkea onnettomuusriski. Riski alenee ajokokemuksen myötä. Noin 2–3 ajokokemusvuodessa riski alenee kokeneempien kuljettajien tasolle. Riskin alentumisen nopeus on kuitenkin yksikölistä. Alentuminen myös edellyttää ajokokemuksen kartuttamista.

Riski voidaan jakaa uuden/noviisin riskiin (*novice risk*) ja nuoren/nuoruuden riskiin (*youth risk*). Uuden kuljettajan riskit liittyvät kognitiivisiin ja psykomotorisiin vaatimuksiin ja näiden taitojen kehittymättömyyteen. Taitojen automatisoitumisen myötä virheet ja siten myös onnettomuudet vähenevät. Nuoren kuljettajan riski liittyy nuoruuden mukanaan tuomaan lisääntyneeseen haluun ottaa riskejä, huomionhakuisuuteen ja omien taitojen yliarviointiin.

Uusien kuljettajien riski liittyy ajokokemuksen määrään, nuorten kuljettajien riski ikään. **Ajokokemuksen määrä vähentää uuden kuljettajan riskiä tehokkaammin kuin kuljettajan iän lisääntyminen.** Yhden vuoden ajokokemuksen on todettu vähentävän uuden kuljettajan onnettomuusriskiä noin 30 prosentilla. Yhden vuoden ikä sen sijaan vähentää nuoren kuljettajan onnettomuusriskiä vain noin 6 prosentilla.

Norjalaisten tutkijoiden⁸ mukaan nuoren kuljettajan riskitaso alenee muiden kuljettajien tasolle noin 25-vuotiaana.

2.2 Viitekehys

Euroopassa henkilöauton ajokortin hakijalle sovelletaan 1) pakollisen autokouluopetuksen mallia, 2) pakollisen autokouluopetuksen ja maallikon valvoman ajoharjoittelun (*accompanied driving*) yhdistävää mallia sekä 3) valvottua ajoharjoittelua, jonka lisäksi voi vapaaehtoisesti hankkia opetusta ammattimaiselta liikenneopettajalta.

⁷ Genschow, J., Sturzbecher, D. & Willmes-Lenz, G. BAST 2014.

⁸ Vaa, Truls 2003. Impairment, diseases, age and their relative risks of accident involvement. Results from meta-analysis. TØI report 690/2003.
<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2003/690-2003/690-2003-el.pdf>

Pakollisen autokouluopetuksen mallia soveltavissa järjestelmissä ajokortin voi saada suhteellisen lyhyessä ajassa. Maallikon valvoman ajoharjoittelun yhdistäminen malliin tarkoittaa yleensä oppimisen ja harjoittelun jakaantumista pidemmälle ajanjaksolle.

Muutamissa maissa sovelletaan useampivaiheista (*GDL, graduated driver licensing*) kuljettajaopetusjärjestelmää. Esimerkiksi Suomessa B-luokan kuljettajaopetuksessa on käytössä perusvaiheen lisäksi sekä harjoittelu- että syventävä vaihe. Harjoittelu- ja syventävään vaiheeseen osallistutaan hyväksytyin kuljettajantutkinnon jälkeen. Niihin sisältyy pakollinen osuus autokoulussa.

Uuden kuljettajan korkea onnettomuusriski alenee runsaan ajoharjoittelun myötä. Useissa maissa uuteen ajokorttiin sovelletaan ns. suojaavia toimenpiteitä ja järjestelyitä (*protective measures*) itsenäisen ajamisen ensimmäisten vuosien ajan.

Toimenpiteet voivat koskea esim. alhaisempaa promillerajaa, alhaisempia nopeusrajoituksia, tiukempaa rikkomusseurantaa tai virhepistejärjestelmää, ankarampia seuraamuksia rikkomuksista (esim. uutta kuljettajantutkintoa rikkomusseuraamusten lisäksi). Mahdollisia rajoituksia (*protective measures for solo driving*) on kuvattu mm. OECD:n raportissa⁹ nuorista kuljettajista (luku 3.6.).

2.3 Valvotun ajamisen käytännöt

Useissa Euroopan maissa on käytössä ns. *accompanied driving*¹⁰ -mahdollisuus henkilöauton ajokortin hakijoille. Mahdollisuus on otettu käyttöön pääasiassa vähäisen ajokokemuksen aiheuttaman riskin alentamiseksi.

Euroopassa *accompanied driving* on otettu käyttöön lähinnä sellaisenaan (yleensä vaihtoehtona pelkän autokouluopetuksen rinnalla) osana ajokortin hankkimisprosessia, kun taas Yhdysvalloissa, Kanadassa, Australiassa ja Uudessa-Seelannissa sitä käytetään laajemmassa merkityksessä osana ajokortin vaiheittaista hankkimisprosessia (*graduated licensing*).

Accompanied-sanalle ei tässä yhteydessä ole täysin vastaavaa käännettä suomeksi. *Accompanied driving* tarkoittaa kuitenkin lähinnä valvottua ajamista tai valvottua ajoharjoittelua ennen itsenäiseen ajamiseen siirtymistä.

Ajossa mukana olevan, ajoneuvon kuljettamisessa ja liikenteessä ajamisessa jo kokemusta hankkineen henkilön (valvoja/valmentaja/mentori) roolina on valvoa ja tarvittaessa neuvoa sekä arvioida, milloin liikenteen ja liikennetilanteiden monimutkaisuus mahdollisesti ylittää uuden kuljettajan taidot. Valvoja ei anna varsinaisia ohjeita ajamiseen.

Useissa maissa on vähimmäisikäraja valvojalle. Valvojalta edellytetään myös asianmukaista ajokuntoa, ajokortin voimassaoloa muutaman vuoden ajalta sekä usein myös rikkeettömyyttä liikenteessä.

⁹ OECD 2006. Young Drivers. The Road to Safety. Organization for Economic Co-Operation and Development (OECD) and European Conference of Ministers of Transport (ECMT). <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06YoungDrivers.pdf>.

¹⁰ SWOV 2015. Accompanied driving. Fact sheet. September 2015. SWOV (Institute for Road Safety Research), the Netherlands. https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Accompanied_driving.pdf.

Valvotun ajamisen jakso voi kuulua ajokortin saamiseen joko ennen tai jälkeen kuljettajantutkinnon ajokokeen. Valvottu ajaminen voi siis olla osa oppimisproses- sia ja/tai osa ajokokemuksen hankkimista. Yleisimmin jakso sijoittuu ajokoetta edeltävään aikaan.

Useimmiten valvotun ajamisen mahdollisuus on ammattimaisen autokouluopetuk- sen rinnalla. Suurin osa ajokortin hakijoista yhdistääkin autokouluopetuksen ja valvotun ajamisen. Valvotun ajoharjoittelun mallissa ajamisen aloittaminen on yleensä mahdollista nuoremmassa iässä kuin pelkkää autokouluopetusta hyödyntä- vässä mallissa. Alhaisemmalla iällä mahdollistetaan runsas ajamisen määrä.

Monissa maissa, esim. Ruotsissa, on lyhyt pakollinen teoriajakso autokoulussa en- nen valvotun ajamisen aloittamista. Jaksoon osallistuvat ajokortin hakija ja valvo- va henkilö yhdessä.

Valvotun ajoharjoittelun tarkoituksena on kasvattaa turvallisen ajoharjoittelun määrää ja sen myötä alentaa uusien kuljettajien onnettomuusriskiä ennen itsenäistä ajamista. Valvotun ajamisen aikana tulisi hankkia mahdollisimman paljon sekä määrällistä että laadullista ajokokemusta eli tulisi **ajaa mahdollisimman paljon ja monipuolisesti** riskin alentamiseksi. Ajamiseen tulisi sisältyä erilaisia paikkoja, reittejä, vuorokaudenaikoja ja olosuhteita (sade, sumu, pimeys, moottoritie, suuri kaupunki). Myös valvojan ominaisuudet vaikuttavat valvotun ajamisen tehokkuu- teen onnettomuusriskin alentamisessa.

Valvotun ajamisen määrää voidaan tarkastella tunteina tai kilometreinä. Onnetto- muusriskin alentumisen kannalta riittävä ajamisen määrä riippuu monista tekijöis- tä, mm. ajokortin hakijan yksiköllisistä ominaisuuksista.

Ruotsin ja Norjan mallien perusteella tutkijat ovat päättelleet, että uuden kuljettajan tulisi ajaa valvotusti vähintään 5000–7000 kilometriä onnettomuusriskin alentami- seksi. Australian New South Walesissa uusien kuljettajien onnettomuusriski alen- tui merkittävästi vähintään 120 tunnin valvotun ajamisen jälkeen.

Esimerkiksi Iso-Britanniassa valvottuun ajamiseen on tarjolla maksutonta tukiai- neistoa mm. Helping L Drivers -sivustolla.¹¹

2.4 Valvotun ajamisen turvallisuushyödyt

Valvotun ajamisen **turvallisuushyödyistä** on pääosin myönteisiä tuloksia, mutta osa tuloksista on myös ristiriitaisia tai kielteisiä.

Yksi vaikuttavuuden selvittämistä hankaloittava asia on ns. *self-selection*. Tämä ilmiö tapahtuu, kun ihmiset voivat itse valita, valitsevatko käytännön (tässä valvot- tuun ajoharjoittelu) vai eivät. Käytännön kaikki vaikutukset eivät siten välttämättä perustu itse käytäntöön, vaan voivat osittain johtua myös käytännön valinneiden ihmisten luonteesta ja muista taustatekijöistä (esim. asenteet, motivaatiotekijät, käyttäytyminen).

Esimerkiksi Suomessa autokouluopetuksen ja opetuslupaopetuksen valinneiden nuorten taustatekijöissä on todettu olevan eroa. Esimerkiksi riskipitoista suhtautu-

¹¹ Helping L Drivers. The Royal Society for the Prevention of Accidents (ROSPA). www.helpingldrivers.com

mista liikenteeseen on enemmän autokoulu- kuin opetuslupaoppilailta. Turun yliopiston liikennepsykologian tutkijoiden mukaan erot eivät johdu opetustavasta, vaan oppilaiden erilaisesta koulutustaustasta. Autokoulu- ja opetuslupaoppilaksi siis valikoituu erilaisia oppilaita.¹²

Saksassa on havaittu, että valvottua ajoharjoittelua hyödynsivät enemmän perheet, joissa koulutustausta oli keskimääräistä korkeampi. Eron todettiin kuitenkin taasaantuvan valvotun ajoharjoittelumahdollisuuden ollessa kauemmin käytössä.¹³

Saksassa valvottu ajaminen on ollut mahdollista vuodesta 2005 lähtien. Siellä mallilla on havaittu olevan myönteisiä vaikutuksia sekä onnettomuuksien että rikkomusten määrään. Myös **Itävallassa** on myönteisiä kokemuksia vuodesta 1999 asti käytössä olleesta valvotusta ajamisesta.

Ruotsin alentaessa valvotun ajamisen vähimmäisikää 17,5 vuodesta 16 vuoteen valvotun ajamisen keskimääräinen tuntimäärä kasvoi 47,9 tunnista 117,6 tuntiin. Noin puolet ajokortin hakijoista hyödyntää alemmaa ikärajaa

Selvitysten mukaan valvotusti ajaneiden kuljettajien onnettomuusriski alentui 40 prosentilla. *Self-selection* -ilmiöllä arveltiin olevan vaikutusta tulokseen, koska suuri osa näistä nuorista oli ylemmistä yhteiskuntaluokista. Tämän tekijän vaikutuksen korjaamisen jälkeen onnettomuusriskin vähentymä oli edelleen korkea, 35 prosenttia.

Ruotsalaisen onnettomuusaineiston mukaan valvotun ajoharjoittelun aikana onnettomuusriski on noin 33 kertaa alhaisempi kuin itsenäisen ajamisen aikana (ajokokeen jälkeen). Ajettua kilometriä kohden onnettomuusriski on valvotussa ajamisessa noin 10 kertaa alhaisempi kuin itsenäisessä ajamisessa. Valvotun ajamisen käyttöönotolla osoitettiin myös olevan paljon suuremmat turvallisuushyödyt kuin esimerkiksi kuljettajakoulutuksen kehittämisellä tai virhepistejärjestelmän käyttöönotolla.

Näitä tuloksia voidaan pitää hyvin merkittävänä, koska Ruotsissa tieliikenteen turvallisuus oli jo valmiiksi Euroopan turvallisimpien joukossa. Maassa, jossa tieliikenteen turvallisuuden eteen on jo tehty paljon tehokkaita toimenpiteitä, on vaikeampaa saavuttaa yhä lisää turvallisuushyötyjä.

Alankomaat otti valvotun ajamisen käyttöön vuonna 2011. Noin kolmasosa ajokortin hakijoista hyödyntää mahdollisuutta. Selvitysten mukaan valvotusti ajaneiden uusien kuljettajien onnettomuusaste oli merkittävästi alhaisempi kuin perinteisellä autokoulumallilla ajokorttinsa suorittaneilla uusilla kuljettajilla. Yksilölliset erot valvotun ajamisen määrässä olivat kuitenkin niin merkittävät, että ei voitu sulkea pois sattuman mahdollisuutta onnettomuusasteen eroon näiden kahden ryhmän välillä.

¹² Katila, A. & Keskinen, E. 2003. Suomalaisen kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmän evaluaatio. Ajoneuvohallintokeskus (AKE), tutkimuksia ja selvityksiä 1/2003.
<http://www.trafi.fi/filebank/a/1321969227/2a8fba8804ef3bde6cae69c8081c06bd/1280-AKE103Suomalaisenkuljettajaopetusjatutkintojarjestelmanevaluaatio.pdf>

¹³ Willmes-Lenz, G., Prücher, F. & Großmann, H. 2010. Evaluation of the novice driver training models "Accompanied driving from 17" and "Voluntary further training seminars for holders of probationary driving licences". Federal Highway Research Institute, Section U4 Driver Training, Driver Improvement, Bergisch Gladbach.

Liikenne rikkomusten osalta Alankomaiden tulokset olivat osittain ristiriitaisia. Valvotun ajamisen malliin osallistuneilla uusilla kuljettajilla oli enemmän ylinopeussakkoja kuin perinteisellä autokoulumallilla opiskelleilla, kun sakot suhteutettiin itsenäisen ajamisen aikaan (kuukausina). Ajettuihin kilometreihin suhteutettuna valvotusti ajaneilla uusilla kuljettajilla oli kuitenkin itsenäisen ajamisen ajalta vähemmän ylinopeussakkoja kuin verrokkiryhmällä.

Norjassa ja Ranskassa kokemukset valvotun ajamisen käyttöönotosta eivät ole yhtä myönteisiä kuin Saksassa, Itävallassa, Ruotsissa ja Alankomaissa. **Norjassa** valvotun ajamisen ikärajan laskeminen 17 vuodesta 16 vuoteen ei johtanut suurempaan ajamisen määrään. Kuitenkin heillä, jotka olivat harjoitelleet määrällisesti paljon, todettiin alhaisempi onnettomuusriski.

Ranskassa viimeisin tutkimus valvotun ajamisen hyödyistä osoittaa siihen osallistuneiden uusien kuljettajien olleen useammin mukana onnettomuuksissa (verrokkiryhmään verrattuna). Tutkijat ovat esittäneet selityksiksi mm. riittämätöntä oppimistilanteiden määrää, uuden kuljettajan liiallista riippuvuutta valvojasta, liian vähäistä ajoharjoittelun määrää sekä valvojan huonoa liikennekäyttäytymistä.

3 ERI MAIDEN JÄRJESTELMIEN VERTAILU

Tähän lukuun on koottu tiedot Euroopan maiden kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmien sisällöstä yksittäisten muuttujien muodossa.

Jokaisen taulukon ensimmäisellä rivillä on kuvattu Suomen nykyinen tilanne.

Belgia, Ranska, Itävalta, Luxemburg, Saksa ja Viro ovat ensimmäisessä taulukossa kahteen kertaan, koska niissä sovelletaan kahta erilaista mallia.

Iso-Britannian (Wales, Englanti ja Skotlanti) tiedot koskevat pääsääntöisesti myös Pohjois-Irlantia, joka ei ole taulukossa erikseen. Pohjois-Irlannissa on kuitenkin eri ajokorttiviranomainen (Driver & Vehicle Agency DVA) kuin Iso-Britanniassa (Driver and Vehicle Standards Agencyn DVSA).

3.1 Vähimmäisiät kuljettajaopetuksen aloittamiselle, kuljettajantutkintoon osallistumiselle ja ajokortin saamiselle

Ensimmäisessä taulukossa kuvataan vähimmäisiät kuljettajaopetuksen (käytännössä ajoharjoittelun) aloittamiselle, kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokokeeseen osallistumiselle sekä ajokortin saamiselle.

Luvuissa ;9 tarkoittaa kuukautta eli esim. 17;9 tarkoittaa 17 vuotta ja 9 kuukautta.

AK tarkoittaa autokoulua ja AK+V autokoulun ja valvotun ajoharjoittelun yhdistämistä.

MAA	Ajo-opetuksen/ Ajoharjoittelun aloitusikä (aikaisintaan)	Teoriakokeen suorittamisikä (aikaisintaan)	Ajokokeen suorittamisikä (aikaisintaan)	Ajokortin saamisen vähimmäisikä (= itsenäinen ajaminen)
SUOMI	17	17;11	18	18
ALANKOMAAT (AK)	18	18	18	18
ALANKOMAAT (AK+V)	16	16;6	17	17 ¹⁴
BELGIA (36M)	17	17	18	18
BELGIA (18M)	17	17	18;3	18;3
BULGARIA	17;9	17;11	18	18
ESPANJA	17	18	18	18
IRLANTI	17	17	17;6 ¹⁵	17;6

¹⁴ Hyväksytyin ajokokeen jälkeen (17-vuotiaana) ajaminen on sallittua vain kokeneen kuljettajan ollessa mukana (accompanied driving). 18-vuotiaasta lähtien saa ajaa itsenäisesti.

¹⁵ Ajokoe on suoritettava aikaisintaan 6 kuukauden ja viimeistään 2 vuoden päästä ajoharjoittelun aloittamisesta.

ISLANTI	16	16;10	17	17
ISO-BRITANNIA (Wales, Englanti ja Skotlanti)	17	17	17	17
ITALIA	18	18	18	18
ITÄVALTA	16/17;6	17/18	17/18	17/18
KREIKKA	18	18	18	18
KROATIA	17;6	17;6	18	18
LATVIA	16	18	18	18
LIETTUA	17	18	18	18
LUXEMBURG (AK)	17;6	17;6	17;6	18
LUXEMBURG (AK+V)	17	17	17;6	18
MALTA	18	18	18	18
NORJA	16	17;6	18	18
PORTUGALI	17;6	18	18	18
PUOLA	17;9	18	18	18
RANSKA (AK)	17;6	17;6	18	18
RANSKA (AK+V)	16	16	18	18
ROMANIA	17;9	18	18	18
RUOTSI	16	18	18	18
SAKSA (AK)	17;6	17;9	17;11	18
SAKSA (AK+V)	16;6	16;9	16;11	18
SLOVAKIA	17	18	18	18
SLOVENIA	16;6/17;6	18	18	18
SVEITSI	17;10	17;11	18	18
TANSKA	17;6	17;11	18	18
TSEKKI	16;6	18	18	18
UNKARI	16;6	16;9	17	17
VIRO (AK)	17;6	17;6	17;9	18
VIRO (AK+V)	15;6	16	16	18

3.2 Teoria- ja ajo-opetuksen pakollisuus autokou- lussa ja pakollisen opetuksen vähimmäismäärä

Tässä taulukossa kerrotaan pakolliset vaatimukset teoria- ja ajo-opetuksen suorittamiselle autokoulussa.

0 = ei pakollista opetusta, 1 = pakollista opetusta.

MAA	Teoria- opetuksen pakollisuus	Ajo- opetuksen pakollisuus	Pakollisen teoriaopetuksen määrä autokoulussa	Pakollisen ajo-opetuksen määrä autokoulussa
SUOMI	1	1	19 x 45 min	18 x 50 min
ALANKOMAAT	0	0	-	-
BELGIA	0	1 ¹⁶	-	-
BULGARIA	1	1	40 x 45 min	31 x 50 min
ESPANJA	0	0	-	-
IRLANTI	0	1	-	12 x 60 min
ISLANTI	1	1	24 x 45 min	16 x 45 min
ISO-BRITANNIA (Wales, Englanti ja Skotlanti)	0	0	-	-
ITALIA	0 ¹⁷	0	-	-
ITÄVALTA	1	1	32 x 50 min	6/12 x 50 min
KREIKKA	1	1	20 x 45 min	20 x 45 min
KROATIA	1	1	30 x 45 min	35 x 45 min
LATVIA	1	1	55 x 45 min ¹⁸	14 x 60 min
LIETTUA	1 ¹⁹	1	60 x 45 min	20 x 60 min
LUXEMBURG	1	1	12 x 60 min	16 x 60 min
MALTA	0	0	-	-
NORJA	1	1	24 x 45 min	10 x 45 min
PORTUGALI	1	1	28 x 50 min	32 x 50 min

¹⁶ Pakollinen vain 18M-mallissa.

¹⁷ Jos hankkii teorian autokoulusta, suoritettava 20 x 45 min.

¹⁸ Lisäksi pakollinen ensiapukurssi (15 h).

¹⁹ Ei pakollista, jos todistus toisen asteen koulutuksesta.

PUOLA	1	1	30 x 45 min	30 x 45 min
RANSKA	0	0 ²⁰	-	(20 x 60 min)
ROMANIA	1	1	24 x ? min	30 x ? min
RUOTSI	0/1	0/1	pakollinen riskikurssi (yht. 3 h)	pakollinen riskikurssi (yht. 3 h)
SAKSA	1	1	14 x 90 min	12 x 45 min
SLOVAKIA	1	1	35 x 45 min	41 x 45 min
SLOVENIA	1	1	40 x ? min ²¹	20 x 50 min
SVEITSI	1	0	8 x 60 min	-
TANSKA	1	1	28 x 45 min	24 x 45 min
TSEKKI	1	1	36 x 45 min	34 x 45 min
UNKARI	1	1	28 x 45 min	29 x 50 min
VIRO	1	1	41 x 45 min	32 x 25 min

²⁰ Ainoastaan maallikon valvoma ajoharjoittelu on mahdollista, mutta sitä harvoin käytetään (eli yleensä osallistutaan ajo-opetukseen myös autokoulussa).

²¹ Itsenäisesti voi opiskella 20 % pakollisesta teoriaosuudesta.

3.3 Mahdollisuus maallikon valvomaan ajoharjoitteluun, mahdollisuutta hyödyntävien osuus, harjoittelun kesto ja saavutettu ajokokemus

Seuraavassa taulukossa kuvataan mahdollisuus maallikon valvomaan ajoharjoitteluun, tätä mahdollisuutta hyödyntävien osuus henkilöauton ajokortin hakijoista, mahdolliset vaatimukset valvotun ajoharjoittelun vähimmäis- ja enimmäiskestolle sekä valvotun ajamisen aikana hankitun ajokokemuksen keskimääräinen määrä.

Suomessa käytössä oleva kuljettajaopetuksen opetuslupamalli (www.trafi.fi/tieliikenne/luvat_ja_hyvaksynnat/opetuslupa) vastaa osittain valvotun ajamisen mallia (*accompanied driving*). Opetuslupaopetuksella annetaan kaikki pakolliset teoria- ja ajo-opetustunnit Trafin hyväksymän opetussuunnitelman²² mukaisesti. Opetuslupaopetus siis korvaa autokouluopetuksen. Opetuslupaopetuksessa usein harjoitellaan määrällisesti vähimmäisajo-opetusta enemmän. Opetuslupaopetuksessa valvottu ajaminen/ajoharjoittelu ei kuitenkaan varsinaisesti vastaa *accompanied drivingin* tarkoitusta, mahdollisimman runsasta ajoharjoittelun määrää ennen itsenäisen ajamisen aloittamista. Opetuslupaopetuksessa opetusluvan haltija on opetuksesta vastaava **opettaja**, kun valvotussa ajamisessa ajoharjoittelua ei valvo opettaja, vaan **valvoja**/mukana oleva henkilö.

0 = ei valvottua ajoharjoittelua, 1 = valvottu ajoharjoittelu mahdollinen.

MAA	Valvottu ajaminen	Valvottua ajamista hyödyntävien osuus (noin)	Valvotun ajamisen vähimmäis- ja enimmäiskesto	Kokemus valvotun ajamisen aikana aika tai km (keskimäärin)
SUOMI	0/1 ²³	15 % ²⁴	kaikki pakolliset teoria- ja ajo-opetustunnit suoritettava	N/A ²⁵
ALANKOMAAT	1	33 %	N/A	N/A
BELGIA	1	50 %	3–36 kk	-
BULGARIA	0			

²² http://www.trafi.fi/tieliikenne/haluan_ajokortin/henkiloauton_ajokortti/opetussuunnitelmat_%28b-luokka%29

²³ Opetuslupa. Luvan myöntämisen edellytykset:

http://www.trafi.fi/tieliikenne/luvat_ja_hyvaksynnat/opetuslupa

²⁴ Vuonna noin 15 % ja vuonna 2014 noin 11 %. Aikaisempien vuosien prosenttiluvut:

http://www.trafi.fi/filebank/a/1401164957/d76a308b8693917227e7e443ef12c719/14799-Trafin_julkaisu_3-2014.pdf (luku 3).

²⁵ Suomessa ajokokeen vastaanottaja tallentaa ajokokeen tietoihin oppilaan saaman ajo-opetuksen tuntimäärän. Opetuslupaopetuksessa saadun ajo-opetuksen määrätiedot ilmoitetaan yleensä todellista pienemmiksi.

ESPANJA	1	alle 1 %	enintään 12 kk	-
IRLANTI	1	-	6–24 kk	-
ISLANTI	1	80 %	enintään 12 kk	6–8 kk
ISO-BRITANNIA (Wales, Englanti ja Skotlanti)	1	55 %	ei rajoitusta	320 km
ITALIA	1	8 %	enintään 6 kk	-
ITÄVALTA	1	20 %	enintään 12 kk	vähintään 3000 km
KREIKKA	0			
KROATIA	0			
LATVIA	1	80 %	enintään 24 kk	-
LIETTUA	1	50 %	enintään 12 kk	-
LUXEMBURG	1	20 %	2–36 kk	300–3000 km
MALTA	1	-	enintään 12 kk	-
NORJA	1	70–82 %	enintään 24 kk	2300 km
PORTUGALI	0			
PUOLA	0			
RANSKA	1	28 %	12–36 kk	vähintään 3000 km
ROMANIA	0			
RUOTSI	1	90 %	3–24 kk	73 h
SAKSA	1	35 %	enintään 12 kk	2400 km / 7–8 kk
SLOVAKIA	0			
SLOVENIA	1		enintään 18 kk	-

SVEITSI	1	vähintään 90 %	enintään 24 kk	23 h
TANSKA	0			
TSEKKI	0			
UNKARI	0			
VIRO	1	5 %	enintään 24 kk	-

3.4 Valvotun ajoharjoittelun vaatimukset oppilaalle

Tässä taulukossa kuvataan valvotun ajoharjoittelun vaatimukset ajokortin hakijalle eli oppilaalle.

Useissa maissa maallikon valvomaa ajoharjoittelua edeltää pakollinen teoria- ja ajo-opetus autokoulussa.

0 = ei valvottua ajoharjoittelua, 1 = valvottu ajoharjoittelu mahdollinen.

MAA	Valvottu ajaminen	Vähimmäisikä	Muut vaatimukset
SUOMI	0/1 ²⁶	17	-
ALANKOMAAT	1 ²⁷	17	1) teoriaopetus 2) ajo-opetus 3) teoriakoe 4) ajokoe 5) lupa
BELGIA	1	17	1) teoriakoe
BULGARIA	0		
ESPANJA	1	17	-
IRLANTI	1	17	1) teoriakoe
ISLANTI	1	16	1) 12 teorituntia 2) 10 ajotuntia
ISO-BRITANNIA (Wales, Englanti ja Skotlanti)	1	17	1) harjoittelijan ajokortti (kortin saamiseksi ei pakollista opetusta)
ITALIA	1	18	-
ITÄVALTA	1	16	1) 32 teorituntia 2) 12 ajotuntia
KREIKKA	0		
KROATIA	0		
LATVIA	1	16	1) 55 teorituntia (á 45 min) 2) 14 ajotuntia (á 60 min)

²⁶ Opetuslupa. Luvan myöntämisen edellytykset:

http://www.trafi.fi/tieliikenne/luvat_ja_hyvaksynnat/opetuslupa

²⁷ Valvotun ajoharjoittelun valitsemiseen motivoi alempi ajokortin saanti-ikäraja kuin autokoulumallissa (ks. tarkemmin luku 4.3).

LIETTUA	1	17	1) 60 teoriatuntia (á 45 min) 2) 20 ajotuntia (á 60 min)
LUXEMBURG	1	17	1) 12 teoriatuntia (á 60 min) 2) 16 ajotuntia (á 60 min) 3) teoriakoe
MALTA	1	18	-
NORJA	1	16	1) 24 teoriatuntia (á 45 min)
PORTUGALI	0		
PUOLA	0		
RANSKA	1	16	1) 20 ajotuntia (á 60 min) 2) teoriakoe
ROMANIA	0		
RUOTSI	1	16	1) 3 h teoriaa yhdessä valvojan kanssa
SAKSA	1	17	1) 14 teoriatuntia (á 2 x 45 min) 2) vähintään 12 ajotuntia (á 45 min) 3) teoriakoe 4) ajokoe
SLOVAKIA	0		
SLOVENIA	1	16;6	1) 40 teoriatuntia 2) 20 ajotuntia
SVEITSI	1	18	1) teoriakoe
TANSKA	0		
TSEKKI	0		
UNKARI	0		
VIRO	1	16	1) 41 teoriatuntia (á 45 min) 2) 32 ajotuntia (á 25 min) 3) teoriakoe 4) ajokoe (valvotun ajoharjoittelun jälkeen toinen ajokoe)

3.5 Valvotun ajoharjoittelun vaatimukset valvojalle

Seuraavassa taulukossa kuvataan valvotun ajoharjoittelun vaatimukset valvojalle. Valvoja on maallikko, jolla ei ole liikenneopettajan koulutusta.

Useissa maissa ajoharjoittelun valvojalle on tiettyjä kelpoisuusvaatimuksia (esim. rikkeettömyys). Tähän selvitykseen ei ole käytettävissä tietoa siitä, missä kaikissa maissa valvojalle on lupamenettely. Jos lupamenettelyä ei ole, valvojan kelpoisuuden toteaminen jäänee useimmiten poliisin normaalin liikenteen valvonnan varaan.

0 = ei valvottua ajoharjoittelua, 1 = valvottu ajoharjoittelu mahdollinen.

MAA	Valvottu ajaminen	Valvojan vähimmäisikä	Valvojan B-ajo-oikeus (vuotta)	Valvoja (muut vaatimukset)
SUOMI	0/1 ²⁸	25	3	1) hyväksytty teoriakoe tai liikenneopettajan pätevyys 2) henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan sopiva opetustehtäviin ²⁹ 3) opetuslupa (edelliset kohdat luvan saamisen edellytyksiä)
ALANKOMAAT	1	27	5	N/A ³⁰
BELGIA	1	26	8	1) ei ajokieltoja viimeisten 3 kk aikana
BULGARIA	0			
ESPANJA	1	25	5	1) sukulainen
IRLANTI	1	19;6	2	1) noudatettava kuljettajan promillerajaa
ISLANTI	1	24	5	1) ei vakavia liikenne-rikkomuksia viimeisen 12 kk aikana
ISO-BRITANNIA (Wales, Englanti ja Skotlanti)	1	21	3	-
ITALIA	1	28	10	-
ITÄVALTA	1	27	7	1) sukulainen

²⁸ Opetuslupa. Luvan myöntämisen edellytykset:

http://www.trafi.fi/tieliikenne/luvat_ ja_hyvaksynnat/opetuslupa

²⁹ Trafi arvioi soveltuvuuden. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386#L4P39>

³⁰ Valvojia voidaan nimetä 3 kappaletta (nimet kirjataan oppilaan lupaan).

KREIKKA	0			
KROATIA	0			
LATVIA	1	21	3	1) lupa
LIETTUA	1	23	5	1) lähisukulainen 2) ei vakavia liikenneriikkomuksia
LUXEMBURG	1	24	6	1) sukulainen 2) ei vakavia liikenneriikkomuksia viimeisen 5 v aikana 3) osallistuttava vähintään 2 oppilaan ajotuntiin
MALTA	1	25	5	-
NORJA	1	25	5	1) säännöllinen ajaminen viiden vuoden aikana
PORTUGALI	0			
PUOLA	0			
RANSKA	1	28	5	1) ei rikosrekisteriä 2) vakavia liikenneriikkomuksia ³¹
ROMANIA	0			
RUOTSI	1	24	5	1) rikkeettömyys ³²
SAKSA	1	30	5	1) rekisterissä enintään kolme virhepistettä liikenneriikkomuksista 2) noudatettava 0,5 promillerajaa
SLOVAKIA	0			
SLOVENIA	1	30	7	1) sukulainen
SVEITSI	1	23	3	N/A

³¹ Voidaan nimetä myös useita henkilöitä ajoharjoittelun valvojaksi.

³² Ajoharjoittelun valvojaksi ei hyväksytä henkilöä, joka on menettänyt ajokorttinsa a) viimeisen kolmen vuoden aikana vakavan rikkomuksen, rattijuopumuksen tai päihteiden käytön takia; b) viimeisen kolmen vuoden aikana vähintään kolmeksi kuukaudeksi liikennesääntöä rikkomalla (esim. ylinopeus tai punaista päin ajo) tai c) jonka ajokortissa on viimeisen kolmen vuoden aikana ollut erityisehto alkoholukon käyttövaatimuksesta.

TANSKA	0			
TSEKKI	0			
UNKARI	0			
VIRO	1	-	5	1) ei liikenne rikkomuksia

3.6 Muut vaatimukset valvotulle ajoharjoittelulle

Tässä taulukossa kuvataan muut vaatimukset valvotulle ajoharjoittelulle.

Useimmissa maissa ajoharjoittelu ulkomailla on kielletty.

0 = ei valvottua ajoharjoittelua, 1 = valvottu ajoharjoittelu mahdollinen.

MAA	Valvottu ajaminen	Muut vaatimukset
SUOMI	0/1 ³³	1) ajoneuvon merkintä 2) jarrupoljin opettajalle 3) lisäpeili opettajalle 4) ajoneuvon muutoskatsastus
ALANKOMAAT	1	N/A
BELGIA	1	1) ajoneuvon merkintä 2) toinen taustapeili 3) ei ajamista peräkärryn kanssa 4) ei ajamista ulkomailla 5) käsijarru valvojan saatavilla
BULGARIA	0	
ESPANJA	1	N/A
IRLANTI	1	1) ajoneuvon merkintä 2) ei ajamista moottoritiellä 3) ei ajamista peräkärryn kanssa
ISLANTI	1	1) pakollisesta opetuksesta suoritettuna 12/24 h teoriaa ja 10/16 h ajoa 2) poliisilta hyväksyntä 3) todistus vakuutuksen riittävydestä 4) ajoneuvon merkintä
ISO-BRITANNIA (Wales, Englanti ja Skotlanti)	1	1) ajoneuvon merkintä 2) ajoneuvon lisävakuutus 2) ei ajamista moottoritiellä 3) ei ajamista peräkärryn kanssa
ITALIA	1	1) ajoneuvon merkintä 2) käsijarru ja auton käynnistys valvojan saatavilla
ITÄVALTA	1	N/A
KREIKKA	0	
KROATIA	0	

³³ Opetuslupa. Luvan myöntämisen edellytykset:
http://www.trafi.fi/tieliikenne/luvat_ja_hyvaksynnat/opetuslupa

LATVIA	1	1) ajoneuvo merkintä 2) käsijarru valvojan saatavilla
LIETTUA	1	1) oppilaalla kaikki pakolliset autokoulutunnit suoritettuna
LUXEMBURG	1	1) ajoneuvon merkintä 2) ajoneuvoon lisävakuutus 3) toinen taustapeili 4) ei ajoa yöaikaan (klo 23–06) 5) alemmat nopeusrajoitukset maanteillä (75 km/h) ja moottoriteillä (90 km/h) 6) oppilaalla ja valvojalla alempi promilleraja (0,2 ‰)
MALTA	1	1) ajoneuvon merkintä 2) vakuutustodistus ajossa mukana
NORJA	1	1) ajoneuvon merkintä 2) ylimääräinen peili 3) käsijarru valvojan saatavilla 4) sekä oppilaalla että valvojalla promilleraja 0,2 ‰
PORTUGALI	0	
PUOLA	0	
RANSKA	1	1) ajettava vähintään 3 000 km 2) 1 000 km ja 3 000 km jälkeen pakollinen tapaaminen autokoulussa, sisältävät yhteisen keskustelun ja ajon liikenteessä (oppilas, valvoja ja liikenneopettaja) 3) moottoriteillä 110 km/h nopeusrajoitus (vs. 130 km/h)
ROMANIA	0	
RUOTSI	1	1) ensin pakollinen teoriajakso (3 h) autokoulussa, oppilas ja valvoja yhdessä
SAKSA	1	1) oppilas on vastuullinen kuljettaja, vastaten myös siitä, että valvoja täyttää vaatimukset
SLOVAKIA	0	
SLOVENIA	1	N/A
SVEITSI	1	N/A
TANSKA	0	
TSEKKI	0	
UNKARI	0	
VIRO	1	N/A

3.7 Ajokokeen kesto ja reitti, ajokokeen vastaanottajan paikka ajoneuvossa sekä opettajan läsnäolo ajokokeessa

Seuraavassa taulukossa kerrotaan ajokokeen kestosta kaksi lukua: liikenteessä ajamiseen käytettävä aika sekä koko ajokokeen kesto. Liikenteessä ajamisen lisäksi ajokokeessa käytetään yleensä aikaa sekä alkukeskusteluun että palautekeskusteluun. Joissain maissa ajokokeeseen ei kuitenkaan sisälly lainkaan palautekeskustelua. Ainoa kerrottava asia on ajokokeen tulos.

Useissa maissa, joissa opettajan mukanaolo ajokokeessa on pakollista, opettaja istuu etupenkillä ja ajokokeen vastaanottaja takapenkillä. Esimerkiksi Belgiassa tutkinnon vastaanottajan istumista takapenkillä perustellaan sillä, että vastaanottaja näkee paremmin sekä oppilaan katseen suuntaamisen että auton nopeusmittarin.

MAA	Ajokokeen kesto (min) (liikenne/yhteensä)	Ajokokeen reitti	Ajokokeen vastaanottajan paikka	Opettaja mukana ajokokeessa
SUOMI	30/45	vapaa	etupenkki	vapaa
ALANKOMAAT	35/55	vapaa	etupenkki	vapaa
BELGIA	25/40	kiinteä	takapenkki	pakollinen
BULGARIA	25/-	-	etupenkki	pakollinen
ESPANJA	20/25	vapaa	takapenkki	pakollinen
IRLANTI	30/50	kiinteä	etupenkki	ei sallittu
ISLANTI	35/45	kiinteä	etupenkki	ei sallittu
ISO-BRITANNIA (Wales, Englanti ja Skotlanti)	40/50	kiinteä	etupenkki	vapaa
ITALIA	25/30	-	-	-
ITÄVALTA	25/40	vapaa	takapenkki	pakollinen
KREIKKA	25/35	vapaa	takapenkki	pakollinen
KROATIA	30/45	vapaa	takapenkki	pakollinen
LATVIA	25/45	vapaa	etupenkki	ei sallittu
LIETTUA	25/-	kiinteä	etupenkki	ei sallittu
LUXEMBURG	30/40	vapaa	takapenkki	pakollinen

MALTA	25/40	-	etupenkki	vapaa
NORJA	60/65–75	kiinteä	etupenkki	vapaa
PORTUGALI	20/30	kiinteä	etupenkki	pakollinen
PUOLA	40/-	vapaa	etupenkki	vapaa
RANSKA	25/35	vapaa	etupenkki	pakollinen
ROMANIA	25/25	kiinteä	etupenkki	ei sallittu
RUOTSI	25/45	vapaa	etupenkki	vapaa
SAKSA	25/45	vapaa	takapenkki	pakollinen
SLOVAKIA	-/20	vapaa	takapenkki	pakollinen
SLOVENIA	-/50	vapaa	takapenkki	pakollinen
SVEITSI	50/60	kiinteä	etupenkki	vapaa
TANSKA	25/45	vapaa	etupenkki	vapaa
TSEKKI	30/30	vapaa	takapenkki	pakollinen
UNKARI	40/70	kiinteä	takapenkki	pakollinen
VIRO	45/60	vapaa	etupenkki ³⁴	vapaa

³⁴ Takapenkki, jos opettaja on mukana ajokokeessa.

3.8 Teoria- ja ajokokeiden hyväksymisprosentit sekä hylätyn ajokokeen uusimisajankohta

Seuraavassa taulukossa kerrotaan teoria- ja ajokokeiden keskimääräiset hyväksymisprosentit ensimmäisellä yritys-kerralla sekä mahdollinen rajoitus hylätyn ajokokeen uusimisajankohtaan.

MAA	Teoriakokeen hyväksymis-% (noin)	Ajokokeen hyväksymis-% (noin)	Hylätyn ajokokeen uusimisajankohta
SUOMI	83 ³⁵	72/68 ³⁶	tutkinnon vastaanottajan määräämisen lisäopetuksen (1–5 h) saaminen
ALANKOMAAT	50	48	aikaisintaan 10 viikon päästä
BELGIA	59	60	aikaisintaan seuraavana päivänä; toisen hylätyn ajokokeen jälkeen 6 h pakollista lisäopetusta autokoulussa
BULGARIA	50	47	pakollista lisäopetusta autokoulussa
ESPANJA	30–45	51	N/A
IRLANTI	66	57	N/A
ISLANTI	70	90	aikaisintaan 1 viikon päästä
ISO-BRITANNIA (Wales, Englanti ja Skotlanti)	72	46	aikaisintaan 10 työpäivän päästä
ITALIA	N/A	N/A	N/A
ITÄVALTA	75	94	N/A
KREIKKA	70	50	vähintään 10 h pakollista lisäopetusta autokoulussa
KROATIA	68	53	vähintään 3 h pakollista lisäopetusta
LATVIA	80	50	aikaisintaan seuraavana päivänä

³⁵ Vuosi 2015, sama prosenttiosuus sekä autokoulu- että opetuslupaoppilailta.

³⁶ Vuosi 2015; autokouluoppilaat 72 %, opetuslupaoppilaat 68 %.

LIETTUA	78	42	aikaisintaan seuraavana päivänä
LUXEMBURG	51	55	vähintään 8 h pakollista lisäopetusta autokoulussa
MALTA	75	50	aikaisintaan 3 viikon päästä
NORJA	52	80	aikaisintaan 2 viikon päästä
PORTUGALI	56	75	
PUOLA	77	35	aikaisintaan 1 viikon päästä; kolmannen hylätyn ajokokeen jälkeen 5 h pakollista lisäopetusta autokoukussa
RANSKA	69	56	aikaisintaan 2 viikon päästä
ROMANIA	40–50	70	N/A
RUOTSI	72	61	teoria- ja ajokokeet katsotaan yhdeksi kokonaisuudeksi; hylätty koe tulee uusita 2 kuukauden sisällä
SAKSA	75	72	aikaisintaan 2 viikon päästä
SLOVAKIA	80	80	N/A
SLOVENIA	73	53	N/A
SVEITSI	73	65	N/A
TANSKA	76	60	N/A
TSEKKI	70	60–70	aikaisintaan 5 työpäivän päästä
UNKARI	65	54	N/A
VIRO	73	57	aikaisintaan 1 viikon päästä

3.9 Rajoitus ajo-oikeudessa uusilla kuljettajilla, kuvaus mahdollisista rajoituksista sekä rajoittamattoman ajo-oikeuden saanti-ikä

Seuraavassa taulukossa kuvataan mahdolliset rajoitukset uuden kuljettajan ajo-oikeudessa. Rajoituksilla tarkoitetaan suojattua itsenäistä ajamista (*protected solo driving*³⁷).

Rajoitusten sisällössä alempi rikkomuskynnys tarkoittaa esim. että liikenneriikkomusten puuttumiskynnys ja/tai virhepisteitys on tiukempaa ja rikkomuksista on useimmiten myös ankarammat seuraamukset (esim. uusi kuljettajantutkinto, tiukemman seuranta-ajan jatkaminen) kuin rajoittamattoman ajo-oikeuden jo saaneilla kuljettajilla.

0 = ei rajoituksia, 1 = rajoituksia.

MAA	Rajoitus ajo-oikeudessa (<i>protected solo driving</i>)	Rajoitusten sisältö	Ajokortti ilman rajoituksia (aika ajokokeen jälkeen/vähimmäisikä)
SUOMI	1	1) toistuvien rikkomusten tiukempi seuranta ja puuttumiskynnys ³⁸	2 v /
ALANKOMAA	1	1) alempi promilleraja 2) alempi rikkomuskynnys	5 v / 23 v
BELGIA	1	1) alempi rikkomuskynnys 2) ajoneuvon merkintä 3) ei yöaikaan ajoa 4) matkustajien (<i>peer</i>) suhteen rajoituksia	2 v / 20 v ³⁹
BULGARIA	0		
ESPANJA	1	1) alempi rikkomuskynnys 2) alempi promilleraja	3 v /
IRLANTI	0		
ISLANTI	1	1) alempi rikkomuskynnys	3 v / 20 v ⁴⁰
ISO-BRITANNIA (Wales, Englanti ja Skotlanti)	1	1) alempi rikkomuskynnys	2 v / 19 v

³⁷ BAST 2014.

³⁸ http://www.trafi.fi/tieliikenne/minulla_on_ajokortti/liikenneriikkomukset_ja_rikkokset,
http://poliisi.fi/liikenneturvallisuus/ajokiellon_maaraaminen_toistuvien_rikkomusten_vuoksi

³⁹ 18M-mallissa ikä on 20;3 vuotta.

⁴⁰ Tai 1 v / 18 v, jos pakollinen arviointiajo suoritetaan silloin hyväksytysti.

ITALIA	1	1) alemmat nopeusrajoitukset (90 km/h), moottoritiellä 100 km/h	3 v / 21 v
ITÄVALTA	1	1) alempi rikkomuskynnys 2) alempi promilleraja	2 v /
KREIKKA	1	1) ajoneuvon merkintä 2) alempi promilleraja	2 v /
KROATIA	1	1) alempi rikkomuskynnys 2) alempi promilleraja 3) ei yöaikaan ajoa	2 v / 20 v
LATVIA	1	1) alempi rikkomuskynnys 2) alempi promilleraja	2 v / 20 v
LIETTUA	1	1) alemmat nopeusrajoitukset (70 km/h, moottoritiellä 90 km/h) 2) ajoneuvon merkintä 3) alempi rikkomuskynnys	2 v /
LUXEMBURG	1	1) alempi rikkomuskynnys 2) alempi promilleraja	2 v /
MALTA	1	1) alempi rikkomuskynnys	3 v / 21 v
NORJA	1	1) alempi rikkomuskynnys	2 v /
PORTUGALI	1	1) alempi rikkomuskynnys	3 v / 21 v
PUOLA	1	1) alempi rikkomuskynnys	1 v / 19 v
RANSKA	1	1) alemmat nopeusrajoitukset 2) ajoneuvon merkintä 3) alempi rikkomuskynnys	3 v / 21 v ⁴¹
ROMANIA	1	1) ajoneuvon merkintä	1 v /
RUOTSI	1	1) alempi rikkomuskynnys	2 v / 20 v
SAKSA	1	1) alempi rikkomuskynnys 2) alempi promilleraja	2 v /
SLOVAKIA	1	1) alempi rikkomuskynnys	2 v / 20 v
SLOVENIA	1	1) alempi rikkomuskynnys	2 v /
SVEITSI	1	1) alempi rikkomuskynnys 2) ajoneuvon merkintä	3 v / 21 v
TANSKA	1	1) alempi rikkomuskynnys	3 v /

⁴¹ Autokoulun ja valvotun ajoharjoittelun yhdistelmässä ajat ovat 2 v / 20 v.

TSEKKI	0		
UNKARI	1	1) alempi rikkomuskynnys	2 v /
VIRO	1	1) alempi rikkomuskynnys 2) ajoneuvon merkintä 3) nopeusrajoitus	2 v / 20 v

3.10 Ajokortin hinta

Tässä taulukossa kerrotaan henkilöauton ajokortin keskimääräinen hinta euroina vuonna 2014. Hintatiedot perustuvat BASTin julkaisuun.

Hintatiedot eivät välttämättä kaikkien maiden osalta ole täysin vertailukelpoisia.

MAA	Kustannukset € (noin)
SUOMI	42
ALANKOMAAT	1800
BELGIA	200–300
BULGARIA	250
ESPANJA	1500
IRLANTI	N/A
ISLANTI	N/A
ISO-BRITANNIA (Wales, Englanti ja Skotlanti)	1650
ITALIA	N/A
ITÄVALTA	1500
KREIKKA	700–900
KROATIA	900–1000
LATVIA	500–560
LIETTUA	435
LUXEMBURG	vähintään 1000
MALTA	230
NORJA	1800–2400
PORTUGALI	750

⁴² Kuljettajaopetuksen perusvaihe maksaa autokoulussa keskimäärin noin 1400–1600 €. Tämän lisäksi harjoitteluvaihe maksaa noin 200 € ja syventävä vaihe noin 350 €. Maallikko-opetuksen Opetuslupa maksaa 30 € ja opetusluvan hakijan teoriakoe 31 €. Lisäksi opetuslupaopetuksessa kustannuksia tulee mm. ylimääräisen jarrupolkimen ja peilin asennuksesta autoon, auton muutoskatsastuksesta, auton käytöstä ja polttoaineesta. Lisäksi ajokortin hakijalle tulee opetustavasta riippumatta kustannuksia ajokorttilupahakemuksesta (40 €), valokuvista, lääkärinlausunnosta (~ 60 €) tai nuorison terveystodistuksesta (maksuton) sekä kuljettajantutkinnon teoriakokeesta (31 €) ja ajokokeesta (65 €).

PUOLA	400
RANSKA	1200
ROMANIA	N/A
RUOTSI	1350
SAKSA	1500
SLOVAKIA	400–800
SLOVENIA	600–1000
SVEITSI	1900–3200
TANSKA	1600–1900
TSEKKI	250–320
UNKARI	440
VIRO	600–760

4 TARKEMPIA MAAKUVAUKSIA

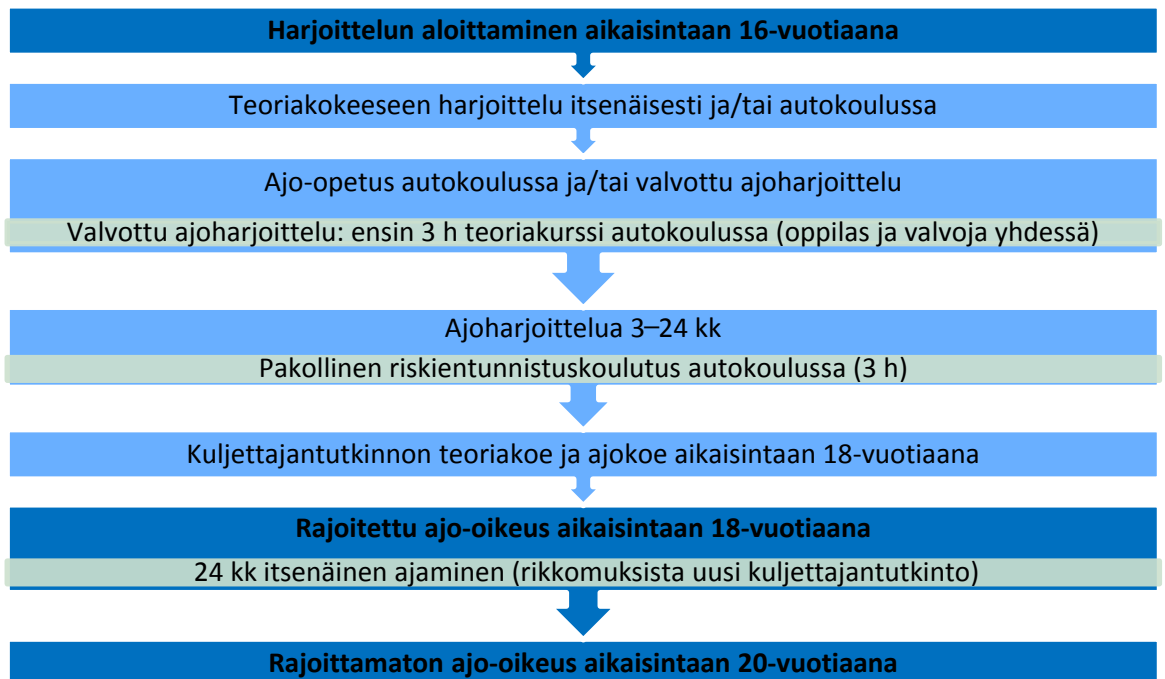
Tässä luvussa tarkastellaan yksityiskohtaisemmin Ruotsin, Norjan, Alankomaiden, Iso-Britannian, Irlannin, Viron ja Belgian malleja.

Tiedot perustuvat kirjalliseen aineistoon, brittiviranomaisten vierailuun Trafissa (helmikuussa 2016) sekä Trafin erityisasiantuntijoiden henkilökohtaisiin kontakteihin ja vierailuihin Alankomaissa ja Belgiassa.

Muiden Euroopan maiden järjestelmiin voi tutustua yksityiskohtaisemmin (englanniksi) BAST:in julkaisussa⁴³ vuodelta 2014.

BASTin julkaisuun sisältyy myös muutaman yhdysvaltalaisen (Kalifornia, Florida, Pohjois-Carolina), kanadalaisen (Ontario, Nova Scotia, Quebec) ja australialaisen (New South Wales, Victoria, Queensland) osavaltion sekä Uuden-Seelannin mallien kuvaus.

4.1 Ruotsi



Ruotsissa ajokortin hakijan tulee hakea [ajokorttilupaa](#) kuten Suomessa. Hyväksytty ajokorttilupa on edellytyksenä ajoharjoittelun aloittamiselle. Henkilöauton ajokorttia varten **ajoharjoittelun voi aloittaa aikaisintaan 16-vuotiaana**.

Autokouluopetuksen (vapaaehtoinen) sijaan tai lisäksi ajamista voi harjoitella maallikon valvomana/ohjaamana. Tavoitteena on mahdollisimman runsas määrä valvottua ajoharjoittelua ennen itsenäistä ajamista.

⁴³ Genschow, J., Sturzbecher, D. & Willmes-Lenz, G. BAST 2014. Novice Driver Preparation – An International Comparison. Annex: Country profiles. BAST 2014. http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2014/775/pdf/M234b_englisch_Anhang_barrierefrei.pdf.

Ennen maallikon valvoman ajoharjoittelun aloittamista sekä oppilaan että valvojan tulee yhdessä käydä autokoulussa harjoitteluun **valmistavassa teoriaopetuksessa** (vähintään 3 h). Jaksossa käydään läpi kuljettajaopetuksen tavoitteet ja sisältö, ajoharjoittelua ohjaavat säädökset, ajoharjoittelun suunnittelu ja jäsentäminen sekä liikenneturvallisuuden ja ajamisen ympäristöystävällisyyden kannalta tärkeät näkökohdat.

Ajoharjoittelun valvojan tulee olla vähintään 24-vuotias. Valvojalta edellytetään myös B-luokan ajo-oikeutta vähintään viiden vuoden yhtäjaksoiselta ajalta viimeisen kymmenen vuoden aikana. Valvojan tulee hakea [lupaa](#) Transportstyrelseniltä. Lupa on voimassa viisi vuotta. Ennen luvan hakemista hakijalla ja harjoittelijalla on oltava käytynä edellä mainittu kolmen tunnin valmistava opetusjakso autokoulussa. Opetus on voimassa viisi vuotta.

Ajoharjoittelun valvojaksi ei hyväksytä henkilöä, joka on menettänyt ajokorttinsa a) viimeisen kolmen vuoden aikana vakavan rikkomuksen, rattijuopumuksen tai päihteiden käytön takia; b) viimeisen kolmen vuoden aikana vähintään kolmeksi kuukaudeksi liikennesääntöä rikkomalla (esim. ylinopeus tai punaista päin ajo) tai c) jonka ajokortissa on viimeisen kolmen vuoden aikana ollut erityisehto alkuluvon käyttövaatimuksesta.

Valvoja katsotaan **vastuulliseksi kuljettajaksi** ajoharjoittelun aikana.

Ennen ajokokeeseen osallistumista oppilaan tulee käydä autokoulussa pakollisessa **riskientunnistamiskoulutuksessa** (3 h). Koulutuksen ensimmäisessä osassa käsitellään alkoholia, huumausaineita, väsymystä ja ylipäänsä riskikäyttäytymistä liikenteessä. Toisessa osassa harjoitellaan ajonopeuteen, turvallisuuteen ja ajamiseen liittyviä erityisiä asioita ja olosuhteita (osuus vastaa vanhaa riskikoulutusta liikkaan kelin radalla). Riskientunnistamiskoulutukseen osallistutaan yleensä vähän ennen kuljettajantutkintoa.

Maallikkovalvotun ajoharjoittelun lisäksi tai sijaan ajo-opetuksen voi hankkia autokoulusta ammattimaiselta liikenneopettajalta.

Noin 80 prosenttia ajokortin hakijoista yhdistää autokouluopetuksen ja valvotun ajoharjoittelun. Vain noin 10 prosenttia osallistuu ainoastaan autokouluopetukseen.

Opetuksen sisältöön sovelletaan samaa valtakunnallista opetussuunnitelmaa sekä maallikon valvomassa ajoharjoittelussa että autokouluopetuksessa.

Autokouluopetuksessa käytettävä ajoneuvo tulee merkitä punaisella ”övningskör”-kyllillä tai tarralla ja maallikon valvomassa ajoharjoittelussa vastaavalla valkoisella kyllillä tai tarralla.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen voi harjoitella itsenäisesti tai osallistumalla teoriaopetukseen. Ajokokeeseen voi osallistua 3–24 kuukauden ajoharjoittelun jälkeen. Teoria- ja ajokoe suoritetaan yleensä samana päivänä, kuitenkin viimeistään 2 viikon sisällä.

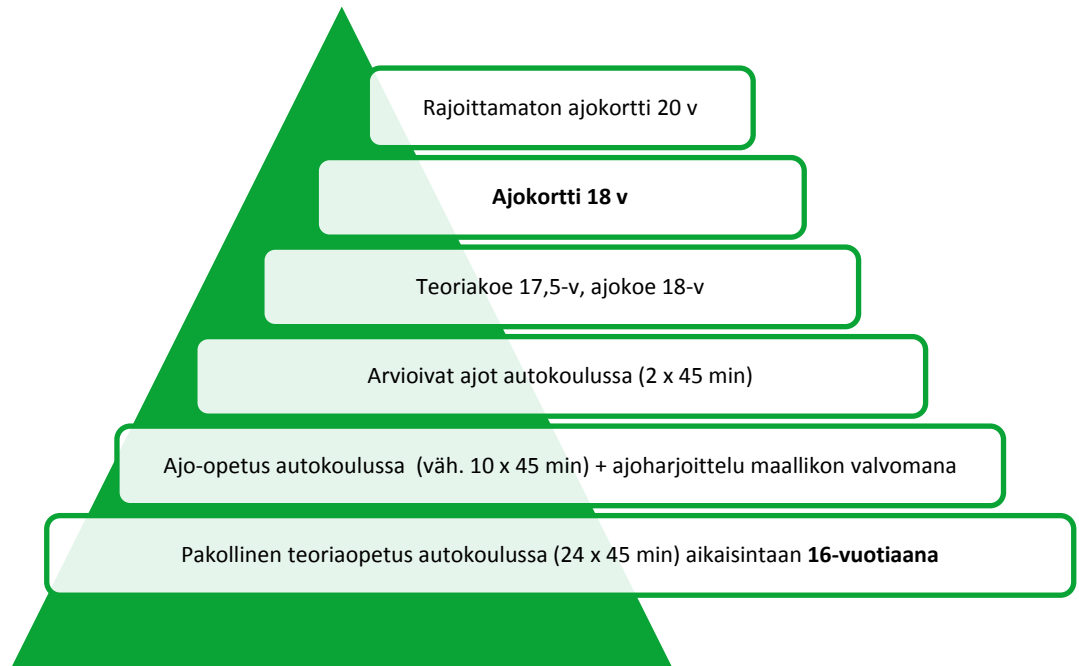
Kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokokeeseen voi osallistua **aikaisintaan 18-vuotiaana**.

Ajokoe kestää 45 minuuttia, josta 25 minuuttia käytetään varsinaiseen liikenteessä ajamiseen. Ajokokeessa ei ole käytössä vakioituja reittejä.

Hyväksytyt ajokokeen jälkeen ajokortin hakija saa aloittaa itsenäisen ajamisen. 24 kuukauden päästä eli aikaisintaan 20 vuoden iässä voi saada rajoittamattoman ajo-oikeuden. Jos 24 kuukauden aikana menettää ajo-oikeuden liikenneviranomaisen takia, on suoritettava kuljettajatutkinnon teoria- ja ajokoe uudestaan.

Lisätietoja on luettavissa [ajokorttiportaalista](http://ajokorttiportaali.fi) (*korkortsportalen.se*).

4.2 Norja



Norjassa henkilöauton ajokortin hakijan on osallistuttava **pakolliseen teoriaopetukseen** autokoulussa. Teoriaopetukseen on osallistuttava vähintään 24 tunnin ajan (á 45 min). Opetukseen voi osallistua **aikaisintaan 16-vuotiaana**.

Teoriaopetuksen jälkeen hakija voi aloittaa ajoharjoittelun joko autokoulussa tai maallikko-opettajan/-valvojan kanssa. Jokaisen on osallistuttava kymmeneen **ajo-opetustuntiin** (á 45 min) autokoulussa. Pakolliset osat sisältävät mm. liukkaalla kelillä ajamisen harjoituksia.

Lisäksi jokaisen hakijan on osallistuttava autokoulussa kahteen 45 minuutin pituiseen **arvioivaan ajoon** ennen kuljettajatutkinnon teoria- ja ajokokeeseen osallistumista. Käynnit koostuvat ajosta liikenteessä sekä kuljettajan haastattelusta. Niiden tarkoituksena on varmistaa, että ajoharjoittelussa on saavutettu riittävä taso opetus suunnitelman tavoitteiden kanalta.

Noin 70–82 prosenttia kuljettajista hyödyntää mahdollisuutta valvottuun ajoharjoitteluun. Ajoharjoittelun valvojan tulee olla vähintään 25-vuotias ja hänellä tulee olla ollut B-luokan ajo-oikeus vähintään 5 vuoden ajan. Ajoneuvo tulee merkitä ja

varustaa ylimääräisellä peilillä valvojalle. Ajoneuvon käsijarrun tulee olla valvojan saatavilla.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen ajokortin hakija voi osallistua aikaisintaan 17 ½ -vuotiaana ja **ajokokeeseen 18-vuotiaana**. Ajokokeen jälkeen saa ajokortin, johon sisältyy tiukempi rikkomusseuranta 2 vuoden ajan.

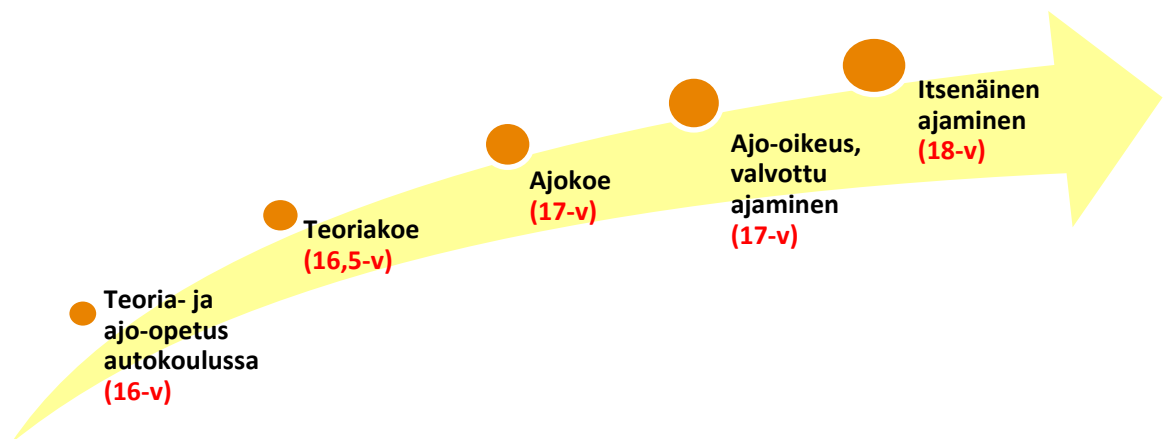
Ajokoe kestää 65–75 minuutin ajan, josta noin 60 minuuttia käytetään ajamiseen liikenteessä. Ajokokeessa sovelletaan mahdollisimman paljon itsenäistä ajamista vaativia ajotehtäviä.

4.3 Alankomaat

Alankomaissa on käytössä perinteinen autokoulumalli sekä vuodesta 2011 asti kuuden vuoden kokeiluna käytössä ollut autokouluopetuksen ja valvotun ajoharjoittelun yhdistävä malli (nk. 2toDrive-malli).

Kokeilu kestää vuoden 2017 marraskuuhun asti. Sen jälkeen maan hallitus päättää kokemusten ja arviointitutkimuksen perusteella, muutetaanko ajokorttilakia pysyvästi. Käytännössä kokeilu on kuitenkin jo päätetty vakinaistaa. Kesken oleva arviointitutkimus sisältää neljä osaa; 1) kokeiluun osallistuvien tai siihen aikovien taustat ja motivaatiotekijät⁴⁴, 2) valvotun ajoharjoittelun käytännön toteuttamisesta (harjoittelun määrä, kilometrit, olosuhteet ym.)⁴⁵, 3) itse ilmoitetut liikennevahingot ja -rikkomukset sekä 4) poliisin tietoon tulleet onnettomuudet.

Tarkemmat tiedot 2toDrive-mallista perustuvat Trafin erityisasiantuntijan⁴⁶ vierailuun Alankomaissa helmikuussa 2016 sekä vuonna 2015 julkaistuun selvitykseen⁴⁷.



Yllä on kuvattu autokouluopetuksen ja **valvotun ajoharjoittelun** yhdistävä malli ikärajoineen.

⁴⁴ SWOV 2015. Accompanied driving in the Netherlands: Who do participate and why? SWOV publication R-2015-10 3. <http://www.swov.nl/rapport/R-2015-10.pdf>.

⁴⁵ SWOV 2014. Begeleid rijden in de praktijk Vragenlijstonderzoek onder 2toDrivers en hun coaches. [Summary in English: Accompanied driving put into practice; Survey among 2toDrivers and their coaches.] SWOV-rapport R-2014-15A. <https://www.swov.nl/rapport/R-2014-15A.pdf>.

⁴⁶ Hotti, M. 2016a. Vierailu Alankomaiden CBR:ssä (www.cbr.nl) 16.–17.2.2016.

⁴⁷ SWOV 2015.

Useimmista muista valvottua ajamista/ajoharjoittelua soveltavista Euroopan maista Alankomaiden käytäntö eroaa siten, että valvottuun ajamiseen siirrytään vasta hyväksytyyn ajokokeen jälkeen. Valvotun ajamisen rajoitus poistuu automaattisesti uuden kuljettajan täyttäessä 18 vuotta.

Noin kolmasosa ajokortin hakijoista on hyödyntänyt autokoulun ja valvotun ajoharjoittelun **yhdistelmämallia**.

Yhtenä taustatekijänä 2toDrive-mallin esittelylle oli motivoida nuoria odottamaan 16,5-vuotiaaksi asti (henkilöauton ajoharjoittelun aloittaakseen) ilman mopon ajokortin hankkimista 16-vuotiaana. Alankomaissa on ollut painetta vähentää nuorten kuljettajien ajamista mopolla, koska mopo on nuorilla huomattavasti turvattomampi liikkumisväline kuin henkilöauto.

Alankomaissa selvitettiin 2toDrive-malliin (valvotun ajoharjoittelun ja autokouluopetuksen yhdistävä malli) osallistuvien ajokortin hakijoiden tausta- ja motivaatiotekijöitä. Sähköiseen kyselylomakkeeseen vastasi kaiken kaikkiaan 1474 hakijaa.⁴⁸

2toDrive-mallin valintaan johtaneena tärkeimpänä tekijänä oli iän puolesta aikaisempi mahdollisuus ajoharjoittelun aloittamiseen. Myös liikkumismahdollisuuksien laajentuminen ja ajamisen hauskuus menivät motivaatiotekijöissä turvallisen ajokokemuksen ja liikenneturvallisuuteen liittyvien tekijöiden ohi.

Toisessa selvityksessä⁴⁹ tarkasteltiin valvotun ajoharjoittelun toteuttamista käytännössä. Sähköiseen kyselyyn vastasi 2001 ajokortin hakijaa (harjoittelija) ja 1635 ajoharjoittelun valvojaa.

Suurin osa harjoitteli ajamista vanhempiensa kanssa. Ajamista harjoiteltiin säännöllisesti ja monipuolisissa olosuhteissa, kerran tai useita kertoja viikossa, keskimäärin 1 700 km harjoittelijaa kohden. Valvotun ajoharjoittelun mahdollisuus johti hieman suurempaan liikkumisen määrään. Noin 10 prosenttia matkoista olisi jäänyt tekemättä ilman valvottua ajoharjoittelua. Toisaalta suurin osa matkoista olisi tehty joka tapauksessa; esim. kyläilyjä, asiointia ja jonkun henkilön hakemista tai viemistä.

Hyvin harvat ajamista harjoitelleet nuoret olivat saaneet ylinopeussakon tai olivat osallisena liikennevahingossa. Lähes 10 prosenttia harjoittelijoista kertoi olleensa *designated driver*⁵⁰ alkoholin vaikutuksen alaisena olleille matkustajille. Epäselväksi jäi, oliko valvoja myös ollut alkoholin vaikutuksen alaisena. Yli 15 prosenttia harjoittelijoista myönsi välillä ajaneensa ilman valvojaa.

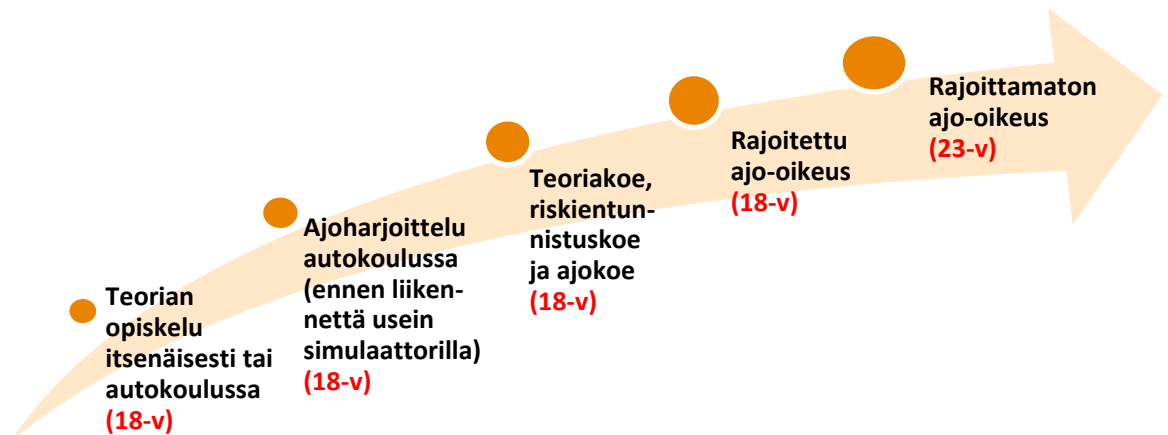
Tutkijat päättelevät kyselyvastausten tuloksista, että suurin osa sekä harjoittelijoista että valvojista ottaa valvotun ajoharjoittelun hyvin vakavasti. Ajoharjoittelu on säännöllistä ja runsasta, ja sitä tapahtuu monipuolisissa olosuhteissa. Täten mahdollisuuden ajoharjoitteluun katsotaan täyttäneen tavoitteensa, runsaan ajokokemuksen saamisen suhteellisen turvallisissa olosuhteissa ennen itsenäiseen ajamiseen siirtymistä.

⁴⁸ SWOV 2015.

⁴⁹ SWOV 2014.

⁵⁰ Selvin pain pysyvä kuljettaja, matkustajien ollessa alkoholin vaikutuksen alaisena.

Perinteisessä autokoulumallissa ajokortin hakija voi osallistua kuljettajaopetukseen aikaisintaan 18-vuotiaana. Rajoittamattoman ajo-oikeuden saa 5 vuoden päästä kuljettajantutkinnon suorittamisesta eli aikaisintaan 23-vuotiaana.



Teoriakokeeseen voi harjoitella itsenäisesti tai autokouluopetuksessa. Ajo-opetukseen osallistuminen on myös vapaaehtoista, mutta käytännössä ajoharjoittelu liikenteessä on laillisesti sallittua ainoastaan ammattimaisessa opetuksessa. Keskimäärin ajokortin hakijat harjoittelevat ajamista autokoulussa noin 40–50 ajotuntia.

Noin 15 prosenttia oppilaista osallistuu simulaattoriopetukseen ennen ajoharjoittelua todellisessa liikenteessä.

Kuljettajaopetukseen autokouluissa ei ole käytössä sitovaa, yhdenmukaista opetussuunnitelmaa.

Kuljettajantutkintoon sisältyy riskientunnistuskoe, teoriakoe ja ajokoe. Riskientunnistuskoe ja teoriakoe tehdään peräkkäin.

Ajokoe kestää 55 minuuttia, josta 35 minuuttia käytetään liikenteessä ajamiseen. Ajokokeen reitti on tutkinnon vastaanottajan päätettävissä. Liikenteessä ajamisesta noin 15–20 minuuttia käytetään itsenäiseen ajamiseen. Ajotehtävänä voi olla esim. tiettyyn tunnettuun kohteeseen ajaminen itsenäisesti.

Ajokokeen aikana, esimerkiksi pysäköintitehtävän jälkeen, tutkinnon vastaanottaja voi myös esittää hakijalle tilanteeseen liittyviä kysymyksiä esim. havainnoista, päätöksistä ja toiminnasta.

Ennen ajokoetta ajokortin hakija antaa tutkinnon vastaanottajalle täyttämänsä itsearviointilomakkeen⁵¹. Hakijan itsearviointeja hyödynnetään ajokokeen jälkeisessä palautekeskustelussa.

⁵¹ CBR 2016. Self-evaluation of the test candidate. Driving test.
<https://www.cbr.nl/downloadbrochure.pp?id=12>

Vierailu Alankomaiden CBR:ssä⁵²

Alankomaissa kuljettajantutkintoasioita hoitaa Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, CBR (www.cbr.nl).

Haastattelemani henkilöt olivat Rese Clasen (Development Manager), Frans Korpell (Senior Product Manager) ja Huub Smeets

(Lawyer). Tämän lisäksi kävin lyhyet keskustelut ajo-opettajien, oppilaiden ja ajokokeen vastaanottajien kanssa.



CBR:n tehtävänä on kuljettajantutkintojen toteuttaminen. Virasto toimii suoraan ministeriön alaisuudessa. Vuonna 2015 virastossa suoritettiin 758 000 teoriakoetta ja 642 000 ajokoetta. Henkilöstöä CBR:ssä on noin 1200, joista suurin osa on ajokokeen vastaanottajia. Ajokorttiprosessi eroaa merkittävästi suomalaisesta, sillä CBR vain vastaanottaa ajokokeita. Ajokortin antaa kortin suorittajan paikallinen kaupunginjohtaja. CBR ei pidä rekistereitä ajokorteista.

Ajamisen ja kuljettajien valvontaa sivuttiin keskusteluissa jonkin verran. Merkittävä ero suomalaiseen kuljettajien valvontaan löytyy siitä, että Alankomaiden kulttuuriin ei kuulu ajokortin/ajo-oikeuden pois ottaminen kuin aivan äärimmäisissä tapauksissa. Seuraamukset hoidetaan muilla rangaistuksilla. Haastateltujen henkilöiden näkemysten mukaa liikenteen valvonta ei ole ratkaiseva tekijä liikenneturvallisuuden kannalta.

2toDrive -harjoittelulupa

Kuten edellä on kuvattu, Alankomaissa on käytössä ajokokeen jälkeinen harjoittelulupa, 2toDrive. Normaalisti ajokortin voi saada 18-vuotiaana. 2to Drive -lupa tulee kysymykseen silloin, kun oppilas suorittaa kuljettajantutkinnon 17-vuotiaana. Ideana on, että 17–18-vuotiaana ajatut ajot ovat *accompanied drivingiä*. Ajaminen on sallittua vain vanhempien kanssa. Rajoitus poistuu automaattisesti, kun 18 vuoden ikä tulee täyteen.

2toDrive -mallin kehittämisen tavoitteista yksi oli vähentää riskialttiin mopoilun määrää. Mopokortin voi saada 16-vuotiaana. 2toDrive -malli toteutettiin niin, että ajokorttiopetuksen aloittamisikä laskettiin 16,5 vuoteen ja 17-vuotiaana on mahdollista aloittaa ajaminen harjoitteluvalla. Tällä pyrittiin lisäämään auton ajokortin houkuttelevuutta ja alentamaan mopokortin houkuttelevuutta ja siten mopolla ajamisen vähentämistä. Haastateltujen henkilöiden mukaan tässä onnistuttiin hyvin.

⁵² Hotti, M. 2016a.

Harjoitteluluvan vaikutuksista on Alankomaissa saatu positiivisia tuloksia. Toimintamalli on niiden myötä vakiinnutettu. Ajomääriin suhteutettuna 2toDrive -mallin kautta ajokortin ajaneet saivat esim. ylinopeussakkoja 16 % vähemmän kuin perinteistä mallia noudattaneet. Myös näiden kuljettajien onnettomuuksien määrä kilometriä kohden oli huomattavasti alhaisempi.⁵³

Kuljettajaopetus

Kuljettajaopetuksen taso Alankomaissa oli pieni yllätys. Oppilaiden osaamisen taso oli yllättävän alhainen, etenkin saadun opetuksen määrä huomioonottaen. Tilanteeseen ei olla CBR:ssä kovinkaan tyytyväisiä. Suunnitteilla on opettajien sertifiointijärjestelmä. Sen suunnittelusta ja käyttöönottamisesta ei kuitenkaan keskusteltu enempää.

Autokoulujen hyväksymisprosentit (kokeen ensimmäisellä yrityskerralla hyväksytysti suorittaneiden osuus) julkaistaan netissä ryhmittäin. Yksittäisen autokoulun prosenttia ei julkaista. Autokouluilla on havaittu olevan taipumusta siivota prosentteja laittamalla kaikki heikosti menestyvät oppilaat yhden autokoulun alle. Näin muut autokoulut pärjäävät paremmin. Oppilailla on myös suuri herkkyyys vaihtaa autokoulua.

Liikenneopettajalupa myönnetään 5 vuodeksi kerrallaan testin suorittamisen perusteella. Autokoulutoiminta on normaalia yritystoimintaa. Toiminta ei kiinnosta CBR:ää. CBR:n kantana on, että heidän tehtävä ei ole arvottaa autokouluja, vaan olla opetuksen suhteen neutraaleja.

Ajokokeen keskimääräiset hyväksymisprosentit ovat alhaiset, alle 50 %. Autokoulujen hyväksymisprosentit vaihtelevat 10 %:sta aina 90 %:iin. Positiivista on se, että noin 75 % opettajista tulee takapenkille seuraamaan ajokoetta. Ajokoetta ennen ajetaan keskimäärin 35 tuntia ammattimaista ajo-opetusta.

Opetuslupaopetusta tai muuta vastaavaa maallikko-opetusta ei ole. Kuljettajaopetusta ja tutkintoja ohjaa yksi dokumentti (Rijprocedure).

Kuva Alankomaiden liikenneopetuksesta ei ollut kovin mairitteleva. Minulle kerrottiin, että lähtökohtaisesti liikenneopettajaksi päädytään. Tehtävään ei ole varsinaisia vaatimuksia. Ajokortti löytyy taskusta. Parhaiksi autokouluiksi ovat muodostumassa koulut, joiden opetus perustuu ajatukseen ”*Stepwise education*”. Opetusmalliin tämän termin takana en päässyt tutustumaan.

Suomessa liikenneopettajien osaamisesta voidaan olla ylpeitä. Meillä hyvien tulosten aikaansaaminen on kiinni siitä, mitä liikenneopettaja osaa tai ei osaa. Tämä on suomalainen vahvuus verrattuna Alankomaiden liikenneopetuksen tasoon.

Kuljettajantutkinto Hollannissa

Seuraavat asiat perustuvat puhtaasti mielikuviin, jotka sain seuratessani kahta ajokoetta. Molemmat ajokokeet hylättiin. Olisin halunnut seurata myös hyväksytyyn ajokokeeseen, mutta aikataulu ei antanut myöden.

⁵³ SWOV 2015a.

Kuljettajantutkinnon ajokoe alkaa sisältä toimistotiloista. Tilassa on useita pöytiä, joissa on numerot. Oppilaat ja opettajat lasketaan sisään ja he hakevat oikean ”pöytänsä”.

Pöydän ääressä käydään tutkinnon vastaanottajan kanssa läpi itseilmoitus terveydentilasta ja ajokokeen alkukeskustelu. Vaiheen kesto on noin 5 minuuttia.



Näöntarkastus

Toimistosta autolle siirryttäessä toteutetaan oppilaan näön tarkastus. 25 metrin etäisyydellä oppilasta pyydetään lukemaan parkkipaikalla olevan auton rekisterikilpi. Epäonnistunut näkötesti ei estä ajamaan lähtemistä.

Ajokoe

Autolle saapumisen jälkeen on vaihtoehtoisesti jokin tekninen tarkastus auton ulkopuolella, konepellin alta tai auton sisällä laitteista.

Ammattiopetuksen tuloksena näin heikon opetuslupaopetuksen (Suomeen verrattuna) tuloksen tasoista ajamista. Arvelen, että oppilaita oli vain ajatettu. Heidän osaamisessaan ei ollut sellaista punaista lankaa, jonka olisin itse havainnut. Näkemäni ajaminen olisi aiheuttanut meillä useita virhemerkintöjä. Oppilailla ei ollut selkeitä vahvuuksia ajamisessaan. Useilla oli ongelmia ajamisen perustaitojen osalla. Ensimmäisen ajokokeen jälkeen vastaanottaja sanoi minulle, että ”oppilalla oli sitten huono opettaja”. Ajokokeen aikana vastaanottaja otti useita kertoja kiinni ohjauspyörästä. Sellaisenaan se ei kuitenkaan tarkoita Alankomaissa ajokokeen hylkäämistä.

Oppilaat tuntuivat olevan aivan tavallisia nuoria, ilman mitään erityisiä ongelmia. Ajetut tunnit olivat ensimmäisellä oppilaalla 40 ja toisella 60–70 tuntia. Oppilailla itsellään ei ollut selvää kuvaa ajetuista määristä.

CBR:n mukaan keskiarvo ajotunneissa on noin 35. Ajotunnin kesto on 45:n ja 60:n minuutin välillä riippuen autokoulusta. Yhden tunnin hinta on reilu 30 euroa tunnilta, vaihdellen autokouluittain. Autokoulut ovat mielestäni tuotteistaneet opetuksen mallikkaasti (<http://lesseninalmere.nl/kosten-rijbewijs/>).

Ajaminen ajokokeessa on hyvin perinteistä. Liikenneympäristö poikkeaa aika vähän meidän hyvistä ajokoeympäristöistämme. Suurin eroavuus tulee lähinnä moottoriteistä, joille Alankomaissa mennään reippaasti ja joiden liittymät on suunniteltu huomattavasti suuremmille liikennemäärille kuin mitä meillä Suomessa on. Ajokoe toteutetaan ”point of interest”-periaatteella siten, että käydään erilaisissa kiinnostusteissa kokeen aikana.

Ajokokeen aikana tunnelma on välitön ja keskustelu lähes taukoamatonta. Ajokokeen suurin eroavuus Suomen malliin nähden on eräänlainen keskusteluhetki kokeen aikana. Tällöin oltiin kokonaan pysähdyksissä ja keskusteltiin oppilaan teke-

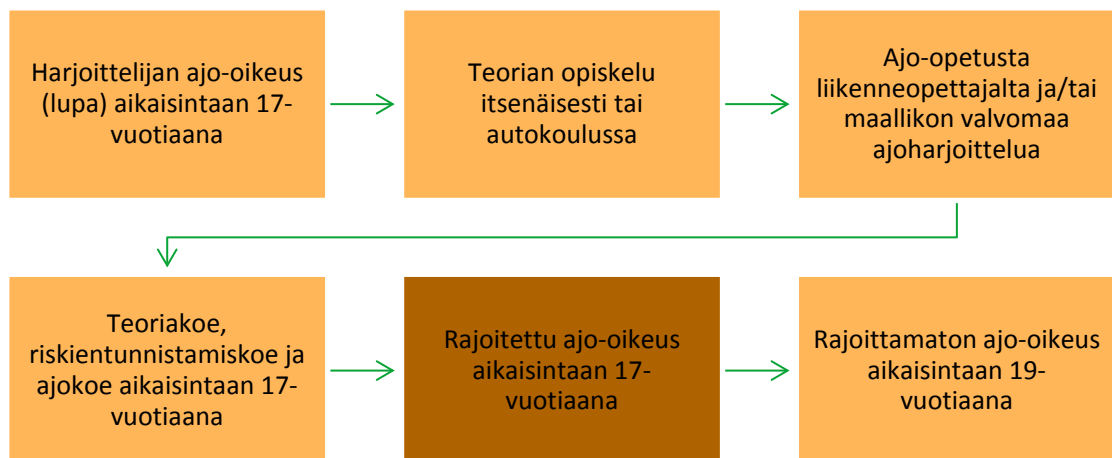
mistä ratkaisusta ja niiden seurauksista hetkeä aikaisemmin tapahtuneen tilanteen pohjalta. Todellinen ajoaika oli noin 35 minuuttia.

Ajokokeen vastaanottaja tekee merkinnät ajokokeen ja palautteen jälkeen tabletille. Vain virheet merkitään. Opettaja osallistuu aktiivisesti palautteeseen. Portfolioajattelu on CBR:ssä harkinnassa, joten harjoittelulla saattaa olla merkitystä päätökseen. Päätöksestä voi valittaa, mutta tuloksesta ei. Virkamiespäätökset, jotka koskevat arviointia tai kyvykkyyttä, ovat sellaisia päätöksiä, joista ei voi valittaa. Koe on yksilöllinen tapahtuma, jota ei voida toistaa ja näin ollen päätöksen oikeisuutta ei voi kiistää.

Palaute ajokokeen jälkeen käydään läpi samassa toimistossa, jossa koe aloitettiin. Poikkeavaa tässä on kuitenkin se, että palaute tulee sähköisesti perustuen vastaanottajan merkintöihin tabletille. Seuraamissani ajokokeissa näitä palautelomakkeita tai mitään muutakaan ei käsitelty. Palaute perustui löyhästi oppilaan itsearviointiin, jossa käytetty asteikko on 1–10. Arvioinnin kohteet olivat samat kuin arviointilomakkeessa.

4.4 Iso-Britannia

Tämän luvun tiedot perustuvat BASTin ja CIECAN julkaisujen lisäksi Driver and Vehicle Standards Agencyn (DVSA) kuljettajantutkintotoiminnan asiantuntijoiden Lesley Youngin ja Neil Wilsonin vierailuun Trafissa 3.2.2016⁵⁴ sekä ns. kohorttitutkimuksiin^{55 56}.



⁵⁴ Ojala, E. 2016. DVSA visit in Trafi 3.2.2016. Memorandum of Meeting.

⁵⁵ Department for Transport 2008. Cohort II: A Study of Learner and New Driver. Road Safety Research Report No. 81. Findings.

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20101007192957/http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/research/rsrr/theme2/cohort2/cohortiifindings.pdf>

⁵⁶ Kohortti on kiinteä joukko ihmisiä, jotka on valittu tilastolliseen tutkimukseen jonkin yhteisen piirteen perusteella. Tietynä ajanjaksona kuljettajantutkimuksen ajokokeeseen osallistuneita uusia kuljettajia seurattiin kolmen vuoden ajan. Muun seurannan lisäksi heille lähetettiin postikysely vastattavaksi. Tutkimukseen valittiin 16 kpl 8 000 henkilön joukkoa kolmen viikon välein. Yli 42 000 henkilöä vastasi ensimmäiseen kyselylomakkeeseen.

Iso-Britanniassa (Wales, Englanti ja Skotlanti) henkilöauton ajokortin hankkimisen prosessin hyvinä puolina pidetään mm. sen yksinkertaisuutta ja suoraviivaisuutta.

Henkilöauton ajokortin hakijoille ei ole pakollista teoria- eikä ajo-opetusta auto-koulussa. Jokainen hakija on itse vastuussa riittävän opetuksen ja harjoittelumäärän hankkimisesta.

Harjoittelijan ajo-oikeutta (*provisional licence*) voi hakea aikaisintaan 15 vuoden ja 9 kuukauden ikäisenä. Harjoittelijan ajo-oikeudella **henkilöauton ajoharjoittelun voi aloittaa aikaisintaan 17-vuotiaana** ja mopon tai kevyen nelipyörän ajoharjoittelun aikaisintaan 16-vuotiaana. Harjoittelijan luvalla voi aloittaa ajoharjoittelun joko liikenneopettajan opetuksessa ja/tai maallikon valvonnassa.

Ajoharjoittelun valvojalle ei ole lupaprosessia. Valvojan tulee kuitenkin olla vähintään 21-vuotias ja hänellä tulee olla ollut B-luokan ajo-oikeus vähintään 3 vuoden ajan. Valvoja ei saa ottaa ajoharjoittelun valvomisesta minkäänlaista lahjaa, rahaa tai muuta korvausta.

Valvotussa ajoharjoittelussa on ns. **jaettu vastuu**. Valvojalla on vastuu ajoneuvosta. Harjoittelijan ajaessa esim. ylinopeutta molemmat syyllistyvät tähän liikenne-rikkomukseen.

Usein valvottu ajoharjoittelu suoritetaan saman perheen sisällä, koska ajoneuvon vakuutusmaksut ajoharjoittelussa ovat suhteellisen arvokkaita. Ajoharjoitteluun käytettävälle ajoneuvolle tulee hankkia lisävakuutus ja ajoneuvo tulee merkitä L-kirjaimella. Ajoharjoittelua ei sallita moottoritiellä eikä perävaunun kanssa.

Liikenneopettajan (*ADI, Approved Driving Instructor*) toiminta on luvanvaraista. Liikenneopettajan tulee suorittaa teoriakoe, noin tunnin pituinen ajokoe (*high standard*) ja opetuskoee. Lupa on voimassa 4 vuotta. Luvan uusinta (*standard check*) suoritetaan kuljettajantutkinnon vastaanottajan luona. Autokouluille ei ole lupaprosessia.

Liikenneopettajaksi hakeville tehdään myös rikostaustatarkistus. Vakavimmista rikkomuksista tulee automaattisesti tieto viranomaiselle. Hyväksytyt liikenneopettajat merkitään viranomaisrekisteriin. Heitä myös seurataan mm. tarkastelemalla, miten heidän oppilaansa suoriutuvat ajokokeessa.

Noin **98 prosenttia ajokortin hakijoista** kertoo ostaneensa **ajo-opetusta liikenneopettajalta**. Lisäksi maallikon valvoma ajoharjoittelumahdollisuutta hyödyn-tää noin 55 prosenttia ajokortin hakijoista.

Ajoharjoittelun määrätarve riippuu yksilöllisesti mm. siitä, onko henkilöauton ajokortin hakija ajanut aikaisemmin mopoa, moottoripyörää tai traktoria.

Seuraavassa taulukossa on kerrottu ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun määrän keskiarvolukuja kaikilta ajokortin hakijoilta sekä erikseen ajokokeen ensimmäisellä hyväksytysti suorittaneilta.

Ajo-opetukseen ja ajoharjoitteluun käytetty keskimääräinen aika.

	Kaikki ajokortin hakijat	Ajokokeen hyväksytysti suorittaneet (1. yrityskerta)
Ajo-opetuksen määrä liikenneopettajan kanssa (h, keskiarvo/mediaani ⁵⁷)	52 / 40	47 / 36
Valvottua ajoharjoittelua hyödyntäneiden osuus (%)	55 %	59 %
Valvotun ajoharjoittelun määrä (h, keskiarvo) (sisältää myös ne, jotka eivät hyödyntäneet valvottua ajoharjoittelua lainkaan)	19	20
Valvotun ajoharjoittelun määrä (h, keskiarvo) (sisältää vain ne jotka hyödynsivät valvottua ajoharjoittelua)	34	34
Aktiivinen ajo-opetus- ja ajoharjoittelu-aika (kk)	14	13

Iso-Britanniassa **kuljettajantutkinnon** teoriakokeeseen, erilliseen riskientunnistamiskokeeseen (*hazard perception test*) ja ajokokeeseen voi osallistua **aikaisintaan 17-vuotiaana**.

Keski-ikä kuljettajantutkinnon suorittamiselle on noin 18 vuotta. Mm. ajoneuvon vakuutusmaksujen kalleus 17-vuotiaalle vaikuttaa siihen, että usein kuljettajantutkintoon osallistutaan vasta lähempänä 18 vuotta.

Ajokokeeseen voi tulla omalla tai autokoulun ajoneuvolla. Useimmat (95–97 %) tulevat ajokokeeseen autokoulun ajoneuvolla. Ajokokeeseen ei hyväksytä ajoneuvoa, joka teknisesti avustaa kuljettajaa ajamisessa.

Ajokokeen hyväksymisprosentti on suhteellisen alhainen, noin 47 %. Siitä huolimatta asiakastyytyväisyys ajokokeeseen on korkea; noin 80 prosenttia osallistujista on tyytyväisiä kokeen sisältöön ja vaativuuteen.

Kuljettajantutkinnon jälkeen ajokortin hakija saa **rajoitetun ajo-oikeuden 2 vuoden ajaksi**. Rajoitukset tarkoittavat virhepistejärjestelmän tiukempaa soveltamista uusille kuljettajille sekä mahdollisen ajokiellon jälkeen kuljettajantutkinnon suorittamista uudelleen.

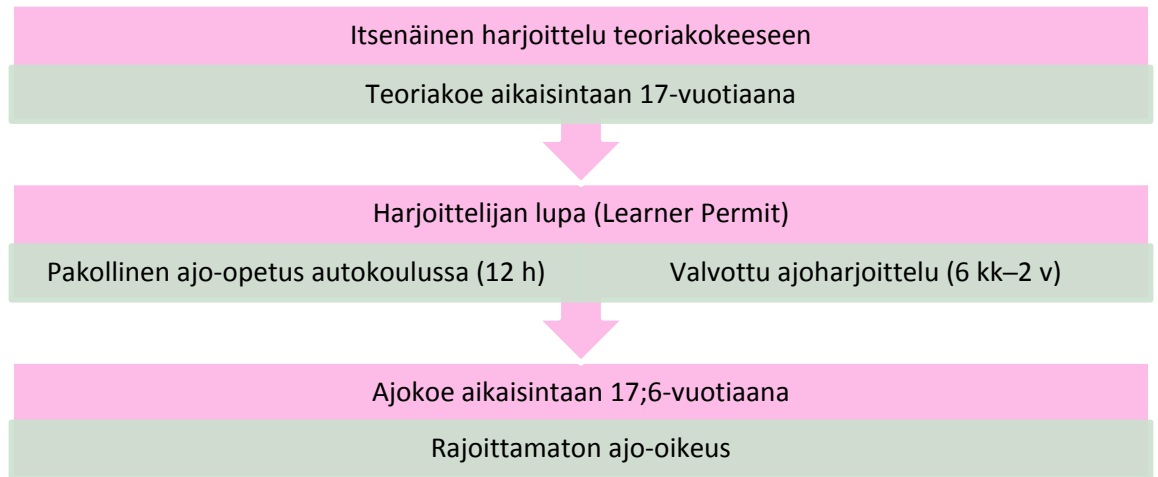
Rajoittamattoman ajo-oikeuden voi saada 24 kuukauden päästä ajokokeen suorittamisesta eli aikaisintaan 19-vuotiaana.

Hyväksytyyn kuljettajantutkinnon ja ajo-oikeuden saamisen jälkeen on mahdollista osallistua ns. *Pass Plus* -koulutukseen. Siihen osallistuu noin 10–15 prosenttia uusista kuljettajista. Koulutukseen osallistumista motivoi mahdollisuus parempiin vakuutusetihiin.

⁵⁷ Mediaani eli keskiluku on järjestetyn joukon keskimäinen tapaus.

Ajokorttihakemus on edelleen paperimuotoinen. Iso-Britanniassa panostetaan kuitenkin vahvasti sähköisen asioinnin kehittämiseen.

4.5 Irlanti



Irlannissa ajokortin hakijat harjoittelevat itsenäisesti kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen. Harjoitteluun on tarjolla tutkinto-organisaation valmistamaa aineistoa. Lisäksi teoriakokeen aihepiirit ovat julkisesti saatavilla.

Hyväksytyt teoriakokeen jälkeen hakija saa harjoittelijan luvan (*Learner Permit*).

Harjoittelijan luvalla voi harjoitella ajamista valvotusti. Ajoharjoittelun valvojalla tulee olla vähintään 2 vuotta aikaisemmin myönnetty ajo-oikeus.

Valvottuun ajoharjoitteluun käytettävä auto tulee merkitä. Ajoharjoittelu moottoreilla, ulkomailla sekä perävaunun kanssa on kiellettyä.

12 tunnin (á 60 min) **ajo-opetusjakso** on **pakollinen** kaikille ajokortin hakijoille. Hakijoiden suositellaan osallistuvan opetukseen 2 viikon välein, jotta väliin jää riittävästi valvottua harjoitteluaikaa. Pakollisen ajo-opetuksen voi antaa ainoastaan valtuutettu liikenneopettaja. Opetukseen on käytössä valtakunnallinen opetussuunnitelma.

Teoriakokeeseen voi osallistua ja **harjoittelijan luvan** saada **aikaisintaan 17-vuotiaana**. Ajokokeeseen voi osallistua aikaisintaan 6 kuukauden päästä harjoittelijan luvan saamisesta eli **ajokortin** voi saada **aikaisintaan 17 ½ -vuotiaana**. Ajokokeeseen on osallistuttava viimeistään 2 vuoden sisällä harjoittelijan luvan saamisesta.

Ajokoe kestää 50 minuuttia, josta 30 minuuttia käytetään varsinaiseen ajamiseen liikenteessä. Ajokoe toteutetaan standardoidulla reitillä. Ajokokeen aluksi ajokortin hakijan tulee vastata 18 liikennesääntöjä koskevaan kysymykseen.

Hyväksytyt ajokokeen jälkeen myönnetty ajo-oikeus on saman tien rajoittamaton.

Irlannissa suunnitellaan 2 vuoden itsenäisen ajoharjoittelujakson käyttöönottoa uusille kuljettajille. Auto tulisi merkitä uuden kuljettajan autoksi, ja kuljettajaan sovellettaisiin alhaisempaa promillerajaa kuin muihin kuljettajiin.

Lisäksi Irlannissa on tarkoituksena sisällyttää kuljettajantutkintoon uusi riskientunnistamiskoe (*hazard perception test*) sekä kehittää edelleen myös nykyisiä teoria- ja ajokokeita.

4.6 Viro

AUTOKOULUMALLI

- Teoria- ja ajo-opetus autokoulussa aikaisintaan 17;6-vuotiaana
- Teoriakoe aikaisintaan 17;6-vuotiaana
- Ajokoe aikaisintaan 17;9-vuotiaana

YHDISTELMÄMALLI (vain noin 5 % hyödyntää)

- Pakollinen opetusosuus autokoulussa aikaisintaan 15;6-vuotiaana
- Teoria- ja ajokoe harjoittelijan ajo-oikeuden saamiseksi
- Valvottu ajoharjoittelu
- Teoriakoe aikaisintaan 17;6-vuotiaana
- Ajokoe aikaisintaan 17;9-vuotiaana

MOLEMMAT MALLIT

- Ajo-oikeus (rajoitettu) aikaisintaan 18-vuotiaana
- Nopeusrajoitus 90 km/h, rikkomuksista uusi kuljettajantutkinto
- Pakollinen jatkokoulutus autokoulussa (6 x 45 min teoriaa ja 8 h ajoa)
- Rajoittamaton ajo-oikeus 2 vuoden päästä (aikaisintaan 20-vuotiaana)

Virossa ajokortin hakija voi valita joko autokouluopetuksen tai autokouluopetuksen ja valvotun ajoharjoittelun yhdistelmän. Yhdistelmämallia hyödyntää vain noin 5 prosenttia ajokortin hakijoista.

Autokoulumallissa hakija osallistuu autokoulussa pakolliseen teoria- ja ajo-opetukseen. Teoriaopetus koostuu 41 tunnista (á 45 min) ja ajo-opetus 32 tunnista (á 25 min).

Autokouluun voi mennä aikaisintaan 17 ½ vuoden iässä. Kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen voi osallistua aikaisintaan 17 ½ -vuotiaana ja ajokokeeseen aikaisintaan 17 vuoden ja 9 kuukauden ikäisenä.

Yhdistelmämallissa ajokortin hakija voi aikaisintaan **16-vuotiaana** saada rajoitetun **harjoittelijan ajo-oikeuden**, jolla voi harjoitella valvotusti. Harjoittelijan ajo-oikeutta varten tulee osallistua pakolliseen opetusosuuteen autokoulussa (mahdollista jo 15 ½ -vuotiaana) sekä teoria- että ajokokeeseen.

Ajoharjoittelun valvojalla ei saa olla yhtään liikenne rikkomusta rekisterissä. Hänen B-luokan ajokorttinsa on oltava vähintään 5 vuotta aikaisemmin myönnetty.

Yhdistelmämallissa ajokortin hakijan tulee osallistua uudelleen teoria- ja ajokokeeseen. Ikärajat tutkintoon ovat samat kuin autokoulumallissa.

Autokoulumallissa autokouluopetuksen aikana suoritetaan harjoitustutkinto. Yhdistelmämallissa harjoitustutkinto suoritetaan autokoulussa ennen harjoittelijan ajo-oikeiden saamista vaadittavan tutkinnon suorittamista.

Ajokoe kestää noin tunnin, josta vähintään 45 minuuttia käytetään liikenteessä ajamiseen. Kuljettajantutkinnon vastaanottaja voi vapaasti määrittellä ajokokeessa ajettavan reitin.

Hyväksytyin kuljettajantutkinnon jälkeen hakija saa rajoitetun ajo-oikeuden kahdeksi vuodeksi. **Ajo-oikeuden voi saada aikaisintaan 18-vuotiaana.**

Ajoneuvo on merkittävä vihreällä merkillä. Enimmäisajonopeus on 90 km/h. Liikenerikkomuksista rajoittamattoman ajo-oikeuden saaminen voi viivästyä.

Kahden vuoden itsenäisen ajamisen aikana kaikkien rajoitetun ajo-oikeuden haltijoiden on myös osallistuttava pakolliseen turvallisen ajamisen koulutukseen. Koulutus koostuu kuudesta 45 minuutin pituisesta teoriaosuudesta ja 8 tunnin ajo-osuudesta. Ajo-osuudesta 2 tuntia ajetaan taajamaliikenteessä ja 6 radalla. Koulutus sisältää mm. ajoneuvon hallinnan harjoittelua liukkaissa olosuhteissa sekä ympäristötietoisuuden ajotavan kehittämistä.

4.7 Belgia

18M

- Itsenäistä teoriaopiskelua
- Teoriakoe aikaisintaan 17-vuotiaana
- Ammattimaista ajo-opetusta hyväksytyin teoriakokeen jälkeen (2 Oh)
- *Accompanied driving* mahdollista autokouluopetuksen jälkeen
- itsenäinen harjoittelu mahdollista, kun on täyttänyt 18-vuotta
- Ajokoe aikaisintaan 18;3-vuotiaana

36M

- Itsenäistä teoriaopiskelua
- Teoriakoe aikaisintaan 17-vuotiaana
- Ammattimaista ajo-opetusta saa hankkia
- *Accompanied driving* mahdollista hyväksytyin teoriakokeen jälkeen
- Ajokoe aikaisintaan 18-vuotiaana

Tämän luvun tiedot perustuvat siihen, mitä näin ja koin vieraillessani Belgiassa tutustumassa kuljettajaopetukseen ja -tutkintoihin 8.3.2016. Luvun 3 vertailutaulukoissa on kerrottu tarkempia tietoja Belgian järjestelmistä.⁵⁸

⁵⁸ Hotti, M. 2016b.

Vierailun aikana keskustelin Jaques Quorinin (Director, GOCA⁵⁹) ja Critian Savonetin (Coordination Terrain, Autosecurite NV-SA) sekä paikallinen ajokokeen vastaanottajan kanssa.

Kuljettajaopetus ja tutkinnot Belgiassa

Belgiassa kuljettajaopetus- ja tutkintotoiminta vaihtelee maanosittain. Tutustumassa olin Kaakkois-Belgian Namurissa, joka on Vallonian aluetta.

Näkötesti

Näkötesti on teoriakokeen yhteydessä.

Kuljettajaopetus

Harjoittelulupa on keskeinen osa kuljettajaopetusta. Kuljettajaopetus jakaantuu kahteen malliin, 18M ja 36M. Oppilaat jakaantuvat suurin piirtein tasan näiden mallien välillä.

18M-mallissa kuljettajaopetus on pakollista. Ajo-opetusta on vähintään 20 tuntia (á 60 min). Täytettyään 17 vuotta sekä hyväksytyt teoriakokeen ja pakollisen ammattimaisen ajo-opetuksen jälkeen oppilas voi aloittaa ajamisen harjoitteluluvalla. Harjoittelulupa on rajoitettu ajo-oikeus. Rajoitukset koskevat mm. yöajoa ja kyydissä olevien ihmisten määrää. Kun oppilas täyttää 18 vuotta, voi hän jatkaa harjoittelua yksinään. Yksin harjoittelua tulee olla kuitenkin vähintään kolme ja enintään 18 kuukautta ennen ajokoetta.

36M-mallissa ei ole pakollista autokouluopetusta. Harjoittelun voi aloittaa 17-vuotiaana. Harjoittelun tulee kestää vähintään kolme kuukautta ja enintään 36 kuukautta. Harjoittelu tapahtuu ennen 18 ikävuotta valvojan kanssa. Tämän jälkeen oppilas voi ajaa itse ilman valvojaa. Ajokokeeseen voi mennä itse.

Näkemäni perusteella oppilaat hakevat ammattiopetusta autokoulusta ennen ajokoetta. Belgiassa on nähty tarpeelliseksi asettaa pakotteita, jotta ajokokeeseen ei vain mentäisi kokeilemaan. Mikäli oppilas suorittaa kaksi ajokoetta hylättynä, hänen tulee osallistua pakolliseen opetukseen autokoulussa kuuden tunnin ajan. Autokoulu toimii ikään kuin rangaistuksena, eikä opetus tällöin toimi parhaana mahdollisena motivoijana oppimisen kannalta. GOCAssa asiantuntijat eivät pidä tästä menettelystä, mutta tilanteeseen ei toistaiseksi ole tehty muutoksia.

Kuljettajaopetuksesta en saanut kunnollista kuvaa. Ajo-opetus maksaa noin 50 euroa tunnilta.

Kuljettajantutkinto

Teoriakokeita en seurannut yhtään. Seurasin kaksi ajokoetta, jotka molemmat olivat hyväksytyjä.

Ajokoe alkaa teknisellä tarkastuksella, jossa kuljettaja käy ajokokeen vastaanottajan avustuksella läpi ajoneuvon renkaita, valoja ja vilkkuja. Lisäksi saatetaan avata konepelti ja tunnistaa pyydettyjä kohteita. Tekninen tarkastus ja ajoon valmistuminen oli aika mittava kokonaisuus. Se vei aikaa lähes 10 minuuttia.

⁵⁹ GOCA, <http://www.goca.be/fr/>

Liikenteessä ajaminen oli sangen vaatimatonta tasa-arvoisten ja kolmioristeysten läpikäyntiä. Maantielläkin käytiin ajamassa, mutta moottoritien liittymiä ei ajettu. Käsittelytehtäviä oli kaksi, joista toinen oli U-käännös tai ennemminkin kolmipiste-käännös sekä pysäköinti kadun varteen. Pysäköinti toteutettiin loppuun asti siten, että oppilas sammutti auton, poistui autosta, kävi jalkakäytävällä ja palasi autoon. Ajamiseen, ajoneuvon valmisteluun ja tekniseen tarkastukseen käytetty aika oli yhteensä noin 40 minuuttia.

Palaute annettiin ajokokeen jälkeen autossa. Palaute oli luonteeltaan hyvin lyhyt ja ytimekäs. Oppilas sai ajokokeen jälkeen paperisen ajo-oikeutta osittavan paperin toimistosta sen jälkeen, kun ajokokeen vastaanottaja oli tallentanut tiedot ajokoepaperilta järjestelmään.

Yhdeksi Belgian järjestelmän ongelmaksi todettiin se, että kun oppilas on harjoitellut ajamista esimerkiksi vuoden ja ajokokeessa todetaan, että hänen ajotaitonsa ei täytä asetettuja kriteereitä, voi oppilas kuitenkin ajokokeen jälkeen lähteä autolla pois ja jatkaa ajamistaan yksin. Tätä epäkohtaa on koetettu korjata sillä, että toisen ajokokeen jälkeen on pakko mennä autokouluun. Tavoitteena on, että oppilaat olisivat paremmin valmistautuneita ajokokeeseen tullessaan.

Kuljettajantutkinnoissa ei saa käyttää autoa, joka on yli 5 vuotta vanha. Ajokokeen vastaanottaja istuu takapenkillä ja opettaja edessä, oppilaan vieressä. Tätä perustellaan sillä, että ajokokeen vastaanottaja näkee paremmin nopeusmittarin ja myös oppilaan katseen seuraaminen on helpompaa.

4.8 Johtopäätelmiä vierailusta

Alankomaissa ja Belgiassa ei ollut ajokokeissa nähtävillä mitään sellaista merkittävää tekijää, jolla voidaan kattaa ero sen suhteen, onko maassa käytössä pakollista kuljettajaopetusta vai ei. Ajokokeen yksityiskohtia voidaan kyllä hioa ja kehittää, mutta mitään sellaista konkreettista opetusta korvaavaa lisää, jonka voisimme ottaa Suomessa käyttöön, ei löytynyt.

Riskien tunnistamisen osalta meillä sen sijaan on kehitettävää. Brittien tulokset *hazard perception* -kokeen positiivisista vaikutuksista voisivat olla siirrettävissä Suomeen esittelemällä samansisältöinen koe. DVSA:lla on tutkimustuloksia, joiden mukaann *hazard perception* -kokeella on 3 % positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. DVSA:n riskintunnistamiskoetta ei kuitenkaan kannata ottaa sellaisenaan käyttöön. Suomeen on löydettävä meille toimiva toteutus.

Teoriakokeen osalta on ilmeistä, että meillä on liian vähän kysymyksiä ja ne ovat liian helppoja. Meillä on Euroopan korkein hyväksymisprosentti. Euroopassa vaatimustaso on korkeammalla. Teoriakokeesta pääsee ensimmäisellä yrityksellä läpi keskimäärin noin 60 % oppilaista. Teoriakokeen kattavuutta voidaan kehittää ja vaadittavaa osaamistasoa nostaa helposti.

5 LÄHTEET

CBR 2016. Self-evaluation of the test candidate. Driving test.

<https://www.cbr.nl/downloadbrochure.pp?id=12>

CIECA 2014. Category B report. Country Profiles. Sähköposti Blanka Wirthiltä 8.10.2014.

CIECA 2015. RUE – Road User Education Project. Final report. March 2015.

http://www.cieca.eu/download.asp?file=2015-03-19_CIECA-RUE_FINAL%20REPORT%20with%20APPENDIX.pdf

Department for Transport 2008. Cohort II: A Study of Learner and New Driver. Road Safety Research Report No. 81. Findings.

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20101007192957/http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/research/rsrr/theme2/cohort2/cohortiifindings.pdf>

Genschow, J., Sturzbecher, D. & Willmes-Lenz, G. BAST 2014. Novice Driver Preparation – An International Comparison. BAST 2014. http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2014/775/pdf/M234b_englisch_barrierefrei.pdf

Genschow, J., Sturzbecher, D. & Willmes-Lenz, G. BAST 2014. Novice Driver Preparation – An International Comparison. Annex: Country profiles. BAST 2014.

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

Hotti, M. 2016a. Trafin erityisasiantuntijan vierailu Alankomaiden CBR:ssä (www.cbr.nl) 16.–17.2.2016.

Hotti, M. 2016b. Trafin erityisasiantuntijan vierailu Belgian GOCA:ssa (<http://www.goca.be/fr/>) 7.3.2016.

Katila, A. & Keskinen, E. 2003. Suomalaisen kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmän evaluaatio. Ajoneuvohallintokeskus (AKE), tutkimuksia ja selvityksiä 1/2003.

<http://www.trafi.fi/filebank/a/1321969227/2a8fba8804ef3bde6cae69c8081c06bd/1280-AKE103Suomalaisenkuljettajaopetusjatutkintojarjestelmanevaluaatio.pdf>

OECD 2006. Young Drivers. The Road to Safety. Organization for Economic Co-Operation and Development (OECD) and European Conference of Ministers of Transport (ECMT).

<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06YoungDrivers.pdf>.

Ojala, E. 2016. DVSA visit in Trafi 3.2.2016. Memorandum of Meeting.

SWOV 2014. Begeleid rijden in de praktijk Vragenlijstonderzoek onder 2toDrivers en hun coaches. [Summary in English: Accompanied driving put into practice; Survey among 2toDrivers and their coaches.] SWOV-rapport R-2014-15A. <https://www.swov.nl/rapport/R-2014-15A.pdf>.

SWOV 2015a. Accompanied driving. Fact Sheet. September 2015. SWOV (Institute for Road Safety Research), the Netherlands.

https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Accompanied_driving.pdf.

SWOV 2015b. Accompanied driving in the Netherlands: Who do participate and why? SWOV publication R-2015-10 3. <http://www.swov.nl/rapport/R-2015-10.pdf>.

Vaa, Truls 2003. Impairment, diseases, age and their relative risks of accident involvement. Results from meta-analysis. TØI report 690/2003.

<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2003/690-2003/690-2003-el.pdf>

Willmes-Lenz, G., Prücher, F. & Großmann, H. 2010. Evaluation of the novice driver training models “Accompanied driving from 17” and “Voluntary further training seminars for holders of probationary driving licences”. Federal Highway Research Institute, Section U4 Driver Training, Driver Improvement, Bergisch Gladbach.