

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajokorttilain muuttamisesta. Luonnos sisältää ehdotuksen ajokorttien suoritusjärjestelmän muuttamisesta muita ajokortteja kuin kuorma- ja linja-auton ajokortteja suoritettaessa. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut arviomuistioon ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

SKAL:in kannalta oleellisinta on uusien osaavien ja turvallisten kuljettajien saaminen alalle. Esitysluonnos sisältää vain ryhmän 1 ajokorttien suoritusjärjestelmän muuttamisen. SKAL:in kannalta on tärkeää, että tulevaisuudessa on riittävästi auton ajokortin omaavia henkilöitä, jotta myös jatkossa on tätä kautta potentiaalisia uusia ammattikuljettajia. Ensimmäinen auton ajo-oikeus toimii perustana raskaan kaluston ajokortin hankkimiselle ja täysin automaattisten autojen aika on kuitenkin vasta vähän kauempana tulevaisuudessa. SKAL pitää myös hyvänä, että tässä yhteydessä ei yleisesti esitetä muutoksia kuorma- ja linja-auton ajokorttien suoritusjärjestelmään, mutta tekee kuitenkin C1-luokkaa koskevan ehdotuksen.

Traktorit

Luonnoksessa esitetään traktoreiden ajokorttiluokitusta muutettavaksi siten, että luovuttaisiin LT-luokasta kokonaan yhdistämällä T- ja LT-luokka T-luokaksi, joka kattaisi traktorit, joiden rakenteellinen nopeus olisi enintään 60 kilometriä tunnissa. SKAL vastustaa esitystä. SKAL katsoo, että toteuttamisvaihtoehtoja käsittelevän kohdan 3.2.4 traktoreiden vaihtoehto 2, jossa T- ja LT-luokka ehdotetaan säilytettäväksi, on mahdollinen. Kun LT-luokan käsittelykokeen ei ole katsottu vastaavan tarkoitustaan, ei sille ratkaisuna voi olla luokan poistaminen kokonaan tai edes kyseisen kokeen poistaminen esittämättä mitään sen tilalle. SKAL ehdottaa jatkovalmistelua, jossa voidaan vielä tarkemmin syventyä eri vaihtoehtoihin, ja tehdä tarvittavat (riittävät) vaikutusarviot. Jatkovalmistelussa pääpaino tulee olla niiden vaikutusten arvioimisessa, jotka kohdistuvat tavarankuljetukseen tieverkolla. Maatalouden osalta vaatimukset voisivat olla lievemmat.

Teknisistä perusteluista

Traktoreiden ajokorttiluokitusta koskevissa perusteluissa kerrotaan, että kansanomaisesti niin sanottujen traktorimönkijöiden erottelu teknisesti perinteisistä traktoreista ei ole mahdollista. Vaikka varsinaisessa ajoneuvoluokittelussa ei erottelutekijää olisikaan, voidaan ajoneuvon kokonaispainoa käyttää erottelutekijänä, kuten nytkin tapahtuu esimerkiksi kuorma-

autojen kohdalla. Jos kokonaispainoa ei voisi käyttää teknisesti erottelevana tekijänä, ei voitaisi myöskään erotella C1-luokan kuorma-autoja C-luokan kuorma-autoista, koska ajoneuvotekninen raja on 12000 kg, eikä 7500 kg. Samalla periaatteella nyt esitetty rakenteellisen nopeuden raja 60 km/h ei voisi olla mahdollinen, vaan raja olisi asetettava 40 km/h kohdalle, joka löytyy traktoreiden ajoneuvoluokituksista, kuten perusteluissakin todetaan.

Kun kuitenkin kokonaispainoa muutenkin käytetään ajokorttiluokkien erottelemiseksi, myös traktoreiden kohdalla näin tulee tehdä ja käyttää vastaavaa rajaa kuin autojen ajokorttiluokissa eli 3500 kg:n rajaa. Tätä pienemmät traktoriksi rekisteröidyt ajoneuvot eroteltaisiin näin raskaista isoista traktoreista, jotka ovat turvallisuuden ja kilpailun näkökulmasta ongelmallisia.

Toinen vaihtoehto on käyttää ajoneuvosäännösten luokitusta, jolloin traktorimönkijät voitaisiin erotella T3-luokan avulla (kokonaispaino enintään 600 kg). Tällöin tähän luokkaan kuuluisi suurin osa traktorimönkijöistä eli traktoreiksi rekisteröitävistä kevyistä nelipyöräisistä ajoneuvoista.

Ikävaatimukset

SKAL esittää yhdenmukaisesti Autoliikenteen Työnantajaliiton kanssa sitä, että ammatillisessa kuljetusalan tutkintoon johtavassa koulutuksessa opiskeleva voisi saada B-luokan ajokortin 17-vuotiaana.

Ikärajan alentaminen mahdollistaisi esimerkiksi logistiikan perustutkintoa suorittavien nuorten osalta pidemmän henkilö- ja pakettiauton ajokokemuksen kartuttamisen ennen isompia ajoneuvoluokkia. Työssäoppimispaikkojen saatavuus paranisi ja työssäoppimisjaksojen jakaminen pidemmälle ajanjaksolle mahdollistuisi, mikä myös osaltaan helpottaisi yritysten mahdollisuuksia sitoutua työssäoppimispaikoiksi. Myös opiskelijat sitoutuisivat paremmin tulevaan ammattiin ja heidän ammatti-identiteettinsä paranisi.

Nykyisin työssäoppimisjaksot painottuvat ja kasaantuvat 18-vuoden ajokortti-ikärajasta johtuen kolmivuotisen ammatillisen kuljettajakoulutuksen viimeiselle (puolelle) vuodelle. Työssäoppimisjaksoja päästäisiin hyödyntämään pakettiautokuljettajan työtehtävissä jo 17 vuoden täyttämisen jälkeen, mikä lisäisi ammatillista osaamista. Samalla se mahdollistaisi kulkemisen työssäoppimispaikoille, jotka sijaitsevat usein syrjässä, joukkoliikenneyhteyksien ulottumattomissa, esimerkiksi tavaraterminaalit ja puunkuljetusten metsätyömaat.

Muutos voisi myös nopeuttaa ammatillisen kuljetusalan tutkinnon suorittamista ja siirtymistä työelämään, mikä on kirjattu tavoitteeksi hallitusohjelmaan.

Ajo-opetuksen ja ajoharjoittelun luvanvaraisuus

SKAL kannattaa ajo-opetuksen luvanvaraisuutta, mutta vain silloin, kun on kysymys ajokorttia varten annettavasta ajo-opetuksesta, eli tilanteesta, jossa kuljettajalla ei ole kuljettamansa ajoneuvon ajo-oikeutta. Kun hallituksen esityksessä ei aikaisemmasta poiketen rajausta ole, tulisi jatkossa esimerkiksi

maahantuojaan antama ajo-opetus uuden ajoneuvon hankkijalle tai esimerkiksi jonkin lisälaitteen kuten auran käyttämiseksi kuljettajalle annettava ajo-opetus luvanvaraiseksi.

Epäselvyyksien välttämiseksi SKAL esittää, että 34 §:ää muutetaan esimerkiksi seuraavasti: ”Ajo-opetukseen ja ajoharjoitteluun liikenteessä **ajokorttia varten** vaaditaan viranomaisen myöntämä lupa...”

Muita huomioita

Koska käytettävissä ei ole asetuseronnasta, on kokonaisvaikutusten arviointi vaikeaa. Erityisesti kuljettajantutkintoon, simulaattoreiden käyttöön ja opetuksen sisältöön liittyvät asiat jäävät hataralle pohjalle.

Lisätiedot kuljettajantutkintoon liittyvistä muutoksista olisivat tarpeen, kun säädettyjä opetusmääriä vähennetään. Perusteluissa on esitetty, että tutkinnon palautteellisuutta lisättäisiin. Käytännössä tätä kuitenkin ei mahdollisteta, jos liikenteessä ajamisen pituutta kasvatetaan, mutta ajokokeen kokonaisaika pysyy samana. Tällöin palautteen antamiseen käytetty aika vähenee.

Simulaattorit ovat hyviä opetusvälineitä, mutta niitä käytettäessä on tarkkaan harkittava, mihin opetukseen kyseinen simulaattori soveltuu. Ne eivät voi kokonaan korvata varsinaista ajoneuvoa, kuten perusteluissa todetaankin.

Vaikutusarvioinnissa yhteiskunnallisten vaikutusten kohdalla arvioidaan esitettyjen kuljettajaopetusta koskevien vaatimusten vaikutuksia. Tätä arviointia kuitenkin tehdään yleisesti, eikä juurikaan verrata eikä arvioida nykyisten vaatimusten poistamisen vaikutuksia tai uudistetun järjestelmän vaikutuksia verrattuna nykyiseen järjestelmään. Tosin kun vaiheistetusta auton B-luokan ajokortin suorittamisesta ehdotetaan luovuttavaksi, todetaan että uusien auton kuljettajien korkeampaa onnettomuusriskiä alennettaisiin kasvattamalla ajokokemusta pitempiaikaisella ajo-opetuksella ja ohjatulla ajoharjoittelulla. Todellisen ajo-opetuksen määrän lisääntymistä ei kuitenkaan arvioida ja käytännössä se voi jäädä jopa vähäisemmäksi, kun pakollisia opetusmääriä vähennetään.

Turvallisuuspainotteisten koulutusten ja laajemman palautteen arvioidaan tukevan ajokorttia suorittavien valmiuksia turvalliseen ja sääntöjä noudattavaan ajamiseen. Mikä vaikutus on sillä, että tätä turvallisuuteen painottuvaa koulutusta on entistä vähemmän, ja palautteen antamiseen käytettävä aika on entistä lyhyempi.

C1- koulutus

Vaikka koulutusten pituudet määritellään asetustasolla, SKAL ehdottaa tässä, että viimeistään tähän lakimuutokseen liittyvässä asetusmuutoksessa tarkistettaisiin C1- koulutusta. Raskaan kaluston koulutussäännökset tarkistettiin ammattipätevyysvaatimusten voimaantulon yhteydessä 2008 koulutusvaatimusten yhteen sovittamiseksi. Luokkakohtaiset ja luokkien korottamisen vaatimukset määriteltiin tuolloin uudelleen vähentämällä raskaiden yhdistelmien ja linja-autojen kuljettajilta vaadittavaa koulutusta huomattavasti. Lisäksi luotiin myös C1 ja C1E-

luokille omat koulutusvaatimukset. Nyt jälkikäteen tilannetta arvioidessa uudistus onnistui muuten, mutta C1-luokan koulutusvaatimus jäi määrältään liian suureksi, erityisesti verrattaessa C-luokkaan. C1-luokan ajoneuvot ovat pääsääntöisesti kokonaispainoltaan 5-6 tonnin luokkaa ja suurimmillaankin vain 7,5 tonnia ja ne ovat hallintalaitteiltaan, ajettavuudeltaan ja myös ulkoiselta kooltaan hyvin lähellä isoja pakettiautoja. Sen sijaan C-luokassa kokonaispaino voi nousta jopa 42 tonniin ja hallintalaitteet eroavat suurestikin henkilö- ja pakettiautoista ja pienistä C1-luokan kuorma-autoista. Näin ollen ainakin C1-luokan koulutusvaatimusta voisi selkeästi pienentää.

Tähän liittyen on menossa myös kokeilu, josta saatavien tulosten perusteella voitaisiin tehdä muutokset. Tosin on syytä huomioida tällöin myös muutos C- ja CE-luokkien opetusmääriin, joita on korotustilanteessa muutettava vastaavasti. Tämä olisi tarpeen lisätä myös kyseisen kokeiluluvan ehtoihin.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
johtava asiantuntija