

Määräysluonnoksen kohta	Kommentti	Lausunnonantaja	Traficom
-	Ei lausuttavaa	Suomen taksiliitto ry	-
-	Ei lausuttavaa	Sisäministeriö, poliisiosasto	-
-	Ei lausuttavaa	Onnettomuustutkinta- keskus	-
-	Ei lausuttavaa	Puolustusministeriö	-
-	Ei lausuttavaa	Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes	-
1 luku Teoriakokeen suorittaminen	1 Teoriakokeen suorittaminen LIITU ehdottaa määräyksen kohdasta poistettavaksi "palvelupiste" ja muutettavan muotoon Teoriakoe suoritetaan sähköisesti Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajan valvonnassa. Muutosehdotus lisää joustavuutta palveluntuottajalle järjestää mahdollisuuksien mukaan teoriakoepalveluja kansalaisille nykyistä laajemmalla palveluverkostolla monimuotoisilla tavoilla toimipisteriippumattomasti.	Liikenteen turvallisuuskouluttajat LIITU ry	Jatkovalmistelussa on päätetty säilyttää teoriakokeen suorittaminen palveluntuottajan palvelupisteessä. Traficomin voimassaolevan palvelusopimuksen mukaisesti virasto katsoo, että teoriakokeet on toistaiseksi tarkoituksenmukaisinta suorittaa palveluntuottajan palvelupisteissä.
2 luku Suullinen teoriakoe	Luonnoksen kohdan 2. alakohdassa 4. on mainittu mahdollisuus suulliseen teoriakokeeseen, jos ajokorttia suorittavalla on lukihäiriö. Lukihäiriö todennetaan terveydenhuollon ammattihenkilön tai erityisopettajan laatimalla kirjallisella allekirjoitetulla lausunnolla lukihäiriöstä. Lausunnosta on ilmentävä: Ajokorttia suorittavan nimi ja henkilötunnus sekä se, että ajokorttia suorittavalla on luotettavasti todettu lukemisen vaikeus (dysleksia) tai lukihäiriö. Tässä olisi hyvä tarkentaa mitä luotettavalla toteamisella tarkoitetaan tai vaihtoehtoisesti jättää sanat "luotettavasti todettu" pois. Muussa tapauksessa todistusta	Ajovarma Oy	Jatkovalmistelussa on huomioitu lausunnossa esitetty palaute jättämällä pois ilmaisu "luotettavasti todettu". Jatkovalmistelussa on myös huomioitu ehdotus termin "terveydenhuollon ammattihenkilö" täsmentämisestä avaamalla termin sisältö perustelumuistiossa.

	<p>tulkitseva Ajovarman henkilö joutuisi ilman syvällistä asiantuntemusta arvioimaan onko mainittu menetelmä luotettava vai ei.</p> <p>Edellä mainitun luonnoksen kohdan 2. alakohdan 4. osalta olisi myös hyvä täsmentää mitä terveydenhuollon ammattihenkilöllä tarkoitetaan. Aiemmissa teoriakoeohjeissa näiksi on mainittu esim. foniatri, psykologi, jne.</p>		
2 luku	<p>2 Suullinen teoriakoe</p> <p>LIITU ehdottaa avattavaksi määräykseen selkokielisenä ICD-10 -diagnoosikoodin.</p> <p>LIITU ehdottaa lisättäväksi perustelumuistioon selkeyttämään vilpillistä toimintaa käytännön esimerkein siitä, mitä vilpillinen toiminta tai mitä se ei ole käytännössä ja miten tai millä tai kenen toimesta se todennetaan.</p> <p>LIITU ehdottaa poistettavaksi ajokokeen vastaanottajan vaatimuksen paikalla olosta suullisessa kokeesta ja korvattavan sen palveluntuottajan henkilön paikalla oloksi. Tehtävään voidaan perehdyttää palveluntuottajan toimesta muu henkilö kuin ajokokeen vastaanottaja valvomaan suullista teoriakoetta.</p> <p>Perustelumuistion mukaan suullisen teoriakokeen aikana tehtävät ovat ”tukea kokeen suorittamista esimerkiksi lukea koekysymykset ajokorttia suorittavalle ääneen ja tarvittaessa muotoilla kysymykset eri tavalla tai muuten selvittää koekysymyksissä käytettyjen sanojen merkitystä tai vilpillisen menettelyn vuoksi tehtävä on valvoa kokeen suorittamista.”</p> <p>Tehtävän suorittamiseen ei edellytetä ajokokeen vastaanottajan tasoisen henkilön ammattitaitoa vaan palveluntuottaja voi perehdyttää tehtävään sopivan henkilön. Ajokokeen vastaanottajan resurssi vapautuu ajokokeisiin.</p> <p>Lisäksi LIITU huomauttaa kansalaisten mahdollisuudesta kokea henkilökohtaisella tasolla ikäsyrijintää määräyksen kohdassa, jossa viitataan vanhaan ikään ja suoriutumiseen kuljettajantutkinnoissa.</p>	<p>Liikenteen turvallisuuskouluttajat LIITU ry</p>	<p>Jatkovalmistelussa on päätetty olla avaamatta ICD-10 –diagnoosikoodin sisältöä. ICD-10 –diagnoosikoodiin sisältyy useita eri diagnooseja, jonka vuoksi niiden luetteleminen ei ole mielekäästä eikä tässä yhteydessä tarkoituksenmukaista. Diagnoosikoodi on ennen kaikkea tarkoitettu ohjaamaan lääkäreitä oikeanlaisten lausuntojen laatimiseksi.</p> <p>Jatkovalmistelussa on huomioitu lausunnonantajan huomio vilppimenettelystä ja lisätty sen johdosta perustelumuistioon esimerkkejä vilpillisestä menettelystä teoriakokeessa.</p> <p>Kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 2 §:n mukaan ajokokeen vastaanottajalla tarkoitetaan sitä, joka ottaa vastaan kuljettajantutkinnon ajokokeita ja suullisia teoriakokeita. Lain 7 c §:n mukaan suullisten teoriakokeiden vastaanottajalla tulee olla tehtävän edellyttämä ammattitaito, joka on ajokokeen vastaanottajan ammattitaito. Näin ollen lausunnossa esitettyä ehdotusta</p>

			suullisen teoriakokeen vastaanottajasta ei voida käyttää määräyksen jatkovalmistelussa.
2 luku	Luvussa tarkennetaan lisäksi ikäperusteista suulliseen kokeeseen pääsyä määrämällä, että suulliseen kokeeseen pääsee vähintään 75-vuotias henkilö, joka on vaaditun iän täyttämisen jälkeen hylätty vähintään kerran teoriakokeessa. LIIKO ry pitää hylkäämisperustetta tarpeettomana ja esittää, että vähintään 75-vuotias henkilö pääsee suulliseen kokeeseen ikänsä perusteella.	Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat LIIKO ry	Jatkovalmistelussa on päätetty säilyttää määräysluonnoksessa oleva vaatimus hylkäämisperusteesta. Ikä ei ole automaattisesti peruste päästä suulliseen teoriakokeeseen. Edellä mainitun ikäpoikkeuksen tarkoituksena on mahdollistaa sellaisten yli 75-vuotiaiden asiakkaiden teoriakokeen suorittaminen, joilla on ongelmia teoriakokeen suorittamisessa sen suorittamiseen käytettävän laitteiston vuoksi.
3 luku Tulkin käyttö teoriakokeessa	Lausuntopyyntöissä on pyydetty ottamaan kantaa, kumpi esitetyistä kahdesta vaihtoehdoista vähimmäisvaatimuksesta tulkin ammatilliselle pätevyydelle on parempi. LIIKO ry kannattaa vaihtoehtoa 1, jossa edellytetään, että tulkin pitää olla tulkin koulutuksen saanut tai ammattitulkkinä toimiva henkilö. Tässä vaihtoehdossa pätevyyden osoittaminen olisi selkeämpää, koska pätevyys osoitettaisiin tulkin opinnoista saadulla koulutustodistuksella tai työtodistuksella. Vähimmäisvaatimukset tulkin ammattipätevyydelle parantavat ajokorttia suorittavan oikeusturvaa.	Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat LIIKO ry	Lausunnonantajan kanta vaihtoehdosta 1 on huomioitu määräyksen jatkovalmistelussa.
3 luku	--tulkkauksen osalta vaihtoehto kaksi ei ole hyväksyttävä. Virallisessa määräyksessä tulee korostaa sitä, että tulkin täytyy olla koulutettu ammattilainen aina, kun se on mahdollista.	Valtakunnallinen vammaisneuvosto	Lausunnonantajan kanta vaihtoehdosta 1 on huomioitu määräyksen jatkovalmistelussa.

	<p>Maassamme on toki pieniä kieliryhmiä, joille ei löydy koulutettuja tulkkeja ja heidätkin tulee määräyksessä huomioida, mutta peruslinjaus tulee olla se, että käytetään koulutettuja tulkkeja teoriakokeissa.</p> <p>Ehdotamme, että määräys tulkeista kirjattaisiin seuraavasti: "Tulkin tulee olla koulutettu ammattilainen. Koulutus tulee todentaa joko koulutustodistuksella tai tulkin työnantajan todistuksella. Poikkeustilanteissa niissä pienissä kieliryhmissä, joissa ei ole koulutettuja tulkkeja, tulee tulkkina toimivan olla tehtävään sopiva henkilö. Näissä tilanteissa huolehditaan siitä, että tulkki ei ole jäävi. Näissä poikkeustilanteissa tulkkina toimivan tulee hakea lupa teoriakokeen tulkkaukseen Liikenne- ja viestintävirastosta."</p> <p>Pienempien kieliryhmien tulkkauksen turvaamiseksi on tärkeää mahdollistaa tarvittaessa tulkkauksen järjestyminen etätulkkauksena. Tällä vältetään esimerkiksi sellainen tilanne, että tulkkina toimisi teoriakokeeseen tulevan puoliso tai alaikäinen lapsi, koska lähialueilla ei ole muita kielenkäyttäjiä. Etätulkkaus olisi kuitenkin vastaava poikkeus kuin kouluttamattoman henkilön toimiminen teoriakokeen tulkkina.</p>	VANE / Kuurojen liitto ry	<p>Jatkovalmistelussa on huomioitu lisäksi lausunnonantajan ehdotus tulkin ammatilliselle pätevyysvaatimukselle ja käytetty sitä, samoin kuin Suomen kääntäjien ja tulkkien liitolta saatua ehdotusta pohjana tulkin pätevyysvaatimuksen jatkovalmistelussa. Lisäksi ehdotus etätulkkauksesta on otettu huomioon määräyksen jatkovalmistelussa. Tulkin jääviyttä koskevasta osiosta virasto muistuttaa, että hallintolakia (434/2003) noudatetaan kaikessa hallintotoiminnassa, jolloin myös sen tulkin esteellisyyttä koskevat säännökset tulevat sovellettavaksi teoriakokeessa ilman erillistä kirjausta määräyksessä.</p>
3 luku	<p>SKAL kannattaa vaihtoehtoa 1, jossa edellytetään, että tulkin olisi oltava tulkin koulutuksen saanut tai ammattitulkkina toimiva henkilö. Tässä vaihtoehdossa pätevyden osoittaminen olisi selkeämpää, koska pätevyys osoitettaisiin tulkin opinnoista saadulla koulutustodistuksella tai työtodistuksella. SKAL pitää tässä vaihtoehdossa tärkeänä ehdotettua mahdollisuutta hakea poikkeusta Liikenne- ja viestintävirastolta.</p>	Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry	<p>Lausunnonantajan kanta vaihtoehdosta 1 on huomioitu määräyksen jatkovalmistelussa.</p>
3 luku	<p>Määräysluonnoksen vaihtoehdon 2 sanamuotoa esiintyy jossain määrin nykyisessä lainsäädännössä (esim. esitutkintalaissa). Sen heikkoutena on pätevyysvaatimuksen yleisluonteisuus ja epämääräisyys. Edellä tulkkien koulutukseen, markkinoilla tarjolla olevien tulkkien laadun vaihtelevuuteen ja ammatin harjoittamisen luonteeseen liittyvistä syistä tulkkausalaa tuntemattoman</p>	Suomen kääntäjien ja tulkkien liitto SKTL ry	<p>Lausunnonantajan kanta vaihtoehdosta 1 on huomioitu määräyksen jatkovalmistelussa. Lausunnonantajan ehdotus tulkin vähimmäisvaatimuksille on huomioitu jatkovalmistelussa niin, että pätevyys</p>

	<p>teoriakoetta suorittavan henkilön edellytykset arvioida, kellä tulkilla on tehtävän edellyttämät taidot, ovat käytännössä yhtä olemattomat kuin hänen edellytyksensä arvioida hänelle tuntemattoman tulkin rehellisyyttä. Nämä edellytykset eivät ole juuri paremmat teoriakokeiden käytännön järjestelyistä ja toimeenpanosta vastaavalla Traficomin sopimuskumppanillakaan. Vaihtoehtoa voidaan pitää kannatettavana vain sillä perusteella, että se on yhteneväinen muun lainsäädännön kanssa. Määräysluonnoksen vaihtoehtoa 1 voidaan pitää kannatettavana sillä perusteella, että siinä pyritään konkretisoimaan tulkin pätevyys. Mikäli tämä vaihtoehto aiotaan sisällyttää määräykseen, ehdotamme sanamuodoksi kuitenkin seuraavaa:</p> <p>”Kokeessa käytettävän tulkin on oltava asianomaisessa kielessä Suomessa hyväksytyt asioimistulkin tutkinnon suorittanut tai oikeustulkirekisteriin merkitty tai tulkki- tai kääntäjänkoulutusyksikön tutkinnon yliopistossa suorittanut henkilö. Muun kuin rekisteröidyn oikeustulkin koulutuksellinen pätevyys osoitetaan kokeeseen tultaessa alkuperäisellä tutkintotodistuksella tai sen virallisesti oikeaksi todistetulla jäljennöksellä. Perustellusta syystä pätevyysvaatimukseen on mahdollista hakea poikkeusta Liikenne- ja viestintävirastolta sellaisessa tilanteessa, jossa pätevyysvaatimukset täyttävää tulkkia ei ole saatavilla.”</p> <p>SKTL katsoo, että teoriakokeen mahdollisimman laajan yhdenvertaisuuden vuoksi myös Suomessa tulisi harkinta mahdollisuutta käännättää B-luokan kuljettajantutkinnon teoriakokeen kysymykset 4–7 sellaiselle kielelle, joita Suomessa puhutaan eniten tai joiden puhujista on tilastollisesti eniten kokeiden suorittajia. Kysymykset tulisi siinä tapauksessa ehdottomasti käännättää auktorisoidulla kääntäjällä (lakisääteiset laatuvastuu ja salassapitovelvollisuus). Kun koekysymyksiä päivitetään, myös käännökset tulee päivittää. Käännetyt kysymykset ovat yleisesti ottaen terminologisesti varmasti täsmällisempiä kuin tulkatut kysymykset, koska</p>		<p>voidaan osoittaa vain koulutustodistuksella. Ehdotusta koekysymysten käännättämisestä nykyistä useammalle kielelle ei ole toistaiseksi mahdollista toteuttaa kysymyspankin laajuuden vuoksi.</p>
--	--	--	---

	<p>kääntäjä kääntää ilman aikapainetta ja hänellä on mahdollisuus etsiä parasta käännösratkaisua vaikkapa vertailemalla eri maiden virallista termistöä. Teoriakoe käännetyillä kysymyksillä takaa myös kokeen yhtenäisen laadun koko maassa ainakin Suomessa puhuttavilla yleisimmillä vierailta kielillä ja se luo kokeen suorittajalle myös muutoin hyvin samanklaiset olosuhteet kokeen suorittamiselle kuin suomen- ja ruotsinkielisille.</p>		
3 luku	<p>Tulkin ammatillisen pätevyyden osalta Ajovarman pitää luonnoksessa mainittua 1. vaihtoehtoa ehdottomasti parempana ja kannatettavana. Ammattitulkin käyttö vähentäisi merkittävästi nykytilanteessa esiintyneitä epäselvyyksiä esimerkiksi siitä, että tulkkina toimiva ajokortin suorittajan sukulainen tai tuttava voisi vaikuttaa ajokorttia suorittavan vastauksiin. Ajovarman ymmärtää, että tästä voi muodostua nykyistä suurempi kustannus ajokorttia suorittavalle, mutta toisaalta nykytila voi johtaa siihen, että teoriakokeen läpäisee henkilö, joka ei todellisuudessa täytä asetettuja vaatimuksia.</p> <p>Luonnoksen kohdassa 3. on mainittu nykytilasta poiketen mahdollisuus painetun sanakirjan mukaan ottamiseen suulliseen teoriakokeeseen. Tässä lienee ajatuksena mahdollistaa vaihtoehto tulkin käytölle. Käytännössä muuta kuin suomea, ruotsia tai englantia äidinkielenään puhuva pyrkisi siis ymmärtämään kysymykset ja vastaamaan käyttämällä sanakirjaa. Sinänsä Ajovarman pitää ajatusta hyvänä, mutta tässä on haasteena se, että varsinkin heikosti esim. englantia ymmärtävän henkilön sanakirjan käyttö vie helposti aikaa sen verran, että koetta tuskin ehtii määrääjässä suorittamaan. Jos ajokortin suorittaja pyrkii ensin säästämään tulkkikustannuksissa sanakirjan avulla ja todennäköisesti toteaa sen mahdolliseksi muutaman yrityksen jälkeen ja joutuu lopulta turvautumaan tulkkiin, niin kokonaiskustannukset kohoavat melko tavalla.</p>	Ajovarman Oy	<p>Lausunnonantajan kanta vaihtoehdosta 1 on huomioitu määräyksen jatkovalmistelussa. Jatkovalmistelussa on päätetty säilyttää määräysluonnoksessa annettu mahdollisuus sanakirjan käyttämiseen. Sanakirjan käyttö on vaihtoehto niille asiakkaille, joiden kielitaito on tarpeeksi hyvä kokeen tekemiseen ilman tulkkia, mutta jotka kuitenkin voivat tarvita erityissanaston ymmärtämiseksi sanakirjaa. Tämän voidaan lausunnonantajan esittämistä näkökohdista huolimatta ennakoida olevan asiakkaalle kustannusystävällisempi tapa kuin tulkin hankkiminen.</p>

<p>3 luku</p>	<p>3 Tulkin käyttö teoriakokeessa LIITU ei kannata vaihtoehtoa 1. LIITU katsoo ehdotetun vaihtoehdon hankaloittavan ajokortin hankkimista sekä lisäävän ajokortin hankkimisen kokonaiskustannuksia. Lisäksi kyseinen ehdotus aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista taakkaa mahdollisten poikkeuksien myöntämiselle tapauksissa, jossa vaatimusten mukaista tulkkia ei ole saatavilla. LIITU ei kannata vaihtoehtoa 2. Vaihtoehto on täysi vastakohta vaihtoehdolle 1. Näin väljä määrittely jättää liian paljon tulkinnan mahdollisuuksia ja kohtuuttoman harkintavallan palveluntuottajan henkilöstölle määritellä tulkin vaatimukset. Jo nykyisellään palveluntuottajan laatutaso ja toimipistekohtaiset tulkinnat asettavat ajokortin suorittajat epätasa-arvoiseen asemaan. LIITU ei voi kannattaa vaihtoehtoa, joka vaarantaa kansalaisten yhdenvertaisen kohtelun kuljettajantutkintoa suoritettaessa. LIITU ehdottaa kokeessa käytettävän tulkin pätevyyden määrittelemiseksi noudatettavaksi hallintolain säädöstä tulkin esteellisyydestä. LIITU edellyttää Traficomilta tarkkarajaisia vaatimuksia yhdenvertaisen kohtelun takaamiseksi siitä, kuka voi toimia tulkkina ja kuka ei. Esimerkiksi tulkin koulutuksen saanut tai ammattitulkki. Millainen henkilö on rehellinen tai muuten tehtävään sopiva ja miten se todennetaan? Voiko tulkkina toimia perheenjäsen tai sukulainen? Voiko tulkki olla oppilaan opettaja tai esim. autokoulun henkilöstöön kuuluva? Voiko palveluntuottajan henkilöstö toimia tulkkina? Miten toimitaan tilanteissa, joissa tulkin pätevyysvaatimukset tulee tarkasteltavaksi? Pätevyysvaatimusten määrittely kuuluu yksinomaan Traficomille, joka asiantuntijavirastona vastaa kuljettajantutkintojen toimivuudesta tarkoituksenmukaisesti.</p>	<p>Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry (LIITU)</p>	<p>Jatkovalmistelussa on päätetty olla lisäämättä erillistä mainintaa hallintolain esteellisyyssäännöksiä noudattamisesta tulkkausessa. Hallintolakia noudatetaan kaikessa hallintotoiminnassa, jolloin myös lain säännökset tulkin esteellisyydestä tulevat sovellettavaksi teoriakokeessa ilman erillistä kirjausta määräyksessä.</p>
<p>3 luku</p>	<p>Määräysluonnoksen kohdassa 3 ”Tulkin käyttö teoriakokeessa” esitetään kaksi vaihtoehtoa tulkin pätevyysvaatimuksille. Autokoululiitto kannattaa ehdottomasti vaihtoehtoa 1, jossa tulkilta edellytetään tulkin koulutusta tai ammattitutkintoa.</p>	<p>Suomen autokoululiitto ry</p>	<p>Lausunnonantajan kanta vaihtoehdosta 1 on huomioitu määräyksen jatkovalmistelussa. Jatkovalmistelussa on myös huomioitu tulkin käyttämisestä</p>

	<p>Tämä on ehdottoman tärkeää tasapuolisen teoriakokeen mahdollistamiseksi kaikille koetta suorittaville.</p> <p>Haettaessa poikkeusta tulkin pätevyysvaatimukseen tulee hakijan pystyä osoittamaan, ettei pätevyysvaatimukset täyttävää tulkkiä ole saatavilla. Tämä voitaneen toteuttaa esimerkiksi tulkikeskuksesta annettavalla todistuksella.</p> <p>Edelleen vaihtoehtoon 1 tulee lisätä sama kirjaus tulkin käyttämisestä aiheutuvista kustannuksista kuin mitä on kirjattu vaihtoehtoon 2: ”Ajokorttia suorittava vastaa tulkin käyttämisestä aiheutuvista kustannuksista.”</p> <p>Määräysluonnoksen kohdassa 3 todetaan edelleen, että: ”Jos syntyy perusteltu epäily tulkkauksen väärinkäytöstä, kokeen vastaanottajan on poistettava tulkki koetilaisuudesta. Ajokorttia suorittava saa tehdä kokeen loppuun ilman tulkkiä.”</p> <p>Autokoululiitto pitää kirjausta vääränä, sillä kyseisenlaisessa tilanteessa teoriakoetta suorittava henkilö on tulkin lisäksi myös itse syyllistynyt epärehelliseen toimintaan. Tällaisen tilanteen ilmetessä koe tulee keskeyttää välittömästi.</p> <p>Autokoululiitto ehdottaakin, että kyseinen virke muutetaan muotoon: ”Jos syntyy perusteltu epäily tulkkauksen väärinkäytöstä, kokeen vastaanottajan on keskeytettävä koetilaisuus välittömästi.”</p> <p>Autokoululiitto haluaa todeta, että sovellettaessa vaihtoehdon 1 mukaisia tulkin pätevyysvaatimuksia, ei edellä mainitun kaltaisia tulkkauksen väärinkäytöksiä suurella todennäköisyydellä edes synny. Määräykseen on joka tapauksessa perusteltua sisällyttää kirjaus mahdollisten tulkkauksen väärinkäytösten varalle.</p>		<p>aiheutuvia kustannuksia koskeva kommentti lisäämällä se vaihtoehtoon 1.</p> <p>Jatkovalmistelussa on päätetty säilyttää määräysluonnoksessa annettu mahdollisuus ajokorttia suorittavalle suorittaa koe loppuun ilman tulkkiä tilanteissa, joissa tulkki on jouduttu poistamaan koetilaisuudesta. Ratkaisulla taataan ajokorttia suorittavan oikeusturva tilanteissa, joissa hän ei ole voinut ennakoita tulkin menettelyä.</p>
<p>4 luku Teoriakokeen sisältö</p>	<p>Edelleen määräysluonnoksen luvussa 4 teoriakokeen sisällöstä määrättäisiin teoriakokeen kysymysluokat sekä kysymysten aihepiirit. SKAL katsoo, että pelkästään aihepiirien luettelo ei ole riittävä tähän määräykseen. Aihepiirien osalta on lisättävä tarkemmin aiheita tai on viitattava ajokorttidirektiiviin, mikä olisi muutenkin tässä yhteydessä tarpeen. SKAL esittää myös,</p>	<p>Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry</p>	<p>Lausunnon perusteella on lukua 4 koskevaan perustelumuioston osaan lisätty viittaus ajokorttidirektiiviin. Jatkovalmistelussa on päätetty säilyttää lukujen järjestys määräysluonnoksessa esitetyn mukaisesti.</p>

	että sisältöä koskeva luku 4 olisi siirrettävä tavoitteen kanssa lukuun 1, tai heti tavoitteesta seuraavaksi luvuksi 2.		
Perustelumuistio, luku 4	SKAL katsoo, että perustelumuistion kohta 4 tulisi jakaa alakohtiin määräyksen lukuja noudattavalla tavalla lukemisen ja jäsentämisen helpottamiseksi.	Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry	Jatkovalmistelussa on päätetty noudattaa perustelumuistion perinteistä muotoa eikä näin ollen perustelumuistiota jaeta erillisiin alakohtiin.
-	<p>LIITU huomauttaa, että nykyiset kuljettajantutkinnon teoriakokeen käytännön keinot eivät ole riittäviä ottamaan huomioon liikenneturvallisuuden vaatimuksia uusilla kuljettajilla heti ajouran alusta alkaen.</p> <p>Teoriakokeen riskien tunnistamisen osio on jäänyt vaatimattomimpaan tietokonepohjaisen kyselyn tasoon. Koska perustelumuistiossa korostetaan, että kuljettajantutkinnolla on erittäin tärkeä ja keskeinen asema liikenneturvallisuustyössä sen mitatessa moottoriajoneuvon kuljettamiseen vaadittavia tietoja ja taitoja sekä liikenneturvallisuuden takaaminen ja vakavien loukkaantumisten ja kuolemantapausten välttäminen ovat erittäin tärkeitä yleisiä etuja, LIITU ehdottaa teoriakokeen kehittämiseksi</p> <ul style="list-style-type: none"> - riskientunnistamista mittaavan erillisen osion kytkemistä ennen ajokoetta - liikennevahinkotilastojen tietojen hyödyntämistä sisällöissä - simulaatiota riskientunnistamista mittaavan osion alustaksi - sallittujen virheiden määrän vähentämistä - palautteellisuuden lisäämistä. <p>Koska perustelumuistiossa korostetaan, että kuljettajantutkinnolla on erittäin tärkeä ja keskeinen asema liikenneturvallisuustyössä sen mitatessa moottoriajoneuvon kuljettamiseen vaadittavia tietoja ja taitoja sekä liikenneturvallisuuden takaaminen ja vakavien loukkaantumisten ja kuolemantapausten välttäminen ovat erittäin tärkeitä yleisiä etuja, LIITU ehdottaa lisättäväksi opetusluvan myöntämisen edellytykseksi määräykseen</p>	Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry (LIITU)	Teoriakokeen kehittämisessä ei katsota tällä hetkellä tarkoituksenmukaisena sallittujen virheiden vähentämistä, vaan koetta kehitetään toistaiseksi muilla keinoin. Ehdotus opetuslupaopettajan velvoittamisesta teoriakokeen suorittamiseen vaatii lainsäädännöllisiä muutoksia eikä näin ollen ole toteutettavissa määräyksen keinoin. Ehdotus erillisestä simulaatiosta ja / tai kokeeseen erikseen kytkettävästä riskientunnistamisosiosta tarkoittaisi käytännössä kokeen rakenteeseen tehtäviä laajamittaisia muutoksia, jotka vaatisivat pidempää aikataulua ja joita ei voida käytännön tasolla toteuttaa vain määräykseen tehtävillä muutoksilla.

	opetuslupaopettajan teoriakokeen suorittamisen Traficom in vaatimusten mukaisesti.		
-	SKAL kuitenkin katsoo, että Teoriakoeohjeen luvun 1 mukainen teoriakokeen tarkoitus tai mieluumminkin tavoite olisi tarpeen kirjata määräykseen tai sitten tältä osin viitata ajokorttidirektiiviin ja ajokorttilakiin. Pelkkä viittaus ajokorttilaissa annettuun valtuutukseen tässä yhteydessä SKAL:n mielestä riittämätön.	Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry	Jatkovalmistelussa ei katsottu erillisen luvun lisäämistä tarkoituksenmukaiseksi. Kuitenkin perustelumuistion lukuun 4 on lisätty lausunnon perusteella viittaus ajokorttidirektiiviin.
-	Suomen Motoristit ry on saanut runsaasti kommentteja Traficom in kuljettajatutkim in teoriakokeesta. Koetta on pidetty vaikeana ja erityisesti oikeiden vastausten tarkastamisen mahdottomuutta on kritisoitu. Traficom ei kokeen arvioinnissa kerro, missä kysymyksessä oppilas vastasi väärin, vaan ainoastaan ko. aihealueen väär ien vastausten määrän. Yleisesti tämän ei katsota tukevan oppimista ja jotkut ovat kokeneet tavan jopa ”simputuksena”. Traficom in määräyksen perusteluissa on mainittu: Koekysymysmateriaalit ovat salassa pidettäviä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999, jäljempänä julkisuuslaki) 24 pykälän 1 momentin 22 kohdan perusteella. Koekysymysmateriaalia ja koevastauksia ei voida luovuttaa myöskään asianosaisjulkisuuden perusteella, koska tiedon antaminen olisi vastoin erittäin tärkeää yleistä etua julkisuuslain 11 pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaisesti. Erittäin tärkeäksi yleiseksi eduksi on tässä katsottu liikenneturvallisuuden takaaminen ja vakavien loukkaantumisten ja kuolemantapausten välttäminen. Julkisuuslain valmistelun perusteluissa erittäin tärkeäksi yleiseksi eduksi on katsottu esimerkiksi valtion turvallisuuden ylläpitäminen tai ulkopoliittisten suhteiden hoito. Liikenneturvallisuuden, vakavien loukkaantumisten ja kuolemantapausten välttämisen ja koekysymysvastausten välinen yhteys on hyvin hatara, suorastaan absurdi ja käytännössä mahdoton osoittaa.	Suomen Motoristit ry	Koekysymysten kopioiminen on laajeneva ilmiö sekä Suomessa että ulkomailla ja Traficom suhtautuu siihen vakavasti. Väärin vastattuja kysymyksiä ei näytetä kokelaalle koekysymysten turvaamiseksi. Kokeeseen laadittavat kysymykset käsitellään usean asiantuntijan toimesta, jolloin virheiden mahdollisuus pienenee olennaisesti. Jos kokeessa kuitenkin olisi virheellinen kysymys, virhe korjataan asiakkaan hyväksi.

	<p>Suomen Motoristit ry ymmärtää Traficomın tarpeen pitää koe yllätyksellisenä ja siten salata kysymysaineisto, mutta Traficomın perustelu sille julkisuuslain nojalla on oikeudellisesti kestävä ja sitä ei tulisi tässä käyttää. On merkittävä, että Traficom on huolissaan kokeen suorittajan oikeusturvasta tulkin suhteen, mutta ei ole kiinnostunut siitä vastausten oikeellisuuden suhteen. Traficomın koekysymyksiä ja niiden oikeita vastauksia ei ole mahdollista vertaisarvioida ilman tietoa niistä.</p> <p>Suomen Motoristit ry ehdottaa, että Traficom huolehtii myös kokeen suorittajan oikeusturvasta siten, että hän tietää missä kodin vastasi väärin ja etsii salassapidon sijaan muita keinoja siihen, että koe ei olisi helposti ennakoitavissa.</p>		
--	---	--	--