

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
eiija.maunu@lvm.fi
kirsi.miettinen@lvm.fi

Asia: Lausuntopyyntö ehdotuksiin traktoria kuljettavan ajokortti- ja ammatti-pätevyysvaatimuksiksi

Esitys sisältää ehdotukset traktorin kuljettamista koskeviksi ajokortti- ja ammatti-pätevyysäännöksiksi nykyistä nopeampien traktoreiden markkinoille tulon johdosta. Muutoksen taustalla on maa- ja metsätaloustraktoreiden hyväksyntää ja markkinavalvontaa koskevaan Euroopan unionin asetus N:o 167/2013 ja sen toimeenpanon edellyttämät ajoneuvolain muutokset, jotka tulevat eduskunnan käsittelyyn myöhemmin syksyllä. Ehdotetulla ajoneuvolain muutoksella esitetään poistettavaksi kansallinen ajoneuvoluokka *liikennetraktori*.

Ehdotuksen suhde EU-lainsäädäntöön

Hallituksen esitysluonnoksessa todetaan nyt ehdotettavien säädösten suhteesta EU-lainsäädäntöön seuraavaa: *Ajokorttidirektiivi ei sisällä määräyksiä traktorin ajokortteihin liittyen, sillä ko. direktiivi säätelee moottoriajoneuvoja, joita pääsääntöisesti käytetään tiellä. Em. direktiivin moottoriajoneuvon käsitteeseen eivät sisälly maatalous- ja metsätraktorit, koska käyttötarkoituksesta johtuen niitä käytetään vain toissijaisesti henkilöiden ja tavaroiden kuljettamiseen tiellä.*

SKAL korostaa, että vaikka ajokorttidirektiivi ei tule sovellettavaksi, ollaan nyt luomassa säännöksiä myös sellaisille traktorikuljetuksille, joissa traktorin ainoa tai pääasiallinen käyttötarkoitus on tavaroiden kuljettaminen tiellä. Traktoreiden käyttö maansiirtokuljetuksissa on yleistä ja traktori on tehty verotuksellisesti kilpailu-

kykyiseksi kuorma-autojen kanssa tyyppillisesti lyhyissä, alle 10 kilometrin maansiirtokuljetuksissa. Traktori ei ole Suomessa vain maa- ja metsätaloudessa käytettävä ajoneuvo, mikä tulee ottaa huomioon sekä ajokortti- että ammattipätevyysvaatimuksia säädettäessä.

Nykyainsäädännön tausta

Vuonna 2011 ammattipätevyysvaatimus lisättiin koskemaan liikennetraktorin kuljettajia maa- ja metsätalouskuljetuksia lukuun ottamatta ko. lain eduskuntakäsittelyssä. Liikenne- ja viestintävaliokunta tällöin korosti tasapuolisia kilpailuolosuhteita maa- ja metsätalouden ulkopuolella tapahtuvissa kuljetuksissa.

Eduskunta kiinnitti vain neljä vuotta sitten huomiota eri ajoneuvotyyppien tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin ja muutti ammattipätevyysvaatimusten osalta em. tavalla silloista hallituksen esitystä. SKAL katsoo, että tasapuolisten kilpailuolosuhteiden merkitys entisestään korostuu, kun traktoreiden suurimmat sallitut nopeudet kasvavat. Hallituksen esitysluonnoksessa ei kuitenkaan esitetä numeraalisia arvioita siitä, millaiseen ajoneuvo- ja kuljettajajoukkoon ehdotetut muutokset tulisivat vaikuttamaan ja mikä vaikutus näillä olisi maa- ja metsätalouden ulkopuolisiin kuljetuksiin.

Esityksen yksityiskohdat

Hallituksen esitysluonnoksessa traktoreiden käyttöä maanteiden tavaraliikenteessä arvioidaan seuraavasti: *Traktoreiden käytön erilaisissa tieliikenteen tavarakuljetuksissa vaihtoehtona kuorma-autolla tapahtuville kuljetuksille arvioidaan erityisesti koskevan traktoreita, joiden suurin rakenteellinen nopeus ylittää 60 km/h. Tätä alempaan ryhmään kuuluvia traktoreita arvioidaan käytettävän etenkin maataloudessa ja siihen liittyvissä kuljetuksissa.*

SKAL katsoo, että hallituksen esityksen analyysi on virheellinen. Suomessa on tällä hetkellä yli 15 000 liikennetraktoria ja 2 200 traktoriliikennelupaa. Nämä yli

2000 liikenneluvallista traktoria kilpailevat jo nyt kuorma-autokuljetusten kanssa. Määrä on suuri, kun sitä verrataan noin 5 400 liikennekäytössä olevaan, maansiirtolavalla varustettuun kuorma-autoon.

Kilpailuneutraliteettiongelma ei siis suinkaan koske vain yli 60 km/h kulkevia traktoreita. Yli 60 km/h kulkevia traktoreita ei Suomessa tällä hetkellä ole, ja sellaisten markkinoille tuleminen tulee olemaan vähäistä korkean hankintahinnan ja tarjonnan vähäisyyden vuoksi. Esimerkiksi Suomen myydyimmän traktorimerkin (Valtra) mallistossa ei vuoden 2015 alussa ollut yhtään yli 60 km/h kulkevaa traktoria. Edelleen lähes poikkeuksetta Suomessa käyttöönotettavien traktoreiden nopeus tulee olemaan jatkossakin enintään 60 km/h, ja näitä tullaan käyttämään enenevässä määrin maanteiden tavaraliikenteessä erityisesti maansiirtokuljetuksissa.

Ehdotetut ajokorttiluokat

Hallituksen esitysluonnoksessa traktorinkuljettajan ajokorttiluokiksi ehdotetaan traktorin nopeudesta riippuen seuraavia:

- Nykyinen ajokorttiluokka T (max. 40 km/h), ikäraja 15 vuotta
- Ajokorttiluokka LT (yli 40 km/h – 60 km/h), ikäraja 16 vuotta
- Yli 60 km/h nopeudella kulkevat traktorit, auton ajokortti (B/C1/C/BE/C1E/CE) traktorin tai traktoriyhdistelmän massasta riippuen, ikäraja vähintään 18 vuotta

LT-kortin osalta hallituksen esitysluonnoksen perusteluissa todetaan seuraavaa: *ajokortin suorittaminen edellyttäisi luokkakohtaisen teoriakokeen ja käsittelykokeen suorittamista. Suurimman rakenteellisen nopeuden nousun kymmenellä kilometrillä tunnissa ei katsota nykyisen kokemuksen perusteella edellyttävän muutoksia luokkakohtaisiin suoritusvaatimuksiin. Yhdistelmän käsittelytaito testattaisiin käsittelykokeella niin, että kuljettajalla olisi edellytykset muuta liikennettä vaarantamatta tai tarpeettomasti estämättä kuljettaa ajoneuvoa tieliikenteessä.*

SKAL korostaa, että tieliikenteessä nopeuden nousu 50 km/h → 60 km/h on merkittävä. Tämä nopeuden muutos kasvattaa traktorin pysähtymismatkaa noin 40 %. LT-kortin suoritusvaatimuksissa tulee ottaa huomioon tämä nopeuden nousun aiheuttama vaatimus kuljettajalle. Tämän hetkinen LT-kortin käsittelykoe mittaa taitoa peruuttaa traktoriyhdistelmä kulman taakse, ei kykyä operoida turvallisesti tieliikenteessä nopeudella 60 km/h.

SKAL:lla ei ole huomautettavaa ehdotettujen ajokorttiluokkien ikärajoihin. LT-kortin suorittamisvaatimukset tulee kuitenkin muuttaa ottamaan huomioon suurimman sallitun nopeuden nousun. Tämä olisi parhaiten toteutettavissa pakollisella teoriaopetuksella. Ilman tällaista opetusvaatimusta LT -ajokorttiluokan ikärajan lasku kahdella vuodella 18 vuodesta 16 vuoteen ja LT -ajokorttiluokan suurimman sallitun nopeuden kasvattaminen 10 km/h:lla on omiaan heikentämään liikenneturvallisuutta.

Ehdotetut ammattipätevyysvaatimukset

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan ammattipätevyysvaatimukset koskisivat traktorin kuljettajia kaupallisissa tieliikenteen tavarakuljetuksissa silloin, kun kuljettajalta vaaditaan kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttava ajokortti. T- ja LT-luokan ajokortilla ajettavat traktorikuljetukset jäisivät ehdotuksen mukaan ammattipätevyysvaatimusten ulkopuolelle. Ammattipätevyysvaatimukset eivät myöskään koskisi nopean, kuorma-autokortin edellyttävää traktorin kuljettamista silloin, kun kyse ei ole tavarankuljettamisesta vaan esimerkiksi auraamisesta.

Ehdotetut muutokset ovat merkittäviä ja siirtävät käytännössä kaikki traktorikuljetukset ammattipätevyysvaatimusten ulkopuolelle. Muutoksella loukattaisiin syvästi kilpailun tasapuolisuuden periaatetta maanteiden tavaraliikenteessä.

Hallituksen esityksessä ammattipätevyysvaatimuksia käsitellään vain yrityksen kustannuseränä ja muutoksen ainoana vaikutuksena nähdään vähentynyt hallinnollinen ja taloudellinen taakka. Ammattipätevyysvaatimusten tarkoitus on kuitenkin lain mukaan *ammattillisia valmiuksia lisäämällä parantaa liikenteen ja kuljetusten turvallisuutta sekä kuljettajien edellytyksiä tehtävänsä hoitamiseen*. Hallituksen esityksessä ei ole esitetty mitään arviota siitä, miten 15 000 nykyiseltä ajoneuvoluokaltaan liikennetraktorin kuljettajan rajaaminen vaatimusten ulkopuolelle vaikuttaa liikenteen ja kuljettajien turvallisuuteen. Selvää lienee se, että vaikutus on negatiivinen, sillä se vähentää ammattipätevyysvaatimusten piirissä olevien määrää ja on omiaan heikentämään liikenneturvallisuutta. Jatkossa nopeudeltaan enintään 60 km/h traktoreiden kuljettajat eivät saisi mitään koulutusta esimerkiksi kuorman varmistamiseen, ennakoivaan ajamiseen, ajopiirturin käyttämiseen ja muihin lakisääteisiin kuljettajan vaatimuksiin.

SKAL korostaa, että kuorma-autokuljetusten kanssa eivät ensisijaisesti kilpaile nopeudeltaan yli 60 km/h traktorit. Kuten jo totesimme, niitä ei Suomessa ole, eivätkä ne hankintahintansa vuoksi tule olemaan koskaan merkittävä luokka. Nyt ehdotetut ajokortti- ja ammattipätevyysvaatimukset ovat omiaan varmistamaan sen, että hankinnat jatkossakin kohdistuvat nopeudeltaan enintään 60 km/h traktoreihin. Tätä suuremmalle nopeudelle ei ylipäätään ole edes tarvetta suuressa osassa lyhyen matkan maansiirtokuljetuksia.

SKAL esittää, että ammattipätevyysvaatimus koskisi traktorin kuljettajia ajokortti-luokasta riippuen seuraavasti:

- T-luokka: ei ammattipätevyysvaatimusta
- LT-luokka: 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 sovelta-

misalan poikkeukset, esimerkiksi traktorin käyttö yksityisesti muihin kuin kaupallisiin tavarankuljetuksiin.

- Yli 60 km/h kulkevien traktoreiden kuljettajia koskisi ammattipätevyysvaatimus silloin, kun ajokorttivaatimuksena olisi vähintään C1. Ammattipätevyysvaatimusta tulee ulottaa tavarankuljetuksen lisäksi myös esim. au-raamiseen kuten kuorma-auton kuljettajien osalta on säädetty.

Esityksemme takaisi sen, että liikenteen ja kuljetusten turvallisuus ei heikkenisi nykyisestä. Se säilyttäisi kilpailun tasapuolisuuden traktoreilla ja kuorma-autoilla suoritettavien kuljetusten välillä, sekä ottaisi huomioon maa- ja metsätalouden traktorikuljetusten tarpeet jättämällä ne laajasti ammattipätevyysvaatimusten ulkopuolelle.

Kunnioitavasti,

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Petri Murto
asiantuntijapalveluiden päällikkö