

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

Lausunto kuljettajakoulutusuudistuksen arviomuistiosta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohtia käsittelevästä arviomuistiosta. Muistioon on koottu kuljettajakoulutusuudistuksen lähtökohtia ja tavoitteita ilman varsinaisia ehdotuksia tai toteutusvaihtoehtoja ja siihen sisältyy kuljettajakoulutusuudistuksen toteutusta koskevia kysymyksiä, jotka on ratkaistava valmistelussa. Allekirjoittaneet järjestöt ovat tutustuneet arviomuistioon ja esittävät lausuntonaan seuraavaa.

Oleellisinta on uusien osaavien ja turvallisten kuljettajien saaminen alalle. Vaikka muistio keskittyykin ryhmän 1 ajokorttien kuljettajaopetukseen, on myös ryhmän 2 ajokorttien saamiseen tarvittavaa kuljettajaopetusta sivuttu. Kuljetusalan kannalta on tärkeää myös se, että on riittävästi auton ajokortin omaavia henkilöitä potentiaalisina tulevana kuljettajina, samalla kun auton ajo-oikeuden hankkiminen toimii perustana raskaan kaluston kuljettajaopetukselle. Lisäksi ryhmän 1 ajokortteihin kuuluvat myös nopeiden traktoreiden (rakenteellinen nopeus 40 – 60 km/h) LT-luokan ajokortit.

Ajokortin suoritusjärjestelmä

Ajokorttikoulutuksen sääntely ja opetus- ja tutkintovaatimukset eri ajokorttiluokissa

Muistion mukaan enin osa raskaan kaluston ja valtaosa kuorma-auton ajokorteista ajettaisiin puolustusvoimissa varusmiespalveluksen yhteydessä. On erittäin hyvä ja tarpeellista, että puolustusvoimat merkittävällä tavalla hoitaa koulutusta ja pitää huolta kuorma-auton ajokortin haltijoiden määrästä. Käsitsemme mukaan määrä on noin puolet koko uusien kuorma-auton ajokorttien määrästä. Muistiossa myös todetaan, että C-luokan kuorma-auton ajokorttien suorittaminen väheni kuljettajien ammattipätevyysäädösten myötä ja että kuorma-autokortti ei voi olla ensimmäinen auton ajokortti, jollaisena ajokortti aiemmin suoritettiin. Tämä pitää paikkansa, mutta todellakin vähenemisen syy oli ammattipätevyysäännökset. Kuorma-auton ajokortin voi edelleen suorittaa välittömästi henkilöauton ajokortin jälkeen, vaikkakin B-luokan kuljettajantutkinto on suoritettava hyväksytysti ennen C-luokan kuljettajantutkintoa.

Viime vuosien keskeiset muutokset kuljettajaopetusvaatimuksissa

Muistiossa todetaan, että traktoreita koskevan EU-asetuksen 167/2013 voimaantulon johdosta uudistettiin traktoreiden ajokorttivaatimukset vuoden 2016 alusta. Tällöin eduskuntakäsittelyn yhteydessä liikenne- ja viestintävaliokunta

piti traktoreiden kohdalla toteutettua ratkaisua välivaiheena ja edellytti mietinnössään traktoreiden ja näihin luokkiin kuuluvien muiden ajoneuvojen kuljettamiseen liittyvien muutostarpeiden arvioimista tulevien säädöshankkeiden yhteydessä. Muun muassa SKAL esitti näkemyksensä traktorikortteihin tuolloin liikenne- ja viestintävaliokunnassa ja esitämme tämän näkemyksen tässä uudelleen. Järjestöillä ei ole huomautettavaa tuolloin ehdotettuihin ajokorttiluokkien ikärajoihin. LT-kortin suorittamisvaatimukset tulisi kuitenkin muuttaa ottamaan huomioon suurimman sallitun nopeuden muuttaminen 60 kilometriin tunnissa. Tämä olisi toteutettavissa esimerkiksi LT-korttiluokan pakollisella teoriaopetuksella. Tällaisen opetusvaatimuksen toteuttaminen olisi helppoa ja sillä olisi liikenneturvallisuutta edistäviä vaikutuksia. Lisäksi niin sanottujen mönkijätraktoreiden kuljettamisen voisi sallia B-luokan ajokortilla myös 40 – 60 km/h kulkevien ajoneuvojen osalta.

Tuomme esiin näkemyksemme traktorien ammattipätevyysvaatimuksesta ja esitämme, että ammattipätevyysvaatimus koskisi traktorin kuljettajia ajokorttiluokasta riippuen siten, että T-luokassa ei olisi ammattipätevyysvaatimusta, mutta LT-luokassa traktorin kuljettajaa koskisi ammattipätevyysvaatimus muissa kuin polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 7 §:ssä tarkoitetuissa kuljetuksissa. Lisäksi ammattipätevyysvaatimusten ulkopuolelle jäisivät lain kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 2 §:n soveltamisalan poikkeukset, esimerkiksi traktorin käyttö yksityisesti muihin kuin kaupallisiin tavarankuljetuksiin.

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. Ne ovat hallintalaitteiltaan, ajettavuudeltaan ja myös ulkoiselta kooltaan hyvin lähellä isoja pakettiautoja. Sen sijaan C-luokassa auton 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.

Kuljettajakoulutus muissa Euroopan maissa

Muistiossa on selvitetty kuljettajakoulutusta muissa Euroopan maissa B-luokan osalta. Ryhmän 2 tarkastelua varten jatkossa olisi tarpeen tehdä vastaavanlainen selvitys myös ryhmän 2 luokkien (ainakin yleisimpien) osalta.

Ajokorttisäännösten uudistaminen

Uudistamisen lähtökohdat ja uudistuksen tavoitteista ja keinoista

Muistiossa todetaan, että ajokorttien suoritusvaatimusten muutostarpeita tarkastelleen ministeriön työryhmän keväällä 2014 julkaistussa raportissa työryhmä ehdotti raskaan kaluston kuljettajien ajokorttiasioiden käsittelyä ammattipätevyysvaatimusten yhteydessä ja sitä pidetään muistion mukaan edelleen perusteltuna. Olemme samaa mieltä tästä ammattipätevyyden kanssa yhdessä tarkastelusta, mutta korostamme, että asia on valmisteltava huolellisesti yhdessä mm. kaikkien koulutusta antavien tahojen kanssa, jotta tämä asia ei huku muun liikennekaaren yhteydessä tehtävien muutosten sekaan.

Muutosten toteutusvaihtoehtoihin liittyviä kysymyksiä

Muistiossa ei vielä ole varsinaisia ehdotuksia tai toteutusvaihtoehtoja. Toivomme, että konkreettisia ehdotuksia tulee mahdollisimman aikaisessa vaiheessa kommentoitavaksi, koska todellisten vaikutusten arvioiminen yleisluontoisten tavoitteiden ja epämääräisten toteutusvaihtoehtojen pohjalta on vaikeaa. Pyrimme tässä lausunnossa vastaamaan erityisesti maanteiden tavara ja henkilöliikenteen kannalta oleellisiin kysymyksiin.

Opetus

Luovutaanko opetuksen sääntelystä kokonaan tai vain joiltakin osin?

- Määrämuotoisesta opetuksesta ei pitäisi luopua kokonaan, koska kaikkien kuljettajalta vaadittavien asioiden mittaaminen kokeella ei ole mahdollista tai se on vaikeaa, kuten esimerkiksi asenteet tai riskien tunnistaminen.

Mitä ajokorttiluokkia (alemmat luokat/raskaankaluston luokat) muutos koskee ja millä tavoin?

- Ryhmää 1 ja ryhmää 2 on syytä tutkia erillisinä
- Tässä yhteydessä ryhmän 2 osalta voisi tutkia C1 ja C1E koulutukset, muut ryhmän 2 luokat ammattipätevyyskoulutuksen yhteydessä
- Jos perustason ammattipätevyyden hankkimisen osalta mahdollistetaan pelkän kokeen sisältävä malli, olisi ryhmän 2 ajokorttikoulutukseen tarpeen jättää määrämuotoista opetusta erikseen tarkasteltava määrä

Onko B-luokassa vaiheistusta koskeva opetus ja/tai ajoharjoittelurataosuus joltain osin pysytettävä tai esimerkiksi korvattava muuten?

- Kuljettajan ensimmäisten kuukausien riskitason alentaminen on tärkeää, siihen tutkinnon jälkeisillä osilla olisi mahdollista vaikuttaa, kunhan ne olisivat mahdollisimman lähellä tutkintoa
- Syventävän vaiheen ja liukasradan koulutuksesta on saatu näyttöä liikenneturvallisuuden paranemisesta, jo 90-luvun alussa tulleet vaikutukset eivät ole poistuneet

Mikä vaikutus opetusta koskevilla muutoksilla on autokoulutoiminnan luvanvaraisuuteen, tarvitaanko jotain lupa- tai ilmoitusmenettelyä?

- Lupa on hyvä mahdollistamaan toimijoiden valvonta ja mahdollisten väärinkäytösten tilanteessa toimintaan puuttuminen lupa peruuttamalla

Miten ammattiopetus on määriteltävä?

- Kouluttajalla tulee olla liikenneopettajan pätevyys

Mitä vaatimuksia on tarpeen asettaa liikenteessä annettavalle ajo-opetukselle, onko tarpeita muun opetuksen sääntelyyn?

- Liikenteessä annettavan ajo-opetuksen on oltava säänneltyä, jotta aina tiedetään, millä perusteella kuljettaja ajaa ajoneuvoa liikenteessä (ajo-oikeus tai ajo-opetus) ja kuka on vastuullinen kuljettaja

Kuka on vastuullinen kuljettaja opetusajossa?

- Opettaja vastuullinen, ellei kuljettajalla ole aikaisempaa auton ajokorttia B-luokassa tai ryhmän 2 ajokorttia ryhmässä 2

Millä tavoin opetusajoneuvo merkitään?

- Opetusajoneuvo tulee merkitä valkoisella kolmiolla, yksiselitteinen ja Suomessa kaikkien tuntema, eikä aiheuta suuria kustannuksia

Onko opetusta koskevilla muutoksilla vaikutusta liikenneopettajuuteen ja liikenneopettajalupaan?

- Liikenneopettajuus ja liikenneopettajalupa on säilytettävä jo senkin takia, että saadaan raskaan kaluston ajo-opettajia

Onko ja miltä osin tarpeen toteuttaa raskaan kaluston muutoksia tämän uudistuksen yhteydessä?

- Ryhmää 1 ja ryhmää 2 on syytä tutkia erillisinä
- Tässä yhteydessä ryhmän 2 osalta voisi tutkia C1- ja C1E-koulutukset, muut ryhmän 2 luokat ammattipätevyyskoulutuksen yhteydessä
- Jos perustason ammattipätevyyden hankkimisen osalta mahdollistetaan pelkän kokeen sisältävä malli, olisi ryhmän 2 ajokorttikoulutukseen tarpeen jättää määrämuotoista opetusta erikseen tarkasteltava määrä

Muu ajokorttisääntely

Ikä

Onko B-luokan ajokortin vähimmäisikää laskettava vuodella nykyisestä, mihin EU antaa kansallisesti mahdollisuuden?

- Ikärajaa voitaisiin laskea ainakin ammatillisen koulutuksen yhteydessä siten, että kuljettajaksi opiskelevat voisivat aloittaa itsenäisen harjoittelun pakettiautonkuljettajana jo 17-vuotiaana

Ajoterveys

Onko poliisilla oltava oikeus määrätä lääkärintodistus esitettäväksi?

- On, poliisin mahdollisuuksia liikenteen valvontaan ei ole syytä vähentää

Onko lääkärinlausuntojen kuuden kuukauden määräaika paikallaan?

- On, jo kuudessa kuukaudessakin henkilön terveydentilassa voi tapahtua suuria muutoksia

Uuden kuljettajan rikkomusten seuranta

Ajokorttiseuraamusten osalta olisi mentävä hienojakoisempaan virhepistejärjestelmään, kuten eduskuntakin on useaan otteeseen edellyttänyt. Tällöin myös uuden kuljettajan rikkomusseuranta voitaisiin harkita entistäkin paremmin, erilliselle uusien kuljettajien rikkomusseurannalle on tarvetta

Ajokorttien voimassaoloajat

Onko kansallisen lisäsääntelyn keventämisen tarkoituksessa luovuttava iäkkäiden ajokorttien lyhyemmistä voimassaoloajoista?

- Ei ole tarvetta, iäkkäiden terveyttä ja ajokykyä on tarpeen seurata lyhyemmin väliajoin

Jos ajokorttien voimassaoloaikoja pidennetään iäkkäillä, onko tarpeen korvata harvemmin tapahtuva uusiminen muulla ajoterveyden täyttymisen seurannalla?

- On

Ajokorttidirektiivi sääntelee ajokortin vaatimukset ja jäsenvaltioiden ajokortit tunnustetaan vastavuoroisesti. Ajokorttien myöntämistä varten käyttöön otettua EU:n ajokorttiverkostoa edellytetään käytettäväksi ajokortteja myönnettäessä. Komission mukaan verkkoa ei voi käyttää liikennevalvonnassa. Kansallisesti on ollut halukkuutta luopua ajokortista erillisenä dokumenttina, koska poliisin valvonnassa on rekisteritiedot käytettävissä reaaliaikaisen yhteyden kautta. Muutos voisi olla toteutettavissa kotimaassa, Ahvenanmaata lukuun ottamatta, luopumalla ajokortin lunastus- ja mukanapitämisvelvollisuudesta. Kortti tarvitaan kuitenkin maan rajojen ulkopuolella ja Ahvenanmaalla. Kortti valmistettaisiin vain sitä pyydettyäessä. Onko perusteltua toteuttaa muutos näissä rajoissa?

- Ei ole, ajo-oikeuden tarkastamisvaatimus on myös muilla kuin viranomaisilla. Tienvarsivalvonnassa yhteydet eivät aina toimi ja valvontatilanteessa tien päällä tulee turhaa viivettä, kun ajo-oikeustiedot on tarkastettava järjestelmästä. Raskaan kaluston valvonnassa pysähdyksissä oloaika tulee kaikin keinoin minimoida. Lisäksi tulee varmistaa, että ulkomailla liikkumista varten hankittavaksi tuleva ajokortti ei tulisi hinnaltaan ainakaan nykyistä kalliimmaksi.

EU sääntelee korttien hallinnollista määräaika. Onko ajokortin hallinnollinen määräaika ja ajo-oikeuden voimassaoloaika erotettava?

- Ei ole tarvetta, käyttäjille on selkeämpää, että ajokortin ja ajo-oikeuden voimassaoloajat ovat yhdenmukaiset

Onko tarvetta erilliselle ajokorttiluvalle?

- Ei ole tarvetta, tutkintoon pääsyn edellytyksiä tarkistettaessa voidaan hoitaa ajokorttilupaan liittyvät asiat

Traktorikorttien muutostarpeet

Onko tarpeen muuttaa kansallista traktorikorttien luokitusta yleensä?

- On, jäivät vuoden 2016 alun uudistuksessa epäselviksi ja epä johdonmukaiseksi

Mitkä ovat sen vaikutukset suoritusvaatimuksiin?

- Suoritusvaatimukset on tarkasteltava sen mukaan, mitkä ovat turvallisuusriskit ja lopullinen traktorikorttijärjestelmä.
- Tässä kohtaa olisi syytä pohtia pakollista teoriaopetusta LT-ajokorttiluokkaan. Tämä olisi helposti toteutettavissa ja sillä olisi positiivisia vaikutuksia traktorinkuljettajien osaamistasoon ja sitä kautta liikenneturvallisuuteen

Onko luokituksessa perusteltua poiketa EU:n ajoneuvoluokittelusta (traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 km/h tai yli 40 km/h)?

- Poikkeaminen on perustelua tasapuolisen järjestelmän aikaansaamiseksi

Mitä vaikutuksia muutoksilla on moottorikelkkojen ja moottorityökoneiden kuljetusvaatimuksiin?

- Ne olisi pidettävä ennallaan

Onko tarpeen ottaa käyttöön erillinen ajokorttiluokka LT-luokan mönkijöille?

- On, tai sitten on yhdistettävä ne AM 121-luokan kevyiden nelipyörien (mopoautojen) ajo-oikeuden kanssa

Onko tarpeen antaa oikeus LT-luokan mönkijöiden kuljettamiseen B-luokan ajokortilla?

- On

Erityisesti mönkijöitä koskevia muutoksia on pidetty kiireellisinä, jos muutoksista päätetään, onko edellytyksiä tai tarpeita niiden toteuttamiseen nopeammassa kuin tämän kokonaishankkeen aikataulussa?

- On, koko traktorikorttiasia tulee käsitellä erillisenä muutoksena nopeammassa aikataulussa jo sen vuoksi, että sitä ei virheellisesti käytettäisi perusteena EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen vastaisesti perusteena poikkeamiseen liikennelupavaatimuksesta traktorikuljetuksissa

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen

Ari Herrala

toimitusjohtaja

johtava asiantuntija

Autoliikenteen työnantajaliitto ALT

Mari Vasarainen

toimitusjohtaja

Linja-autoliitto

Saara Remes

viestintäpäällikkö