**Liikenne- ja viestintävaliokunta**

Eduskunta

# Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain 61 §:n muuttamisesta

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain 61 §:n muuttamisesta (HE 179/2017 vp). Esityksessä ehdotetaan, että ulkomaisten ajokorttien hyväksymistä Manner-Suomessa ajamiseen laajennettaisiin. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut esitykseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

SKAL:in kannalta oleellisinta on uusien osaavien ja turvallisten kuljettajien saaminen alalle. SKAL ei näe ongelmia tässä esitetyssä 61 §:n muutosehdotuksessa.

## Traktorit

Jo aiemmin eduskunnan käsittelyyn tulleessa ajokorttilain muutosesityksessä (HE 146/2017 vp) ehdotetaan mm. 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 parempi. 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, 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.

SKAL ehdottaa edelleen 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, joten siis vaikutusarviota ei ole. Jatkovalmistelussa pääpaino tulee olla niiden vaikutusten arvioimisessa, jotka kohdistuvat tavarankuljetukseen tieverkolla. Maatalouden osalta vaatimukset voisivat olla lievemmät.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

| | |
|---|---|
| Iiro Lehtonen | Ari Herrala |
| toimitusjohtaja | johtava asiantuntija |