

Saimaan ammattikorkeakoulu  
Liiketalous Lappeenranta  
Tradenomi  
Juridiikka

Mirka Laakso

# **Ajokorttilakimuutoksen vaikutukset ajokortin kokonaishintaan**

Opinnäytetyö 2019

## Tiivistelmä

Mirka Laakso

Ajokorttilakimuutoksen vaikutukset ajokortin kokonaishintaan, 34 sivua

Saimaan ammattikorkeakoulu

Liiketalous Lappeenranta

Liiketalouden koulutusohjelma

Yritysjuridiikka

Opinnäytetyö 2019

Ohjaajat: lehtori Jarmo Kempainen, Saimaan ammattikorkeakoulu

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, miten 1.7.2018 voimaan tullut ajokorttilain muutos ja sen tavoitteet vaikuttivat ajokortin kokonaishintaan lakiuudistuksen jälkeen B-ajokorttiluokassa. Opinnäytetyö toteutettiin toimeksiantona etelä- suomalaiselle autokoululle. Tarkoituksena oli selvittää, miten lakiuudistuksen tavoitteena ollut ajokortin kokonaiskustannusten pieneneminen on käytännössä onnistunut, kun samalla uudistuksen yhteydessä vähennettiin kuljettajakoulutuksen minimiopetusmääriä, sekä toteutuiko hallituksen tavoite alhaisemmista ajokorttikustannuksista. Toisena tutkimuskohteena tässä opinnäytetyössä selvitetään asiakkaiden omien valintojen vaikutusta ajokortin kokonaishintaan.

Tässä opinnäytetyössä on käytetty teoriaosuudessa paljon eri lakien tulkintaa tutkimustavoitteeseen pääsemiseksi. Teoriaosuus koostuu enimmäksi ajokorttilaista (386/2011) ja laista ajokorttilain muuttamiseksi (387/2018). Empiirisenä aineistona lakien tulkinnan lisäksi käytettiin tutkimusmenetelmänä haastattelua, jolla kartoitettiin vastaajien omien valintojen vaikutusta sekä lakimuutoksen vaikutuksia ajokortin kokonaiskustannuksiin. Haastattelut tehtiin toimeksiantajayrityksen kahdelle asiakasryhmälle; ajokorttia suorittaville ja ajokortin haltijoille.

Ajokorttilainsäädännön uudistus heinäkuussa 2018 muutti koko kuljettajakoulutusalan toimintaa. Kuljettajakoulutuksen minimiopetuksen väheneminen vaikutti myös ajokorttihinnointeluun. Tämän opinnäytetyön tuloksena saatiin laskelma, josta voidaan tulkita, onnistuiko lakimuutoksen tavoitteena ollut ajokortin hinnan laskeminen B-ajokorttiluokassa. Tutkimuksella saatiin myös selville, miten kuljettajakokelaiden omat valinnat ovat vaikuttaneet ajokortin kokonaishinnan muodostumiseen.

Avainsanat: Ajokorttilaki, B- luokan ajo-oikeus, kuljettajaopetus

## **Abstract**

Mirka Laakso

Amendment to the Driving License Act 2018 – The effect of the objectives on the total cost of a driving license, 36 pages

Saimaa University of Applied Sciences

Degree Programme in Business Administration Lappeenranta

Bachelor of Business Administration

Specialisation in Business Law

Bachelor's Thesis 2019

Instructor: Mr Jarmo Kemppinen, Senior Lecturer

The aim of this study was to determine the effect the amendment to the Driving License Act, which entered into force on 1 July 2018, and its objectives, has had on the total cost of a driving license, after the legislative reform of category B driver training. This study was carried out as a mandate for a driving school in Southern Finland. The aim was to clarify how the objective of the legislative reform of reducing the total cost of a driving license has succeeded in practice when the minimum required hours of driver training were reduced. The study also aimed to clarify whether the state's objective to lower the cost of a driving licence was achieved. The second research aim was to study how the customers' own choices affected the total cost of a driving license.

In the theory section of the study, several laws were interpreted in order to reach the objective of the research. The theory section mainly consists of the Driving License Act (386/2011) and the Amendment Act of the Driving License Act (387/2018). In addition to the interpretation of these acts, the empirical material was formed by interviews that were used as the study method, in which the effect of the respondents' own choices and the effects of legislative changes on the total cost of a driving license were surveyed. The interviews were carried out on two customer groups of the client company; those completing driver training and those who already had a driving license.

The reform of the driving license legislation in July 2018 changed the entire operations of the driver training industry. The reduction to the minimum required lessons a driver must complete during this training has also affected the cost of a driving license. A calculation was obtained as a result of this study, which can be used to interpret whether the objective of the legislative reform to reduce the price of a category B driving license was successful. The study also clarified how the candidate driver's own choices have affected the calculation of the total cost of a driving license.

Keywords; Driving License Act, car driving license, driving instruction

## Sisällys

Sisällys .....	4
1 Johdanto .....	5
1.1 Aiheen valinta ja perustelut aiheen valinnalle .....	5
1.2 Ajokorttilaki 386/2011 .....	5
1.3 Laki ajokorttilain muuttamisesta 387/2018 .....	6
1.4 Metodologiset ja teoreettiset lähtökohdat .....	7
1.5 Opinnäytetyön tavoitteet ja tutkimustehtävät .....	8
2 Ajokorttilain sisältöä ja taustaa .....	9
2.1 Ajokorttien historiaa .....	9
2.2 Lainsäädäntö B- ajokorttiluokassa .....	10
2.3 Ajokorttilakiuudistus vuonna 2011 .....	11
2.4 Koulutusvaatimukset ennen uusinta lakimuutosta .....	12
2.5 Ajokorttilakiuudistus vuonna 2018 .....	12
3 Lakimuutoksen tavoitteet .....	13
3.1 Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteet ajokorttilain muuttamiseksi .....	13
3.2 Hallituksen esitys .....	14
4 Kuljettajatutkiminnon rakenne B- ajokorttiluokassa .....	15
4.1 Kuljettajakoulutus nyt .....	15
4.2 Ajokortin hinnan rakenne B-ajokorttiluokassa .....	17
5 Tutkimuksen toteutus .....	19
5.1 Kohderyhmä ja otanta .....	19
5.2 Opinnäytetyön tutkimusmenetelmät .....	20
5.3 Haastattelu ajokorttia suorittaville ja ajokortin haltijoille .....	22
5.4 Tutkimusaineiston analyysi ja tulokset .....	22
5.5 Tulokset ryhmässä ajokorttia suorittavat .....	23
5.6 Tulokset ryhmässä ajokortin haltijat .....	25
6 Johtopäätökset .....	26
6.1 Pohdinta .....	26
6.2 Ajokorttia suorittavat .....	27
6.3 Ajokortin haltijat .....	27
6.4 Johtopäätös .....	27
Lähteet .....	29
Liitteet .....	31
Liite 1. Haastattelulomake ajokorttia suorittaville .....	31
Liite 2. Haastattelulomake ajokortin omaaville .....	33

# 1 Johdanto

## 1.1 Aiheen valinta ja perustelut aiheen valinnalle

Tässä opinnäytetyössä on tarkoitus selvittää ajokorttilakiuudistuksen tavoitteiden toteutuminen. Ajokorttilaki on uudistunut useasti viime vuosina, mutta heinäkuun ensimmäisenä päivänä 2018 tämä laki koki täydellisen uudistuksen osana hallituksen normien purkua.

Opinnäytetyön aihe on rajattu käsittelemään ainoastaan tavoitteiden yhtä osaa, joka liittyy ajokortin hankkimiskustannuksiin B-ajokorttiluokassa. Tässä opinnäytetyössä tutkitaan, miten ajokorttien hinnoittelu B-ajokorttiluokassa muuttui viimeisimmän ajokorttilakiuudistuksen jälkeen ja toteutuiko hallituksen tavoite alhaisemmista ajokorttikustannuksista.

Opinnäytetyöstä on rajattu pois opetuslupaopetus eli ns. kotiopetus. Tässä opinnäytetyössä tutkitaan asiakkaiden omien valintojen vaikutusta ajokortin kokonaishintaan.

Aihe on valikoitunut Case- yrityksen tarpeesta. Opinnäytetyön aihe ”Miten ajokorttilakimuutoksen tavoitteet ovat vaikuttaneet ajokortin kokonaishintaan B- luokassa” on ajankohtainen, sillä kuluvan vuoden heinäkuussa tuli kuluneeksi vuosi ajokorttilakimuutoksesta ja vasta tämän jälkeen voidaan arvioida lakimuutoksen ensimmäisiä vaikutuksia. Hallituksen yhtenä tavoitteena on ollut saada ajokortin hintaa edullisemmaksi tekemällä ajokortin suorittamisesta monimuotoisempaa. Tämä opinnäytetyö selvittää, miten hallitus on tässä tavoitteessaan onnistunut.

## 1.2 Ajokorttilaki 386/2011

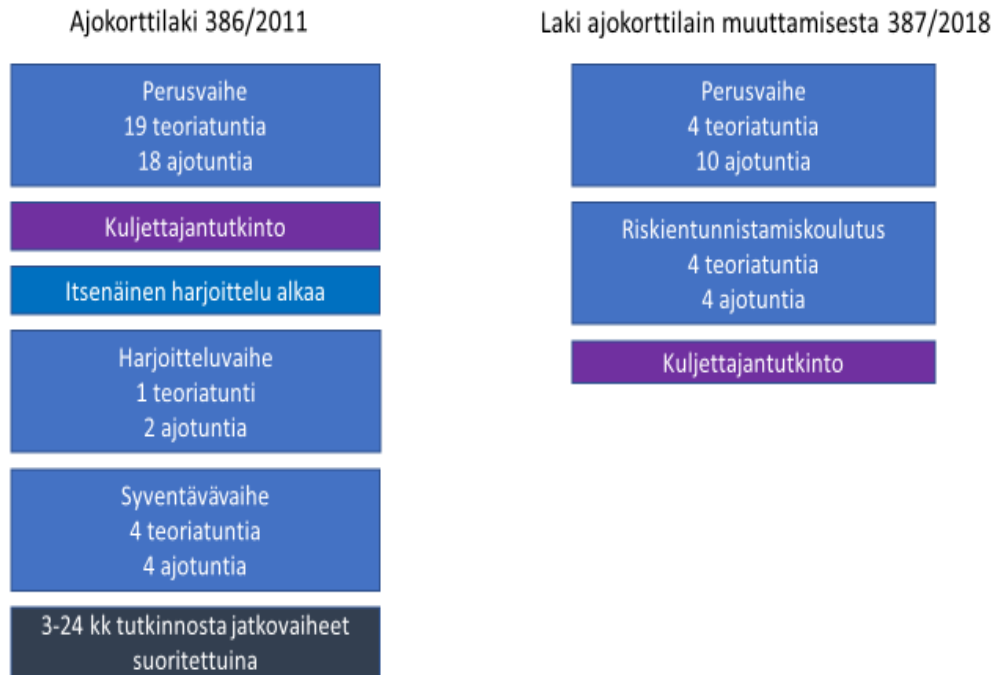
Kolmivaiheinen kuljettajaopetus oli nimensä mukaisesti jaettu kolmeen vaiheeseen. Näitä olivat perusvaihe, harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe. (Kuva 1). Koulutuksen sai aloittaa aikaisintaan vuotta ennen ajokortin vähimmäisiän täyttymistä. Teoriatunnin kestoksi oli määritetty 45 minuuttia ja ajotunnin kestoksi 50 minuuttia. Perusvaiheen vähimmäisopetusmäärä oli 19 tuntia teoriaopetusta ja 18 tuntia ajo- opetusta. Kuljettajantutkinnon jälkeen

kuljettajakokelaalla oli itsenäisen harjoittelun vaihe, jonka jälkeen opetus jatkui harjoitteluvaiheella. Harjoitusvaiheeseen sisältyi teoriaopetusta yksi tunti ja ajo- opetus kaksi tuntia, joista toinen oli ryhmäajotunti. Harjoitteluvaiheeseen oli mahdollista osallistua aikaisintaan kuukausi kuljettajatutkinnon jälkeen. Opetuksen viimeinen vaihe, eli syventävä vaihe tuli suorittaa viimeistään silloin, kun kuljettajatutkinnosta oli kulunut kaksi vuotta. Jos syventävä vaihe jäi suorittamatta, ajo- oikeus raukesi. Syventävä vaihe sisälsi teoriaopetusta neljä tuntia ja ajo- opetusta neljä tuntia. (Ajokorttilaki 386/2011).

### **1.3 Laki ajokorttilain muuttamisesta 387/2018**

Ajokorttilakimuutos 1.7.2018 vähensi teoria ja ajo- opetuksen minimiopetusmääriä B-ajoluokassa eli henkilöauton ajokorttiluokassa merkittävästi. Uuden lain mukaan kuljettajakokelaan ei tarvitse suorittaa pakollisia teoriaopintoja, jos kokelaalla on aiempi ajo- oikeus alemmassa ajokorttiluokassa. Jos kuljettajakokelaalla ei ole aiempaa alemman ajokorttiluokan ajo- oikeutta, tulee hänen suorittaa EAS- kurssi, eli ensimmäisen ajokortin suorittajan teoriaopinnot, joiden laajuus on neljä teorituntia. Yhden teoritunnin kesto on 45 minuuttia ja yhden ajotunnin kesto 50 minuuttia. Ajo- opetusta tulee kuljettajan suorittaa vähintään kymmenen tuntia. Henkilöauton ajokorttiluokan kuljettajakoulutuksen pakolliseen opetussisältöön kuuluu lisäksi riskientunnistamiskoulutus. Tämä kaikille pakollinen koulutus sisältää neljä tuntia teoriaopetusta ja neljä tuntia ajo- opetusta. Lakimuutos mahdollisti ajo- opetuksen suorittamisen vaihtoehtoisesti ajosimulaattoripainotteisesti. Kuljettajakokelas voi suorittaa B- ajokorttiluokan ajo- opetuksesta ajosimulaattorilla enintään puolet, mukaan lukien riskientunnistamiskoulutuksen ajo- opetus. (Laki ajokorttilain muuttamisesta 387/2011).

# Kuljettajakoulutus



Kuva 1. Kuljettajakoulutuksen rakenne ennen ja jälkeen lakimuutoksen

## 1.4 Metodologiset ja teoreettiset lähtökohdat

Tässä tutkimuksessa jouduttiin miettimään teoreettista lähtökohtaa monesta eri perspektiivistä. Tutkimus olisi ollut mahdollista suorittaa niin kvantitatiivisena kuin kvalitatiivisenakin, mutta aiheen tarkempi rajaaminen johdatteli tekemään tutkimuksen kvalitatiivisena tutkimuksena. Tutkimustyypiksi valikoitui haastattelu, joka päätettiin tehdä puolistrukturoituna. Haastattelussa päästiin keräämään myös sellaista tietoa, mitä lomakkeella ei ole suoraan kysytty, koska haastattelutilanteessa oltiin tutkittavan kanssa suorassa kielellisessä vuorovaikutuksessa. (Hirsjärvi ym. 2008, 199). Tämä antoi mahdollisuuden aineiston keruun joustavuuteen, joka on suuri etu haastattelua tehtäessä.

Laadullisessa tutkimuksessa käytetään sanoja ja lauseita, määrällisen tutkimuksen perustuessa lukuihin. Laadullisen tutkimuksen on tarkoitus kuvata ilmiötä, ymmärtää sitä ja antaa siitä mielekäs tulkinta. (Kananen 2008, 24).

Laadullisissa tutkimuksissa päämenetelmänä on yleensä käytetty haastattelua. (Hirsjärvi ym. 2008, 199). Muita aineiston perusmenetelmiä ovat mm. kysely, havainnointi ja dokumentit. Laadullisen tutkimuksen tyypillisiä piirteitä ovat kokonaisvaltainen tiedonhankinta, ihmisten käyttäminen tiedonkeruun välineenä, tutkijan pyrkimys paljastaa odottamattomia asioita sekä tutkittavien tarkoituksenmukainen valinta eikä satunnaisotosten käyttö. (Hirsjärvi ym. 2008).

Työ tehdään laadullisena tutkimuksena Case- yritykselle. Tutkimuskysymyksenä opinnäytetyössä toimii ”Miten ajokorttilakimuutoksen tavoitteet ovat vaikuttaneet ajokortin kokonaishintaan B-ajokorttiluokassa?” Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, muuttuiko henkilöautoajokortti halvemmaksi, kuten lakimuutoksen tavoitteena oli. Lisäksi tämän työn tavoite on myös selvittää muuttuneen ajokorttilain vaikutus ajokortin hinnoitteluun ajokortin B-luokassa. Jotta opetusmäärän vaikutus ajokortin hintaan voidaan määrittää, haastateltiin tämän opinnäytetyön tutkimukseen kahta eri verrantoryhmää. Ensimmäinen ryhmä koostui ajokortittomista vastaajista ja toinen ryhmä ajokortin haltijoista. Haastatteluissa määriteltiin vastaajan lähtötaso, vastaajan tarvitsema koulutuksen tarve ja sitä kautta ajokortin suorittamisesta kertyneet kustannukset, joita päästiin vertaamaan eri haastatteluryhmien välillä.

### **1.5 Opinnäytetyön tavoitteet ja tutkimustehtävät**

Tämän opinnäytetyön tavoite oli selvittää muuttuneen ajokorttilain vaikutus ajokortin hinnoitteluun ajokortin B-luokassa.

Opinnäytetyön tutkimuskysymys on ”Miten ajokorttilakimuutoksen tavoitteet ovat vaikuttaneet ajokortin kokonaishintaan B- ajokorttiluokassa?”

Tutkimuskysymyksiin haettiin vastauksia haastattelemalla kahta verrantoryhmää: ajokorttia suorittavia sekä ajokortin haltijat. Haastateltavilta



kysyttiin kysymyksiä, joiden pohjalta pystyttiin laatimaan kokonaiskuva ajokortin suorittamisesta ennen ja jälkeen lakimuutoksen. Vastauksien kautta määriteltiin vastaajan lähtötaso, hänen tarvitsemansa opetusmäärä ja siitä kertyneet kustannukset. Näitä vertaamalla ymmärrettiin opetusmäärän vaikutus ajokortin hintaan.

Tämän opinnäytetyön rakenne on tehty lukijalle mahdollisimman sujuvaksi edetä ja lukea. Johdannossa tutustutaan aiheen valintaan ja Case- yritykseen, jolle tutkimus tehdään, sekä tutkimuskysymykseen. Ajokorttien historiasta, lainsäädännöstä ja lakiuudistuksista kerrotaan luvussa Ajokorttilakien sisältö ja tausta. Tästä opinnäytetyö etenee lakiuudistusten tavoitteisiin sekä kuljettajatutkinnon rakenteeseen ja hinnoitteluun. Opinnäytetyön toteutus ja johtopäätökset sekä pohdinta löytyvät työn loppupuolelta.

Ajokorttilakimuutoksista on tehty opinnäytetöitä aiemminkin, mutta ajokortin suorittamisen hinnoittelua ei ole tutkittu. Ajokorttilain uudistuksesta 2018 on tehty opinnäytetyö Poliisiammattikorkeakoulussa vuonna 2018, ennen lakiuudistuksen voimaantuloa. Tässä tutkimuksessa esiteltiin lakia lähinnä hallituksen esityksen kannalta, koska laki ei ollut vielä tällöin voimassa. (Ajokorttilain uudistus 2018).

Tampereen ammattikorkeakoulussa on tehty opinnäytetyö ajokorttilainsäädännön uudistuksista edellisen ajokorttilain aikana 2014. (Ajokorttilainsäädännön uudistus vuonna 2013.)

## **2 Ajokorttilain sisältöä ja taustaa**

### **2.1 Ajokorttien historiaa**

Ajokorttien historia Suomessa ulottuu vuoteen 1907. Tällöin ensimmäinen ajokortti myönnettiin helsinkiläiselle liikemiehelle, Yrjö Weilinille. Ajokortti ei ollut vielä pakollinen, vaan ajokortti oli enemmänkin todistus, jolla ajo-oikeuden omaaminen osoitettiin. Vuonna 1922 ajokortti tuli Suomessa pakolliseksi ja sitä anottiin katsastusmieheltä, joka myönsi ajo-oikeuden henkilölle, joka oli mm. raitis ja luotettavaksi tunnettu henkilö sekä perehtynyt

automobiilin rakenteeseen ja ohjaamiseen. Lisäksi kyseiseltä henkilöltä edellytettiin 18 vuoden ikää. (Vuosisata suomalaista autoilua 2007.)

Viime vuosikymmenien aikana ajokorttilainsäädäntö on pohjautunut tieliikennelain (267/1981) viidenteen lukuun sekä ajokorttiasetukseen (845/1990). Lisäksi liikenneministeriön päätöksen (846/1990) säännöksiä on noudatettu osana ajokortin saamista. Sittemmin 2010- luvulla ajokorttilakia on muutettu viime vuosina neljään kertaan; vuosina 2011, 2013, 2016 ja 2018.

## **2.2 Lainsäädäntö B- ajokorttiluokassa**

Tieliikennelaissa (729/2018) säädetään tieliikenteen periaatteista, liikennesäännöistä, liikenteenohjauksesta sekä ajoneuvon käyttämisestä. Ajokorttilaki taas käsittää ajokorttiluokat ja niiden sisältämät ajo- oikeudet, ajokorttilupaan ja ajokortin myöntämiseen liittyvät asiat, kuljettajaopetuksen, kuljettajatutkinnon sekä muut ajokortit ja ulkomailla annetut ajokortit. Lisäksi tässä laissa säädetään ajokieltoon ja sen seuraamuksiin liittyvät seikat, autokoulutoimintaan ja liikenneopettajalupaan kuuluvat asiat.

Tieliikennelain 3§ kertoo tienkäyttäjän yleisistä velvollisuuksista. Laki edellyttää tienkäyttäjältä huolellisuutta ja varovaisuutta, vaaran ja vahingon välttämiseksi.

5§ käsittää tieliikennelaissa turvallisen ajoneuvon kuljettamisen edellytykset, joita ovat mm. ajoneuvon oikea nopeus ja etäisyys, ottaen huomioon vallitsevat ajo- olosuhteet. Lisäksi 5§ sanoo, että kuljettajan tulee pystyä hallitsemaan ajoneuvo kaikissa liikennetilanteissa sekä että, ajoneuvo tulee olla mahdollista pysäyttää tiennäkyvällä osalla.

Ajoneuvolla ajamisesta on tieliikennelain 17§ mainittu ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset. Lakiin on kirjattu, että kuljettaja joka sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi puuttuu edellytykset kuljettaa ajoneuvoa turvallisesti, ei saa ajaa ajoneuvoa.

Mm. edellä mainitut tieliikennelain pykälät ovat pohjana ajokorttilaille ja ajokorttikoulutukselle. Kuljettajakokelaan tulee tuntea tieliikennelain

pääpiirteet, voidakseen toimia turvallisena kuljettajana itsenäisesti liikenteessä. (Tieliikennelaki 729/2018).

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY säätelee ajokorttilakia Suomessa. Direktiivissä säädetään Euroopan unionin jäsenmaiden minimivaatimukset ajokortin saamiseksi. EU- jäsenvaltioiden ajokortit ovat samanlaisia ja kelpaavat muissa EU jäsenmaissa juuri ajokorttidirektiivin takia, jossa on säädetty yhtenäisestä eurooppalaisesta ajokorttimallista.

Direktiivissä säädetään ajokortin hankintaiästä sekä terveydellisistä vaatimuksista. Direktiivissä on säädetty myös ajotapaa ja ajokoetta koskevista kokeista. (Ajokorttilakidirektiivi 2006/126/EY).

### **2.3 Ajokorttilakiuudistus vuonna 2011**

Vuonna 2011 Suomen ajokorttilakia (386/2011) uudistettiin kokonaisvaltaisesti, minkä jälkeen lainsäädäntö ajo- opetuksesta oli aiempaa ehyempi kokonaisuus. Samalla uuteen lakikokonaisuuteen sisällytettiin EU:n direktiivejä, jotka tuli saattaa käytäntöön Suomessa kansallisella tasolla. Kyseessä oli Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY ajokorteista.

Vuoden 2011 ajokorttilaki uudistus toteutettiin vaiheittain. Ensimmäisen vaiheen säännökset astuivat voimaan jo samana vuonna 2011, jolloin ajokortin terveysvaatimukset ja seuraamukset uudistettiin, samoin kuin liikenneopettajakoulutus. Ajokorttiluokka M (mopokortti) uudistui opetussisällöltään. Aiemmin tämä ajokorttiluokka ei sisältänyt pakollista opetusta.

Ajokorttilain toisen vaiheen uudistus tammikuussa 2013 käsitti EU:n ajokorttidirektiiviin toimeenpanon. Tämä uudistus piti sisällään ajokorttien ulkonäön muutoksen turvallisemmaksi ja ajokorttien voimassaoloaika muuttui määräaikaiseksi, uusi ajokorteille oli 2-15- vuotta.

Kun ajokorttilakia lähdettiin uudistamaan vuonna 2010, hallituksen esityksessä lakimuutokselle oli tärkeä tavoite kehittää ajokorttisäädöksiä niin, että se

vastaisi perustuslain edellytyksiä ja että se olisi liikenneturvallisuuden huomioonottava. Ajokorttilain valmistuttua vuonna 2011 lakiin oli kirjattu päätavoitteeksi liikenneturvallisuuden ylläpitäminen sekä liikenneturvallisuuden lisääminen. Näiden tavoitteiden toteutumiseksi päätettiin lisätä opetuksen vaiheistusta sekä yhtenäistä vähimmäisvaatimuksia ajokortin myöntämiseen liittyen. (Kallinen, 2014).

## **2.4 Koulutusvaatimukset ennen uusinta lakimuutosta**

B-ajokorttiluokan koulutusvaatimukset eli koulutuksen sisältö ja määrä oli säädetty valtioneuvoston asetuksessa ajokorteista (423/2011). Koska koulutus on kuljettajantutkintoon tähtäävää, on joka ajokorttiluokkaan säädetty oma vähimmäisopetusmäärä, jonka suoritettuaan kokelas voi osallistua kuljettajantutkinnon teoria- ja ajokokeeseen.

Lakiuudistus vuonna 2011 muutti B-ajokorttiluokan opetuksen kolmivaiheiseksi, aiemman kahden vaiheen sijaan. Kun kokelas oli suorittanut ensimmäisen vaiheen eli perusvaiheen 19 tunnin teoriaopetuksen ja 18 tunnin ajo- opetuksen, hän sai osallistua toiseen vaiheeseen, harjoitteluvaiheeseen. Harjoitteluvaiheessa korostui yksilön riskikäyttäytymisen tunnistaminen sekä ryhmäpaineen vaikutus ajotilanteeseen. Harjoitteluvaiheeseen sisältyi yksi tunti teoriaopetusta ja kaksi tuntia ajo- opetusta. Kolmas vaihe, syventävävaihe tuli suorittaa viimeistään ennen kuin perusvaiheen suorittamisesta oli kulunut kaksi vuotta. Tämä koulutus korvasi edellisen ajokorttilain tunteman kakkosvaiheen. Syventävävaihe sisälsi teoriaopetusta 4 tuntia ja ajo- opetusta 4 tuntia. (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011).

## **2.5 Ajokorttilakiuudistus vuonna 2018**

Kuljettajaopetuksen tavoitteiksi oli luonnosvaiheessa kirjattu seuraavia tekijöitä: Liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen, sääntelyn selkeyttäminen ja joustavoittaminen, digitalisaation edistäminen ajokortti menettelyssä, vaihtoehtoisuuden lisääminen ajokortin suorittamisessa, luvanvarainen ajo- opetus, teoriaopetus vapaasti hankittavissa. (Simonen 2018).

Vähimmäisikä B-kortin saamiseksi on 18 vuotta, mutta tietyin poikkeuksin voi 17 vuotta täyttänyt henkilö saada myös ajoluvan B-ajokorttiluokkaan. (Laki ajokorttilain muuttamisesta 6§). B-ajoluokka sisältää myös T, AM120 sekä AM121 ajoluokan ajo-oikeuden. Henkilöauton ajokorttiin haetaan ajokorttilupaa, joka on voimassa kolme vuotta. Liikenteen turvallisuusvirasto määrittelee ajokortin terveystaamukset, jotka ovat edellytyksenä B-ajokortin saamiselle. Tällaisia vaatimuksia ovat mm. ajoluvan hakijan näköön liittyvät asiat.

Kuljettajakoulutus on vuonna 2018 tehdyn lakimuutoksen jälkeen edelleen B-ajokorttiluokassa pakollista, mutta opetusmäärät ovat muuttuneet aiemmista ajokorttilaeista. Aiemmasta kolmivaiheisesta opetuksesta luovuttiin, ja B-luokan opetuksesta tuli yksivaiheinen. Poikkeuksen tähän tekee lakimuutokseen kirjattu uusi riskientunnistamiskoulutus. Henkilöiden, jotka eivät ehtineet suorittaa vanhan ajokorttilain tuntemaa syventävää vaihetta, tulee suorittaa uusi riskientunnistamiskoulutus ennen kuin heidän kuljettajantutkinnostaan tulee kuluneeksi kaksi vuotta.

Nykyisessä kuljettajakoulutuksessa on riskientunnistamiskoulutuksen teoritunnit mukaan lukien teoritunteja yhteensä kahdeksan tuntia. Jos kokelaalla on aiemmin suoritettu ajokortti, niin teoritunteja on neljä. Pakollista ajo-opetusta on riskientunnistamiskoulutus mukaan lukien 14 tuntia. Muutokset ovat siis teoriaopetuksen osalta joko 16 tuntia vähemmän tai 20 tuntia vähemmän, riippuen siitä, onko kokelaalla aiempaa ajokorttia. Ajo-opetuksen osalta opetusmäärä on nyt 10 tuntia vähemmän. (Perustietoa ajokorteista).

### **3 Lakimuutoksen tavoitteet**

#### **3.1 Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteet ajokorttilain muuttamiseksi**

Valtionneuvoston hankkeeseen vuonna 2016 oli kirjattu tavoitteeksi vähentää ajokortin hintaa. Korkean hinnan ja yksityiskohtaisen sääntelyn oli koettu olevan este uusien opetus- ja oppimismenetelmien käyttöönotolle. Ajokortin

hankinnan suurimmaksi kustannukseksi todettiin opetuskustannukset, joka oli pakollista kaikissa kolmessa vaiheessa B-luokan ajokorttia hankittaessa. Liikenne- ja viestintäministeriön ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittämistyöryhmä teki ehdotuksia toimenpiteistä, joilla ajokortin kustannuksia voisi pienentää sekä opetusmenetelmiä päivittää. Ehdotuksessa pohdittiin jopa kokonaan säännelystä opetuksesta luopumista, jolla olisi saatu ajokortin kustannuksia pienennettyä. (Ivm.fi). Edellisen lakimuutoksen vuonna 2011 tärkeimpänä tavoitteena ollut liikenneturvallisuus ja sen lisääminen ei ollut enää merkitty tämän lakimuutoksen ykköstavoitteeksi. Eduskunta totesi ajokorttikoulutuksen kehittämisestä, ennen lakimuutosta seuraavaa: *Ajokorttikoulutusta koskevassa uudistuksessa siirretään sääntelyn painopistettä koulutuksesta ajokokeeseen. Kantavana ajatuksena on myös norminpurun periaatteiden mukaisesti ajokorttien hinnan alentaminen vähentämällä pakollisen teoriakoulutuksen osuutta ja lisäämällä ajoharjoittelumahdollisuuksia.* (eduskunta.fi).

Valtionneuvoston hankkeen jälkeen hallitus esitti luonnoksen laista ajokorttilain muuttamiseksi 19.5.2017. Luonnoksen pohjalta pyydettiin lausuntoja eri tahoilta lakimuutokseen liittyen. Tällaisia tahoja olivat mm. poliisi, autokoululiitto, autoliitto, opetus- ja kulttuuriministeriö, Ajovarma Oy, liikenneopettajakoulutuslaitokset sekä Liikenneturva. Yhteensä lausunnon jätti sata eri yhteistyötahoa. Lausunnoissa oli kannanottoja sekä puolesta että vastaan koulutuksen vähentämistarpeesta. (Ajokorttikoulutuksen kehittäminen 2016). Media uutisoi myös voimakkaasti ajokorttien halpenemisen puolesta. Lehdissä ja uutisissa uutisoitiin lakimuutoksen laskevan ajokortin hintaa reilusti, jos uusi laki tulisi voimaan. (Teemu Granström 2017).

### **3.2 Hallituksen esitys**

Hallituksen esitys HE 146/2017 ajokorttilain muuttamisesta annettiin eduskunnalle 19.10.2017. Ajokorttilakiuudistuksen tavoitteiksi hallituksen esitykseen oli kirjattu mm. liikenneturvallisuuden huomioon ottaminen, sääntelyn selkeyttäminen ja joustavuus, halu edistää digitalisaation käyttöä ajokorttimenettelyssä sekä vaihtoehtoisuuden lisääminen, jolla tarkoitetaan määrämuotoisesta ja tarkkaan säännelystä kuljettajaopetuksesta luopumista.

Lähetekeskustelussa 25.10.2017 ajokorttilain muutosasia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan, jolle sosiaali- ja terveystieteiden valiokunnan oli annettava lausunto. Asiaa käsiteltiin eri valiokunnissa ja 18.4.2018 eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 146/2017 sisältyvän lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena ensimmäisessä käsittelyssä. Toinen käsittely asiasta käytiin 26.4.2018, tällöin eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetyn, hallituksen esitykseen HE 146/2017 sisältyvän lakiehdotuksen. Eduskunta hyväksyi 26.4.2018 lain ajokorttilain muuttamisesta (387/2018) ja se tuli voimaan 1.7.2018. (Eduskunta.fi/lakihankkeiden tietopaketit).

## **4 Kuljettajatutkinnon rakenne B- ajokorttiluokassa**

### **4.1 Kuljettajakoulutus nyt**

Kuljettajantutkinnosta oli kirjattu ajokorttilakiin (386/2011) tutkinnon tarkoituksiksi testata kuljettajakokelasta. Kuljettajakokelaan tulee osata kuljettajaopetukseen sisältyvät asiat ja soveltaa niitä. Kuljettajakokelaan tulee toimia turvallisesti, sääntöjä noudattaen ja muut liikenteessä huomioon ottaen niin, että kokelas toimii vastuullisena kuljettajana. Kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksiä olivat hyväksytyt ajokorttilupa, 18- vuoden ikä, hyväksytysti suoritettu teoriakoe sekä kuljettajaopetuksen suorittaminen. (Ajokorttilaki 386/2011)

Uudistuksen tavoitteena ennen lain voimaan tuloa oli kuljettajatutkinnon mukauttaminen ympäröivän maailman muutoksiin sekä tutkinnon ajanmukaistaminen. Lisäksi kokeista haluttiin entistä paremmin luotettavia toimivia. (Simonen 2018).

Uuteen lakiin ajokorttilain muuttamisesta (387/2018) on kuljettajantutkinnon tarkoituksiksi kirjattu varmistaa kuljettajakokelaan tietojen ja käytännön ajotaidon riittävä osaaminen, jotta kokelas pystyy toimimaan liikennetilanteissa vastuullisena kuljettajana itsenäisesti ja turvallisesti. Tutkinnossa otetaan huomioon myös sosiaalisuuden ja ekologisuuden vaatimukset eri

liikennetilanteissa. Kuljettajantutkintoon pääsyn edellytykset ovat pysyneet samana, kuin edellisen lainsäädännön aikana.

Kuljettajantutkinnon rakenne B-ajokorttiluokassa on pysynyt lähes muuttumattomana lakimuutoksesta riippumatta. Sisällöllisesti tutkintoon on tullut pieniä muutoksia. Kuljettajatutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe.

Teoriakokeen suorittamiseen on aikaa 30 minuuttia ja koe koostuu 15 monivalintakysymyksestä, 50 kuvakysymyksestä sekä viidestä riskientunnistamiskysymyksestä. Hyväksytyyn teoriakokeeseen tarvitaan monivalintakysymyksissä 11 oikeaa vastausta, kuvakysymyksissä 43 oikeaa vastausta ja riskientunnistamiskysymyksissä neljä oikeaa vastausta. (Kuva 2). Hyväksytyt teoriakoe on voimassa yhden vuoden ajan, jonka aikana kuljettajakokelaan on suoritettava ajokoe. Jos kokelas ei suorita ajokoetta tässä ajassa, tulee kokelaan tehdä teoriakoe hyväksytysti uudelleen, päästäkseen ajokokeeseen. (Ajokortti-info.fi).

Teoriakokeen läpäisyvaatimukset tiukentuivat lakimuutoksen yhteydessä. Aiemman lain (386/2011) voimassa ollessa teoriakoe koostui kymmenestä sanallisesta kysymyksestä sekä 50:tä kuvakysymyksestä. Virheitä sallittiin sanallisissa kysymyksissä kolme kappaletta ja kuvallisissa kysymyksissä kahdeksan kappaletta. Aikaa vastaamiseen oli käytettävissä 30 minuuttia.

### **TEORIAKOKKEEN VIRHEMÄÄRÄT**

	Laki 386/2011	Laki 387/2018
Monivalintakysymykset	10 (7)	15 (11)
Kuvakysymykset	50 (42)	50 (43)
Riskientunnistamisen kysymykset	-	5 (4)

Kuva 2. Teoriakokeen virhemäärät ennen ja jälkeen lakimuutoksen

Kuljettajantutkinnon toinen osa on ajokoe. Ajokokeeseen pääsyn edellytyksenä on hyväksytysti suoritettu teoriakoe. Ajokokeen kesto on 60



minuuttia ja se jakaantuu alkukeskusteluun, liikenteessä ajamiseen ja loppukeskusteluun. Edellisen ajokorttilain aikana (386/2011) ajokokeen kesto oli 45 minuuttia. Lakiuudistuksen myötä ajokokeen vaativuutta haluttiin lisätä ja se toteutettiin lisäämällä 15 minuuttia lisäaikaa ajokokeen kokonaispituuteen, jolloin ajokokeen pituudeksi tuli 60 minuuttia.

Ajokokeessa varmistetaan kuljettajakokelaan osaamista toimia itsenäisesti vastuullisena kuljettajana sekä taitoa soveltaa itsenäisen ajamisen perustaitoja sekä toimintaa turvallisesti erilaisissa liikennetilanteissa. Tärkeänä lisänä uuden lain myötä ajokokeessa testataan kokelaan kykyä tunnistaa ja arvioida riskejä, sekä oman toiminnan vaikutusta koko liikenneympäristöön sekä sen kokonaisvaikutusta liikenneturvallisuuteen. (Laki ajokorttilain muuttamisesta 387/2018).

#### **4.2 Ajokortin hinnan rakenne B-ajokorttiluokassa**

Ajokortin hinnoittelu muuttui ajokorttilakimuutoksen myötä. Lakimuutoksen yhtenä päätavoitteena oli ajokortin hinnan väheneminen ja tämä toteutettiin lakimuutokseen vähentämällä pakollista opetusta.

Edellisen ajokorttilain aikana kuljettajakoulutus oli kolmevaiheinen, joten ajokortin kokonaiskustannukset perusvaiheesta, harjoitteluvaiheesta sekä syventävästä vaiheesta sekä viranomaismaksuista. Näitä viranomaiskuluja eli kolmannelle osapuolelle maksettavia kuluja olivat ajokorttilupamaksu, teoriakoe ja ajokoe. Nämä maksut maksettiin Ajovarma Oy:lle. Hinnat edellä mainituille maksuille olivat valtakunnallisesti määriteltäviä, eli ne olivat voimassa kaikkialla Suomessa samanlaisina. Yhteishinta näille viranomaiskuluille oli 169 €. (Kallinen 2014).

Kuljettajakoulutuksen opetuskustannukset määräytyivät kilpailutilanteen mukaan, mutta hinnat eri kilpailijoiden välillä mahtuivat hyvin pienen marginaalin sisään, eli käytännössä kurssien väliset hintaerot eri toimijoilla olivat muutamia euroja. (Case- yritys).

1.6.2018 voimassa olevan hinnaston mukaan perusvaiheen kurssi Case-yrityksessä on maksanut 990€ ja se on sisältänyt opetuksen vaativan

minimimäärän opetusta. Harjoitteluvaiheen hinta samalla päivämäärällä on ollut 170€ ja syventävän vaiheen hinta 340€. Lisäajotunnin hinta on ollut 75 € ja uusinta ajokokeen hinta on ollut 75 €. Edellisen ajokorttilain aikana ajokortin kokonaiskustannukset olivat siis halvimmillaan 1669 €, sisältäen kolmivaiheisen ajokorttikoulutuksen sekä kolmannelle osapuolelle suoritettavat viranomaismaksut. (Kuva 3).

Uuden ajokorttilain myötä kolmivaiheinen kuljettajaopetus poistui ja hinnoittelu muuttui vastaamaan uusia opetusmääriä. 1.7.2019 hinnaston mukaan perusvaiheen kurssin minimiopetusmäärillä maksaa 1135€. Kyseinen hinta koskee pakettia, jossa ajotunnit ajetaan oikealla autolla. Jos asiakas haluaa suorittaa ajokorttikoulutuksen vaatimat ajotunnit osittain ajosimulaattorilla, on koulutuspaketin hinta 859€. Lisäajotunninhinta on 80€ ja uusinta ajokokeen hinta on 100€.

Ajokorttilain muutoksen myötä tulee Ajovarmalle edelleen suorittaa viranomaiskulut, jotka ovat samat kuin aiemmin mainitut. Ajokorttilupamaksun hinta on 35€, teoriakokeen hinta on 35€ ja ajokokeen hinta on 90€. Jos tutkinnon osa hylätään, tulee uusinnasta suorittaa Ajovarma Oy:lle uusi maksu. (Ajovarma 2019).

Kokonaiskustannukseksi ajokortille tulee siis uuden ajokorttilain myötä pienimmillään 1014€, valittaessa simulaattoripainotteinen koulutuspaketti. Vaihtoehtoisesti valittaessa perusajokoulutuspaketti, hinta on 1290 €.

Tässä opinnäytetyössä käytetään vertailumateriaalina perusajokoulutuspaketin hintaa, sillä se vastaa sisällöltään eniten edellisen lain aikana voimassa ollutta opetussisältöä.

# Ajokortin kokonaiskustannukset B- luokassa

Ajokorttilaki 386/2011	Laki ajokorttilain muuttamisesta 387/2018
PERUSVAIHE 990 € Viranomaiskustannukset 169 €	PERUSVAIHE 1135€ Viranomaiskustannukset 160 €
HARJOITTELUVAIHE 170 € Ei viranomaiskuluja	YHTEENSÄ 1295 €
SYVENTÄVÄ VAIHE 340 € Ei viranomaiskuluja	
YHTEENSÄ 1669 €	

Kuva 3. Ajokortin kokonaiskustannukset B- ajokorttiluokassa

## 5 Tutkimuksen toteutus

### 5.1 Kohderyhmä ja otanta

Opinnäytetyön kohderyhmäksi valikoitui Case- yrityksen asiakaskunta. Haastateltavat valittiin satunnaisotannalla niin, että tietyn ajanjakson asiakkaille tarjottiin mahdollisuutta osallistua haastatteluun ajo- opintojen ohessa.

Haastateltavien valinnassa tärkeiksi yksityiskohdiksi katsottiin sekä haastateltavien riittävän suuri määrä, että haastattelujen laadun korkea taso.

Tavoitteena oli haastatella kahden eri ryhmän oppilaita: B-ajokorttia suorittavia sekä B-ajokortin haltijoita. Tavoitteena oli saada kymmenen haastateltavaa molemmista ryhmistä.

Haastateltavia oli suhteessa yrityksen asiakasmäärän hyvin, jolloin litteroituja haastatteluja oli analysoitavana riittävä määrä.

## **5.2 Opinnäytetyön tutkimusmenetelmät**

Tässä opinnäytetyössä tutkimusmenetelmänä käytettiin puolistrukturoitua haastattelua. Puolistrukturoidussa haastattelussa kaikki haastateltavat saavat vastattavakseen samat kysymykset, samassa järjestyksessä tai lähes samassa järjestyksessä. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006).

Haastattelujen tarkoituksena oli saada haastateltavilta mahdollisimman paljon yksityiskohtaista tietoa lakimuutoksesta johtuvista valinnoista ja sen kautta lakimuutoksen aiheuttamasta hinnoittelun muutoksesta ajokortin kokonaishintaan.

Haastattelussa päästiin yksityiskohtaisesti selvittämään kohderyhmän ajo-opetuksen tarpeen määrää ennen ja jälkeen lakimuutoksen, sekä menestymistä valitulla opetusmäärällä kuljettajantutkinnossa.

Tämän jälkeen selvitettiin kyseisen ajankohdan ajokortin hinnoittelu, josta päästiin laskemaan haastateltavan ajokortin kokonaiskustannukset.

Yhteydenotot haastateltaviin tehtiin sähköpostilla, joissa sovittiin vastaajalle haastattelu-aika.

Haastattelulomake haluttiin pitää mahdollisimman yksinkertaisena ja selkeänä. Kysymykset laadittiin siten, että niihin ei kohdistuisi epäselvyyksiä ja että väärinymmärryksiltä vältyttäisiin. Kysymykset laadittiin yhdessä Case-yrityksen kanssa niin, että yritykselle olisi haastatteluista hyötyä pitkällä aikavälillä muutenkin, kuin tämän tutkimuksen osalta.

Aineistoa hankittaessa tulee tutkijan ymmärtää, että kysymykset, joita hän esittää haastateltaville, tulee liittyä tutkimuskysymykseen, jotka pyrkii ratkaisemaan itse tutkimusongelman. (Kananen, sivu 73). Tutkijan tulee siis osata erotella tutkimuksen tutkimuskysymykset kysymyksistä, joita haastateltaville esitetään.

Aineiston hankinnan suunnittelussa tuli ottaa huomioon mm. aineistonkeruumenetelmä, tutkimuksen kohteet, tutkimuksen aikaulottuvuus, tutkittavien valinta sekä tutkittavien tavoitettavuus. (Hirsjärvi ym. 2008, 173).

Haastattelun lähtökohtana oli saada tietoa Case- yritykselle siitä, miten ajokorttilakimuutos on vaikuttanut asiakkaiden valintoihin, liittyen ajokorttikoulutuksen sisältöön ja sitä kautta saada tieto, miten ajokortin hinnoittelussa lakiuudistuksen 1.7.2018 jälkeen on onnistuttu. Haastateltavat edustavat kahta eri kuluttajaryhmää; ajokortin haltijoita sekä vasta ajokorttikoulutusta aloittavia. Ajokortin haltijat ovat henkilöitä, jotka ovat suorittaneet ajokortin ennen ajokorttilakimuutosta eli ennen 1.7.2018. Asiakkaat saivat haastatteluissa itse arvioida oman lähtötasonsa kuljettajakoulutuksen alussa, joka toimii pohjana sille, millä perusteella valinnat koulutuksen etenemiseen on tehty.

Ajokorttilakimuutoksen jälkeen on kuluttajilla ollut mahdollisuus suorittaa ajo-opetusopinnot vaihtoehtoisilla tavoilla. Tässä opinnäytetyössä selvitettiin 1.7.2018 jälkeen ajokorttikoulutuksen aloittaneilta, mitkä ovat olleet vaikuttavia tekijöitä siihen, millaisen sisällön asiakas on ajokorttikoulutukseensa valinnut. Vertailuryhmältä selvitettiin, olisiko heillä ollut edellisen ajokorttilain aikana tarvetta tällaiselle valintamahdollisuuksille.

Muita tutkittavia asioita, jotka vaikuttivat opinnäytetyön empiiriseen tutkimukseen, olivat mm. teoria- ja ajo- opetuksen riittävyys ajokorttitutkimuksen läpäisyyn menestyksekkäästi. Eli toisin sanoen onko lakimuutoksen uudet vähimmäisajotuntimäärät riittävät asiakkaille, jolloin asiakkaalla olisi mahdollisuus menestyä ajokokeessa ja saada ajokortti ensimmäisellä yrittämällä. Samalla selvitettiin mahdollisen lisäopetuksen tarve. Haastattelussa kysyttiin, onko asiakas ottanut tai harkinnut ottavansa lisäajotunteja ja perustelut näille päätöksille.

Opinnäytetyössä haluttiin selvittää lisäajotuntien roolia ajokokeessa menestymisessä. Haastatteluissa vastaajilta kysyttiin lisäajotuntien hinnoittelusta. Lisäajotunneilla on oma roolinsa ajokorttikoulutuksen

kokonaishintaa määriteltäessä, joten oli hyvin tärkeää selvittää lisäajotuntien käyttö asiakkaan näkökulmasta.

### **5.3 Haastattelu ajokorttia suorittaville ja ajokortin haltijoille**

Taustatietoina haastattelussa vastaajilta kysyttiin vastaajan sukupuolta sekä ikää.

Kysymykset oli laadittu niin, että niistä olisi mahdollisimman paljon hyötyä ja apua Case- yritykselle, koska yrittäjät toivoivat saavansa tietoa vastaajien motivaatioista ajokortin suorittamiseen, autokoulun valintaan liittyvistä tekijöistä sekä oppia ymmärtämään paremmin asiakkaiden arvostamia asioista autokouluun liittyen.

Haastattelussa selvitettiin myös vastaajan omaa käsitystä toimia kuljettajana henkilöautolla ja kuinka realistinen tämä käsitys on ollut. Vastaajilta kysyttiin oman autokoulukurssin sisällön laajuutta ja miten se on vastannut heidän tarpeisiinsa sekä ajokokeissa onnistumiseen. Tämä tieto oli myös tärkeä kustannuksia laskettaessa.

Vastaajat pääsivät haastattelussa kertomaan myös näkemyksensä ajokortinhinnoittelusta sekä kotiopetusmahdollisuudesta. Haastattelussa pyydettiin vastauksia perusteluineen omille valinnoille kurssin opetusmäärään liittyen, koska autokouluilla on ollut käytössään vuonna 2017 erilaisia opetussuunnitelmia, joihin on sisältynyt eri määriä ajotunteja. Ajotuntien määrä ei ole ollut autokouluissa vakio, joten kysymällä selvitettiin, millaisen kurssin sisällön ajokortin suorittaja on itselleen valinnut.

### **5.4 Tutkimusaineiston analyysi ja tulokset**

Tutkimuksen viimeinen vaihe ei ole analyysi, vaan se on toiminta, joka seuraa eri vaiheissa koko tutkimusprosessia sekä tiedonkeruuta. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa luodaan uusi hypoteeseja samaan aikaan kun tutkimus etenee. (Kananen 2008, 24-25).

Tutkimuksessa ongelmaan etsitty vastaus selviää tutkijalle yleensä analyysivaiheessa. (Hirsjärvi ym. 2008, 216). Tutkija voi itse vaikuttaa

aineiston tutkimusprosessiin omilla valinnoilla jo tutkimusprosessin alkuvaiheessa. Tutkijan tulee ensimmäisessä vaiheessa tehdä tietojen tarkistus mahdollisten virheiden tai puutteiden varalta. Tämän jälkeen tietoja tulee mahdollisesti täydentää. Kolmannessa vaiheessa tutkija järjestää aineiston, jossa hän tallentaa tiedot analyysiä varten. Tämän jälkeen voidaan aloittaa litterointi, joka tarkoittaa tekstin puhtaaksi kirjoittamista sanallisesti. Ennen kuin tutkija aloittaa litterointivaiheen, tulee hänen tietää, minkälaisesta analyysistä on kysymys ja miten hän työstää jatkossa tutkimusta. Jos tutkija aikoo käyttää jotakin tietokoneohjelmaa, tulee hänen valita käytettävä ohjelma tässä kohtaa. Analyysitapa tulee olla myös selvillä tässä kohtaa. Analyysitapoja on kaksi; Selittämiseen pyrkivä lähestymistapa ja ymmärtämiseen pyrkivä lähestymistapa. (Hirsjärvi ym. 2008).

Tässä opinnäytetyössä haettiin vastausta siihen, miten ajokorttilakimuutos on vaikuttanut ajokortin kokonaishintaan B-ajokorttiluokassa. Uusia ajokorttilaki tuli voimaan 1.7.2018. Tutkimus toteutettiin laadullisena tutkimuksena elosyyskuussa 2019 Case- yrityksen tiloissa. Haastattelu tehtiin puolistrukturoituna haastatteluna, etukäteen sovittuina ajankohtina.

Haastateltavaksi valikoitui kaksi haastatteluryhmää. Haastattelu tehtiin ajokorttia suorittaville sekä ajokortin haltijoille. Tutkimuskysymyksenä tässä opinnäytetyössä on "Miten ajokorttilakimuutoksen tavoitteet ovat vaikuttaneet ajokortin kokonaishintaan B-ajokorttiluokassa?" Tällä kysymyksellä haluttiin selvittää ajokorttilakimuutoksen vaikutukset ajokortin kokonaishintaan. Ajokorttilain muutoksen myötä opetusmäärät muuttuivat oleellisesti ja ajokortin suorittamisesta tuli tutkintopainotteinen.

Haastattelun tavoitteena oli saada kymmenen vastaajaa molemmista haastatteluryhmistä. Ajokorttia suorittavien ryhmästä haastatteluun saapui yhdeksän vastaajaa ja ajokortin haltijoiden ryhmästä haastatteluun saapui kahdeksan vastaajaa.

## **5.5 Tulokset ryhmässä ajokorttia suorittavat**

Tässä haastateltavien ryhmässä vastauksia saatiin yhdeksän kappaletta. Vastaajista miehiä oli viisi ja naisia neljä. Vastaajien keski-ikä oli 17,5 vuotta.

Keskimäärin vastaajat olivat suorittaneet 13 ajotuntia sekä lisäksi riskientunnistamiskoulutuksen neljä ajotuntia. Vastaajat olivat siis ajaneet keskimäärin kolme ylimääräistä ajotuntia.

Autokoulun valintaperusteiksi vastaajat kertoivat hyvät kokemukset aiemman ajokortin suorittamisen yhteydessä, kavereiden suosittelut, mukavat opettajat sekä opetuspoljinten huonon saatavuuden kotiopetukseen eli opetuslupaopetukseen.

Kotiopetusta eli opetuslupaopetusta yhdeksästä vastaajasta oli harkinnut kaksi vastaajaa. Perusteluiksi vastaajat kertoivat ”tuntui aluksi halvemmalta kuin autokoulu” ja ”koti- opetus olisi ollut helpompi toteuttaa, koska asun kaukana kaupungista, maaseudulla”.

Kysyttäessä vastaajien omaa arvioita ajotuntien määrästä ennen ajokokeeseen menoa, yksi vastaaja vastasi, ettei osaa sanoa. Seitsemän vastaajaa arvioi tarvitsevansa minimi ajotuntimäärän 10+4 tuntia ja yksi vastaaja sanoi tarvitsevansa kaksi ylimääräistä ajotuntia. Jokainen vastaaja oli valinnut autokoulun henkilöautokurssin sisällöksi minimiajotuntimäärän 10+4 ajotuntia.

Kysymykseen, olisivatko vastaajat toivoneet kurssiin sisältyvän enemmän ajotunteja, kuusi vastaajaa vastasi ei ja kolme vastaajaa vastasi kyllä. Kaikki myöntävästi vastanneet olivat naisia.

Samoin kysymykseen vastaajan omasta lisäajotuntien tarpeesta, kuusi vastaajaa vastasi ei ja kolme vastaajaa vastasi kyllä. Tämänkin kysymyksen kohdalla kaikki kyllä vastanneet vastaajat olivat naisia. Keskimäärin myöntävästi vastanneet vastasivat tarpeen olevan keskimäärin kahdelle ylimääräiselle ajotunnille.

Ajotuntien määrien valintojen perusteeksi seitsemän vastaajaa yhdeksästä vastasi, että minimiajotuntimäärä on riittävä tarvittavien taitojen saamiseksi. Kaksi vastaajaa vastasi lisäajotuntien antavan lisävarmuutta ajamiseen.

Kysyttäessä, jos lisäajotuntien hinnan vaikutuksesta lisäajotuntien ajamiseen, vastaajat vastasivat, että ajaisivat keskimäärin kaksi ajotuntia enemmän, jos



ajotunnit olisivat maksuttomia. Vastaajat pääsivät myös vastaamaan kysymykseen, paljonko olisi sopiva hinta ajokortille. Ajokortti sai vastaajien mielestä maksaa keskimäärin 1144 euroa. Lisäajotunnin sopivaksi hinnaksi vastaajat vastasivat keskimäärin 50 euroa. Ajovarman hinnoittelusta kysyttäessä, teoriakokeen sopivaksi hinnaksi vastaajat vastasivat keskimäärin 30 euroa ja ajokokeen hinnaksi 60 euroa. Vastaajista kahdeksan yhdeksästä oli joutunut uusimaan ajokokeensa, ensimmäisen ajokokeen ollessa hylätty.

## **5.6 Tulokset ryhmässä ajokortin haltijat**

Ajokortin haltijoiden haastateltavien ryhmässä vastauksia saatiin kahdeksan kappaletta. Vastaajien keski-ikä oli 24 vuotta ja vastaajista miehiä oli kolme kappaletta ja naisia viisi kappaletta. Ajokortin myöntämisvuodet olivat vastaajilla vuosien 2009–2018 välillä. Autokoulun valintaan vaikuttaviksi tekijöiksi vastaajat olivat vastanneet edullisen hinnan, teorialuokkien suoritus tavan ja paikan, vanhempien päätöksen, jyvät opettajat, laadukkaan palvelun sekä tarjoukset.

Kysyttäessä, harkitsiko vastaaja kotiovetusta eli opetuslupa opetusta, jokainen vastaaja vastasi ei. Perusteluiksi mainittiin mm. ammattilaisten parempi osaamistaso sekä opetuksen helppous ja ajokortin saamisen nopeus.

Ajokortin saamiseksi vastaajat olivat tarvinneet ajo- opetusta keskimäärin 18 ajotuntia. Tämä on ajokorttilain 386/2011 määräämä minimiajotuntimäärä. Täten jokainen vastaaja on saanut B- ajokorttiluokan ajokortin minimiopetusmäärällä, ilman lisäajotunteja.

Vastaajat olivat ajatelleet tarvitsevansa ajo- opetusta ennen kurssin aloitusta keskimäärin kaksikymmentä tuntia. Tämä on kaksi tuntia enemmän, kuin he ovat todellisuudessa tarvinneet ajo-opetusta tarvinneet. Vastaajien autokoulukurssiin on keskimäärin sisältynyt 18 ajotuntia.

Kysyttäessä vastaajilta, olisivatko he toivoneet kurssin sisältäneen enemmän ajotunteja, kyllä vastauksia saatiin neljä kappaletta ja ei vastauksia saatiin neljä kappaletta. Kaikki ei vastauksen antaneet olivat naisia. Vastaajien

henkilökohtaisen lisäajojen tarvetta kysyttäessä, vastaajista kaksi vastasi kyllä ja kuusi vastasi ei.

Vastaajilta kysyttiin, mikä vaikutti siihen, että vastaaja valitsi juuri tietyn määrän ajotunteja. Vastaukseksi saatiin mm. kykyä oppia nopeasti, opettajan suositus ajotuntimäärään, laadukas opetus, hylätty ajokoe sekä korkea osaamistaso.

Vastaajat pääsivät myös vastaamaan kysymykseen, montako lisäajotuntia he olisivat ajaneet, jos lisäajotunnit olisivat olleet maksuttomia. Keskimäärin vastaajat olisivat ajaneet kaksi lisäajotuntia. Sopiva hinta ajokortille olisi vastaajien mielestä keskimäärin 1200 euroa. Lisäajotunnin sopivaa hintaa kysyttäessä, vastasivat vastaajat sopivaksi hinnaksi keskimäärin 65 euroa. Teoriakokeen sopivaksi hinnaksi vastaajat sanoivat keskimäärin 28 euroa ja ajokokeen sopivaksi hinnaksi keskimäärin 65 euroa.

Viimeisenä kysymyksenä vastaajilta kysyttiin, tarvitsiko vastaaja uusinta ajokoetta. Kukaan kahdeksasta vastaajasta ei tarvinnut uusinta ajokoetta.

## **6 Johtopäätökset**

### **6.1 Pohdinta**

Ajokorttilainsäädännön uudistus vuonna 2018 muutti kuljettajakoulutuksen sisältöä huomattavamman paljon suppeammaksi, kuin se oli edellisen lainsäädännön aikana ollut. Opetusmääriä vähennettiin ja kolmivaiheinen kuljettajakoulutus muutettiin yksivaiheiseksi. Tässä vaiheessa, kun lakimuutoksesta on kulunut vasta vuosi, on mahdotonta sanoa lakimuutoksen vaikutuksista liikenneturvallisuuteen. Ensimmäiset varoivaiset arvailut niin liikenneturvallisuuskouluttajilta kuin kansanedustajiltakin ovat olleet koulutuksen lisäämisen kannalla. Sama ajatus oli myös tähän tutkimukseen osallistuvilla uusilla kuljettajilla. Koulutusta olisi toivottu olevan enemmän ja opintokokonaisuuksien olevan laajempia. Haastatteluissa moni vastaajan kertoi, miten heille oli tullut yllätyksenä, että uusi lain määrittelemä minimiopetusvaatimus ei ole riittävä opetusmäärä kuljettajantutkinnossa

menestymiseen, vaan minimiopetusmäärän lisäksi oli heidän tullut ottaa lisäajotunteja tutkinnossa menestyäkseen.

Opinnäytetyön yhtenä keskeisimpänä tavoitteena oli selvittää, miten ajokorttilain muutos on vaikuttanut ajokortin hinnoitteluun. Edellisen ajokorttilain aikana opetus oli kolmivaiheinen ja ajokortin kokonaiskulut olivat yhteensä 1500 euroa (ilman viranomaiskuluja). Lakimuutoksen myötä ajokorttikoulutus muuttui yksivaiheiseksi ja ajokortin kokonaiskulut tippuivat 1135 euroon (ilman viranomaiskuluja).

## **6.2 Ajokorttia suorittavat**

Tämän opinnäytetyön tutkimus osoitti, että lakimuutoksen jälkeen ajokorttia suorittavat ajoivat kolme ylimääräistä lisäajotuntia, joista kertyi lisäkustannuksia 240 euroa (80€ x 3 lisäajotuntia). Tämän lisäksi verrantoryhmä kävi ylimääräisessä ajokokeessa keskimäärin yhden kerran, joka lisäsi kustannuksia 190 euroa. Yhteensä lisäkustannuksia tuli siis 430 euroa. Lisäkustannusten yhdistäminen peruspaketin hintaan 1135 euroa, johtaa tulokseen, jossa ajokorttia suorittavat maksoivat ajokortistaan 1565 euroa.

## **6.3 Ajokortin haltijat**

Ajokortin edellisen ajokorttilain voimassaoloaikana suorittaneet olivat haastattelun mukaan suorittaneet kuljettajatutkinnon hyväksytysti läpi ensimmäisellä yrittämällä, eivätkä he olleet tarvinneet lisäajotunteja eikä lisäajokokeita ajokorttia suorittaessaan. Näin ollen heille ei ollut myöskään tullut lisäkustannuksia ajokortin suorittamisesta. Ajokorttia suorittavat maksoivat tässä ryhmässä ajokortistaan 1500 euroa, joka on 65 euroa vähemmän, kuin verrantoryhmän ajokortin kokonaiskustannukset. Tämän ryhmän B-ajokorttikurssin hintaan sisältyi lisäksi myös harjoittelu- ja syventävävaihe, joita ei verrantoryhmän oppimäärään enää lakimuutoksen myötä kuulunut.

## **6.4 Johtopäätös**

Tämän opinnäytetyön tutkimuskysymys on ”Miten ajokorttilakimuutoksen tavoitteet ovat vaikuttaneet ajokortin kokonaishintaan B-ajokorttiluokassa?”

Opinnäytetyö löysi vastauksen tutkimuskysymykseen haastatteleamalla kahta verrantoryhmää. Opinnäytetyö osoittaa, että kolmivaiheinen kuljettajakoulutus on ollut edullisempi kuin nykyinen yksivaiheinen kuljettajakoulutus. Suurin yksittäinen syy tähän on koulutuksen väheneminen uuden ajokorttilain myötä. Edellinen ajokorttilaki oli sisällöltään monipuolinen ja se sisälsi huomattavasti paljon enemmän koulutusta kuin tämän hetkinen lainsäädäntö. Nykyinen ajokorttilaki määrittelee minimikoulutuksen määrältään hyvin vähäiseksi, jolloin kuljettajakokelaiden osaamistaso jää hyvin ohueksi ja sitä joudutaan paikkaamaan lisäkoulutuksella.

Lakimuutoksesta on kulunut vasta lyhyt aika. On mielenkiintoista nähdä, miten ajokorttilainmuutoksen vaikutukset eli mm. vähentynyt kuljettajakoulutus, näkyvät viiden vuoden kuluttua liikenneturvallisuustilastoissa.

## Lähteet

Ajokorttikoulutuksen kehittäminen 2017. Säädöshanke.  
[https://www.eduskunta.fi/FI/tietoaeduskunnasta/kirjasto/aineistot/kotimainen\\_oikeus/LATI/Sivut/ajokorttikoulutuksen-kehittaminen.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/tietoaeduskunnasta/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/LATI/Sivut/ajokorttikoulutuksen-kehittaminen.aspx). Luettu 14.4.2019.

Ajokorttilakidirektiivi 2006/126/EY.

Ajokorttilaki 386/2011.

Ajovarma Oy. Hinnasto. <https://www.ajovarma.fi/hinnasto>. luettu 2.9.2019.

Anita Saaranen-Kauppinen & Anna Puusniekka. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarasto. <https://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/>. Luettu 1.7.2019

Eduskunta 2016. Ajokorttikoulutuksen kehittäminen.  
[https://www.eduskunta.fi/FI/tietoaeduskunnasta/kirjasto/aineistot/kotimainen\\_oikeus/LATI/Sivut/ajokorttikoulutuksen-kehittaminen.aspx#](https://www.eduskunta.fi/FI/tietoaeduskunnasta/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/LATI/Sivut/ajokorttikoulutuksen-kehittaminen.aspx#). Luettu 31.5.2019.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY.

Hirsjärvi S., Remes P. ja Sajavaara P. 2008. Tutki ja kirjoita. Keuruu: Otavan kirjapaino Oy.

Jousimo J. ja Nikkanen O. 2018. Ajokorttilain uudistus 2018. Poliisiammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.

Kallinen, T. 2014. Ajokorttilainsäädännön uudistus vuonna 2013. Tampereen ammattikorkeakoulu. Liiketalouden koulutusohjelma. Opinnäytetyö.

Kananen, J. 2008. Kvali, Kvalitatiivisen tutkimuksen teoria ja käytänteet. Jyväskylän yliopistopaino.

Kuljettajakoulutus uudistus ja ajokorttisäännösten muutostarpeet 2017. Liikenne- ja viestintäministeriö. <https://www.lvm.fi/documents/20181/871326/Tiivistelm%C3%A4%20uudistuksesta.pdf/70607af5-0ec1-4a15-849c-62a0fdaf76e2>. Luettu 22.01.2019.

Laki ajokorttilain muuttamisesta 387/2018.

Perustietoa ajokorteista. <https://ajokortti-info.fi/>. Luettu 1.9.2019.

Simonen T, 2018. Ajokortin hankkiminen uudistuu. [https://www.elykeskus.fi/documents/10191/32010490/TuireSimonen\\_Ajokorttilaki%3B%20It%C3%A4-Suomen+liikenneturvallisuusfoorumi+31.5.2018.pdf/0a754812-3215-408b-8f23-8b0b439e254a](https://www.elykeskus.fi/documents/10191/32010490/TuireSimonen_Ajokorttilaki%3B%20It%C3%A4-Suomen+liikenneturvallisuusfoorumi+31.5.2018.pdf/0a754812-3215-408b-8f23-8b0b439e254a). Luettu 19.5.2019.

Teemu Granström 2017. Hyvästi 2000 euron ajokortti! [http://www.iltalehti.fi/autouutiset/201711152200533783\\_oa.shtml](http://www.iltalehti.fi/autouutiset/201711152200533783_oa.shtml). Luettu 02.01.2019.

Tieliikennelaki 729/2018.

Tilastokeskus. Vuosisata suomalaista autoilua 2007. <https://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html>. Luettu 29.4.2019.

Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011.

Valtioneuvosto 2017. Ajokorttikoulutuksen kehittäminen. <http://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM041:00/2016>. Luettu 30.11.2018.

## Liitteet

### Liite 1. Haastattelulomake ajokorttia suorittaville

## HAASTATTELU / KORTITTOMAT

### Sukupuoli

Mies

Nainen

Ikä

\_\_\_\_\_

Monta ajotuntia olet ajanut? Monta ajotuntia on jäljellä?

\_\_\_\_\_

1. Millä perusteella valitsit autokoulun?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

2. Harkitsitko opetuslupaopetusta (Kotiopetus)? Jos kyllä, miksi?  
Miksi valitsit autokoulun?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

3. Monta ajotuntia kuvittelet/ajattelet tarvitsevasi opetusta ennen  
ajokokeeseen menoa?

\_\_\_\_\_

4. Monta ajotuntia autokoulukurssiisi sisältyy?

\_\_\_\_\_

5. Olisitko toivonut, että kurssiin sisältyisi enemmän ajotunteja?

\_\_\_\_\_

**6. Olisiko lisäajotunneille omalla kohdallasi tarvetta? Monta tuntia?**

---

**7. Mikä vaikuttaa siihen, että valitsit kyseisen määrän ajotunteja/ lisäajotunteja omaan ajokorttikurssiisi?**

---

**8. Jos lisäajotunnit olisivat maksuttomia, monta lisäajotuntia ajaisit?**

---

**9. Mikä olisi mielestäsi sopiva hinta ajokortille?**

---

**10. Mikä olisi sopiva hinta lisäajotunnille?**

---

**11. Mikä olisi sopiva hinta teoriakokeelle? Entä ajokokeelle? (Traficom)**

---

---

**12. Tarvitsitko uusinta ajokoetta? Monta?**

---



Liite 2. Haastattelulomake ajokortin omaaville

**HAASTATTELU / AJOKORTIN OMAAVAT**

**Sukupuoli**

Mies

Nainen

**Ikä** \_\_\_\_\_

**Ajokortin myöntämispäivä/ vuosi** \_\_\_\_\_

**1. Millä perusteella valitsit autokoulun?**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**2. Harkitsitko opetuslupaopetusta (Kotiopetus)? Jos kyllä, miksi?  
Miksi valitsit autokoulun?**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**3. Monta ajotuntia tarvitsit ajokortin saamiseen?**

\_\_\_\_\_

**4. Monta ajotuntia kuvittelit/ajattelit tarvitsevasi opetusta ennen kuin aloitit kurssin?**

\_\_\_\_\_

**5. Monta ajotuntia autokoulukurssiisi sisältyi?**

\_\_\_\_\_

**6. Olisitko toivonut, että kurssiin olisi sisältynyt enemmän ajotunteja?**

\_\_\_\_\_

**7. Olisiko lisäajotunneille ollut omalla kohdallasi tarvetta? Monta tuntia?**

---

**8. Mikä vaikutti siihen, että valitsit kyseisen määrän ajotunteja/ lisäajotunteja omaan ajokorttikurssiisi?**

---

**9. Jos lisäajotunnit olisivat olleet maksuttomia, monta lisäajotuntia olisit ajanut?**

---

**10. Mikä olisi mielestäsi sopiva hinta ajokortille?**

---

**11. Mikä olisi sopiva hinta lisäajotunnille?**

---

**12. Mikä olisi sopiva hinta teoriakokeelle? Entä ajokokeelle? (Traficom)**

---

---

**13. Tarvitsitko uusinta ajokoetta? Monta?**

---

