VAHVA SUOMALAINEN

SUOMI FINLAND 100

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintävaliokunta 16.11.2017

Johtava asiantuntija Ari Herrala

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Yleistä

- **SKAL:n kannalta oleellisinta on uusien osaavien ja turvallisten kuljettajien saaminen alalle**
  - **Tärkeää myös, 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**
  - **C1-luokkaa koskevan ehdotus**

© SKAL

Yleistä

- **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**

© SKAL

Traktorit

- **Esityksessä ehdotetaan traktoreiden ajokorttiluokitusta muutettavaksi siten, että luovuttaisiin LT-luokasta kokonaan**
- **T- ja LT-luokka yhdistettäisiin T-luokaksi, joka kattaisi traktorit, joiden rakenteellinen nopeus olisi enintään 60 kilometriä tunnissa**
- **SKAL vastustaa esitystä**
  - **T- ja LT-luokka tulisi säilyttää**
  - **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**
- **Epäkohtana pidetty myös sitä, että LT-luokan traktorimönkijöiden kuljettamisessa vaaditaan vaihtoehtoisesti kuorma-auton ajokortti**
- **enintään 3,5 tonnin b-luokan tai T3b-luokan traktorin kuljettamiseen voitaisiin sallia myös B-luokan ajokortilla**
- **Tällöin poistuisi nykyisessä laissa oleva epäjohdonmukaisuus**

© SKAL

Traktorit

- **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**
- **On syytä 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

Traktorit

- **SKAL ehdottaa lain jatkovalmistelua yhdessä sidosryhmien kesken, jotta voidaan vielä tarkemmin syventyä eri vaihtoehtoihin**
- **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**

© SKAL

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**
- **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**

© SKAL

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 kuten pitääkin**
-

© SKAL

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**
- **Uusien autonkuljettajien onnettomuusriskiä alennettaisiin kasvattamalla ajokokemusta pitempiaikaisella ajo-opetuksella ja ohjatulla ajoharjoittelulla**
- **Todellinen ajo-opetuksen määrän lisäys jää auki**
- **Ajo-opetuksen ja ohjatun ajoharjoittelun vaatimuksia ei ole eroteltu**
  - **Tästä syystä ajoharjoittelun ja erityisesti ajoharjoittelun ohjaajan rooli jää epäselväksi**

© SKAL

C1- koulutus

- **SKAL ehdottaa, että tähän lakimuutokseen liittyvässä asetusmuutoksessa tarkistettaisiin C1- koulutuksen määrää**
- **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 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**

© SKAL

Kiitos!

VAHVA SUOMALAINEN

SUOMI FINLAND 100



