Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

SKAL lausunto Valtioneuvoston selvityksestä: Suomen ennakkovaikuttaminen ajokorttidirektiivin uudistukseen (E 148/2020 vp)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selvitys eduskunnalle Suomen ennakkovaikuttamisesta ajokorttidirektiivin uudistukseen (E 148/2020 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä on pyydetty kirjallista asiantuntijalausuntoa asiassa ja SKAL esittää lausuntonaan seuraavaa.

Euroopan komissio julkaisi 28.10.2020 julkisen kuulemisen, jonka tarkoituksena on arvioida nykyistä ajokorttidirektiiviä ja tunnistaa sen mahdolliset ongelmat ja niiden taustatekijät. Kuuleminen on avoinna 20.1.2021 asti. Arvioinnin tuloksien perusteella Euroopan komissio saattaa päättää direktiivin tarkistamisesta.

Valtioneuvoston selvityksen mukaan Suomi pitää tärkeänä ajokorttidirektiivin jälkiarviointia ja kannattaa arvioinnin tulosten pohjalta mahdollisesti käynnistyvää direktiivin tarkistamista. SKAL yhtyy tässä valtioneuvoston näkemykseen ja pitää tarpeellisena direktiivin tarkistamista.

Edelleen valtioneuvoston selvityksen mukaan Suomi mm. katsoo, että direktiiviä uudistettaessa tulisi olla mahdollista arvioida tarpeen mukaan direktiivin soveltamisalaa ja siinä säädettäviä ikärajoja tai niiden selkeyttämistä kaikkien eri ajoneuvotyyppien osalta, muun muassa tavaraliikenteen tarpeet huomioiden. SKAL pitää tätä erityisen tärkeänä.

SKAL esittää, että traktoreiden ajo-oikeudet ja ajokorttivaatimukset olisi saatava selkeästi ajokorttidirektiivin soveltamisalan piiriin. SKAL katsoo, että maanteiden tavaraliikenteessä käytettäessä yli 40 km/h traktoreiden ajo-oikeusvaatimus tulee tarkastella liikenneturvallisuuden näkökulmasta ja yhdenmukaistaa vaatimukset muiden ajoneuvoluokkien kanssa.

Lisäksi SKAL katsoo, että kuorma-auton ja kuorma-autovetoisen yhdistelmän ikärajoja tulisi selkiyttää. Ajokorttidirektiivissä ikäraja tulisi olla yksiselitteisesti 18 vuotta. Ammattipätevyysvaatimuksen myötä voi asettaa lisärajoituksia, joiden mukaan tietyn kokoisen ajoneuvon kuljettaminen ammattipätevyyttä vaativissa kuljetuksissa edellyttää tiettyä koulutusta tai mahdollisesti nopeutetulla koulutuksella hankittuna korkeampaa ikää.

Tämä helpottaisi mm. ammattipätevyyskoulutuksen hankkimista ja perustason ammattipätevyyskokeen suorittamista. Samoin se helpottaisi pelastustoimen ja raskaan kaluston korjaamoiden toimintaa ja vähentäisi hallinnollista taakkaa.

Raskasta kuorma-autoa tai kuorma-autovetoista yhdistelmää ei käytännössä kuljeteta muuta kuin ammattipätevyyttä edellyttävissä työtehtävissä. Näin ollen voidaan pitää riittävänä ammattipätevyysdirektiivin mukaisen korkeamman ikävaatimuksen asettamista ammattipätevyyttä edellyttäviin kuljetuksiin henkilöille, joilla on nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella hankittu ammattipätevyys.

Ajankohtaiskatsauksessa todetaan ajokorttidirektiivin kansallisesta toteutuksesta mm., että heinäkuussa 2018 ajokorttilakia selkeytettiin ja kevennettiin liikenneturvallisuus huomioiden. Väite liikenneturvallisuuden huomioimisesta herättää epäilyjä, koska saamiemme tietojen mukaan puolustusvoimien kuljettajakoulutukseen tulevien osalta on nyt havaittu puutteita liikennesääntöjen osaamisessa.

SKAL toivoo, että ajokorttilain muutosten toteutumisesta ja vaikutuksista vuosina 2020–2022 tehtävästä seurantatutkimuksesta saatavien tietojen ja havaintojen pohjalta tullaan esittämään tarvittavia muutoksia ajokorttilakiin. Samoin SKAL toivoo, että liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteilla olevassa liikenneturvallisuusstrategiassa huomioidaan nuoret kuljettajat, vaikka edellä mainittu seurantatutkimus on vielä kesken.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen	Ari Herrala
toimitusjohtaja	edunvalvontajohtaja