Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 146/2017 vp). Esitys 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:n kannalta oleellisinta on uusien osaavien ja turvallisten kuljettajien saaminen alalle. Esitys sisältää ryhmän 1 ajokorttien suoritusjärjestelmän muuttamisen. SKAL:n 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.

Esityksessä ehdotetaan ajokorttisääntelyä selkeytettäväksi ja kevennettäväksi liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Esityksessä ei kuitenkaan liikenneturvallisuutta kovin paljoa huomioida. Yhteiskunnallisissa vaikutuksissa liikenneturvallisuus otetaan esille, mutta varsinaisesti nykyisten vaatimusten poistamisen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ei ole arvioitu.

Traktorit

Esityksessä ehdotetaan 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 säilytettäviksi, on mahdollinen. Vaikka LT-luokan käsittelykokeen ei katsota tuottavan lisäarvoa ajoneuvon kuljettamisessa tai lisäävän liikenneturvallisuutta, ei sille ratkaisuna voi olla luokan poistaminen kokonaan tai edes kyseisen kokeen poistaminen esittämättä mitään sen tilalle.

Koska epäkohtana on erityisesti pidetty myös sitä, että LT-luokan traktorimönkijöiden kuljettamisessa vaaditaan vaihtoehtoisesti kuorma-auton ajokortti, voitaisiin oikeus enintään 3,5 tonnin b-luokan tai T3b-luokan traktorin kuljettamiseen antaa myös B-luokan ajokortilla. Tällöin poistuisi nykyisessä laissa oleva epäjohdonmukaisuus.

Perusteluissa todetaan, että vaikka uuteen T-luokkaan voisi kuulua hyvinkin raskaita ja suurikokoisia traktoreita, niiden suoritusvaatimukseksi pidetään teoriakoetta riittävänä, koska niitä käytetään pääasiassa muualla kuin tiealueella ja tiealueella liikuttaessa kysymys on pääasiassa niiden siirtämisestä työmaalta toiselle.

Tämä ei pidä lainkaan paikkaansa. Suomessa on suuri joukko traktoreita, jotka liikkuvat pääsääntöisesti tiealueella mm. kuljettamalla tavaraa, auraamalla tai tekemällä muita tienhoitoon liittyviä töitä. Tällä hetkellä on noin 2600 nykyisin liikenneluvan alaista traktoria, joka tarkoittaa samaa määrää pääasiassa tiellä kulkevia traktoreita. Ja perusteluissa olisi syytä myös huomioida, että T-luokkaan tulee muutoksen myötä nimenomaan nopeita traktoreita, ei pelkästään raskaita ja suurikokoisia, vaan sen lisäksi nopeita. Kevyempien T3b traktoreiden kuljettajille katsotaan tarvittavan ajokoe liikenneturvallisuusperusteella, huomattavasti painavampien, jopa kymmenien tonnien painoisten nopeiden traktoriyhdistelmien kuljettajille kuitenkaan ei.

SKAL ehdottaa lain jatkovalmistelua yhdessä sidosryhmien kesken, jotta voidaan vielä tarkemmin syventyä eri vaihtoehtoihin. Nyt valmistelu on tehty pelkästään viranomaisvoimin. Lisäksi tulee tehdä tarvittavat (riittävät) vaikutusarviot. Nyt perusteluissa todetaan vain, että tältä osin ehdotuksen liikenneturvallisuusvaikutuksia on vaikea arvioida. Toisin sanoen vaikutusarviota ei ole tehty. Jatkovalmistelussa pääpaino tulee olla niiden vaikutusten arvioimisessa, jotka kohdistuvat tavarankuljetukseen tieverkolla. Maatalouden osalta vaatimukset voisivat olla lievemmät.

Ikävaatimukset

SKAL kannattaa esitykseen sisältyvää ehdotusta, että ammatillisessa kuljetusalan tutkintoon johtavassa koulutuksessa opiskeleva voi saada B-luokan ajokortin 17-vuotiaana.

Ikärajan alentaminen mahdollistaa 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 pakettiautonkuljettajan työtehtävissä jo 17 vuoden täyttämisestä lukien, mikä lisäisi ammatillista osaamista. Samalla se mahdollistaisi kulkemisen työssäoppimispaikoille, jotka sijaitsevat usein syrjässä, joukkoliikenneyhteyksien ulottumattomissa, kuten 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, ja pitää hyvänä sitä, että tältä osin lausunnot on huomioitu täsmentämällä esitystä siten, että lupaa edellytetään vain silloin, kun on kysymys ajokorttia varten annettavasta ajo-opetuksesta. Tällaisessa tilanteessa kuljettajalla ei ole kuljettamansa ajoneuvon ajo-oikeutta. Nyt perustelujenkin mukaisesti esimerkiksi maahantuojan antama ajo-opetus uuden ajoneuvon hankkijalle tai esimerkiksi jonkin lisälaitteen kuten auran käyttämiseksi kuljettajalle annettava ajo-opetus on lupavaatimuksen ulkopuolella.

Muita huomioita

Lakiesityksessä ei juurikaan verrata eikä arvioida nykyisten vaatimusten poistamisen vaikutuksia tai uudistetun järjestelmän vaikutuksia verrattuna nykyiseen järjestelmään. Vaiheistetusta auton B-luokan ajokortin suorittamisesta ehdotetaan luovuttavaksi samalla todeten, että uusien autonkuljettajien 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. Ajo-opetuksen ja ohjatun ajoharjoittelun vaatimuksia ei ole eroteltu ajoharjoittelun houkuttelevuuden lisäämiseksi, eikä niitä ole myöskään mitenkään määritelty. Tästä syystä ajoharjoittelun ja erityisesti ajoharjoittelun ohjaajan rooli jää epäselväksi.

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-luokat onnistuen 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 ollut käynnissä myös kokeilu, josta on saatu hyviä tuloksia. Erityisesti koulutuksen houkuttelevuus on lisääntynyt, eikä tutkintomenestys ole ratkaisevasti heikentynyt. Tosin samalla on syytä huomioida myös muutos C- ja CE-luokkien opetusmääriin, kun korotetaan C1- ja C1E- luokista C- ja CE- luokkiin. Tällöin C- ja CE luokkien opetusmääriä on lisättävä, jotta opetuksen kokonaismäärä säilyy samana kuin suoraan B-luokasta C- ja CE-luokkiin korotettaessa. Tämä olisi ollut tarpeen lisätä myös kyseisen kokeiluluvan ehtoihin.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen	Ari Herrala
toimitusjohtaja	johtava asiantuntija