

ASIA Lausuntopyyntö traktoria kuljettavan ajokortti- ja ammattipätevyysäännösten muutoksista

VIITE LVM/1510/03/2015

Hallituksen esitysluonnoksessa eduskunnalle ehdotetaan muutettavaksi ajokorttilakia ja kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annettua lakia. Esitys liittyy maa- ja metsätaloustraktoreiden hyväksyntää ja markkinavalvontaa koskevaan Euroopan unionin asetukseen ja sen toimeenpanon edellyttämiin ajoneuvolain muutoksiin. Esitys sisältää ehdotukset traktorin kuljettamista koskeviksi ajokortti- ja ammattipätevyysäännöksiksi nykyistä nopeampien traktoreiden markkinoille tulon ja kansallisessa lainsäädännössä tapahtuvien muutosten johdosta. Esityksessä ehdotetaan, että traktorin kuljettamisen ajokorttivaatimukset määritellään jatkossa traktorin suurimman rakenteellisen nopeuden perusteella. Lakien on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2016.

Liikennevakuutuskeskus (LVK) on tutustunut lausuntopyyntöön ja lausuu seuraavaa.

#### **Yleistä**

Traktorit, niiden perävaunut ja muut vedettävät laitteet jaotellaan EU-asetuksessa nopeuden mukaan kirjaintunnuksin a (hitaat) ja b (nopeat traktorit). Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että nykyisten hitaiden traktorien, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa (km/h), rinnalle tulevat liikennetraktorit syrjäyttävät nopeat traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus ylittää 40 km/h. B-tractoreille, joiden suurin rakenteellinen nopeus ylittää 60 km/h, asetetaan tiukempia teknisiä vaatimuksia kuten vaatimukset nopeudenrajoittimesta ja lukkiutumattomista jarruista. Merkittävää on, että EU-asetuksessa ei säännellä nopeiden traktoreiden suurimmasta rakenteellisesta nopeudesta.

Uuden traktoriluokituksen myötä kansallinen liikennetraktori-luokka poistuu. Liikennetraktoreita saisi ottaa käyttöön EU-asetuksen siirtymäaikaisten puitteissa vuoden 2017 loppuun asti, vaikka uusia tyyppihyväksyntöjä ei vuoden 2015 jälkeen voisi enää myöntää. Muutoksilla ei olisi vaikutusta liikenteeseen jo hyväksytyjen liikennetraktoreiden käyttöön.

Esitysluonnoksessa on arvioitu traktoreiden suorituskyvyn kasvun lisäävän niiden käyttöä erilaisissa teiden kunnossapitotehtävissä sekä erilaisissa muissa työtehtävissä moottorityökojen tavoin varusteltuna. Myös liikenteessä suoritettavien työalueiden välisten siirtymäajojen arvioidaan lisääntyvän. Lisäksi mahdollisena pidetään etenkin nopeimpien traktoreiden käytön lisäämistä tieliikenteen tavarakuljetuksissa.

LVK toteaa, ettei esitysluonnoksessa ole otettu huomioon traktoreiden käyttöön oton houkuttelevuutta mahdollisesti lisäävää kuorma-autoja löyhempiä päästövaatimuksia tai kevyempää verotusta.

Huomioitava on myös, että T-luokkaan lukeutuu perinteisten traktoreiden lisäksi mönkijöitä, moottorikelkkoja ja moottorityökoneita. LVK nostaa esille, että uuden traktoriluokituksen myötä ilmeisesti etenkin traktorimönkijöitä voi jatkossa olla kevyemmistä ajokortti- ja ajoneuvovaatimuksista johtuen houkuttelevaa rekisteröidä b-luokan nopeaksi eli yli 40 km/h kulkeväksi traktoriksi. Nykyisin traktorimönkijöiden suurin sallittu nopeus on rajoitettu 40 km/h. Hallituksen esityksen mukaan b-luokan 40-60 km/h kulkevaa nopeaa traktoria saisi ajaa 16-vuotiaana LT-luokan ajokortilla. Nopeustasoltaan vastaavaa L7e-luokan ajoneuvoa saisi kuljettaa vasta 18-vuotiaana B-ajokortilla.

#### **Traktoreiden liikenneturvallisuus**

LVK nostaa esille, että esitysluonnoksessa on käsitelty suppeasti traktoreiden liikenneturvallisuutta, jonka parantamisen tulisi olla lähtökohtainen pyrkimys lakimuutoksessa. LVK:lla on tilastotietoa tapahtuneista onnettomuuksista ja se haluaa korostetusti tuoda esille traktoreiden onnettomuustietoutta.

Liikennevakuutuksesta korvatuista liikennevahingoista koostuvan tilaston mukaan traktorit aiheuttavat vuosittain noin 6 000 liikennevahinkoa. Lukumäärä on keskimäärin kasvanut vuoden 2008 tasosta (N=5 170 liikennevahinkoa). Aiheuttajatraktorin vastapuolena liikennevahingossa on useimmiten henkilöauto (65 %), pakettiauto (20 %) tai kuorma-auto (7 %). Onnettomuustyypeittäin jaoteltuna yleisimpiä aiheuttajatraktoreiden onnettomuuksia ovat peruutuksen nettomuudet (31 %), törmäys esteeseen ajoradalla (7 %), törmäys oikeaan reunaan pysäköityyn ajoneuvoon (6 %) sekä samat ajosuunnat mikään ajoneuvoista ei ollut kääntymässä, etenkin kylkikosketukset (5 %). Liikennevahingoista 60 % on sattunut pysäköintialueilla, 16 % suoralla tiellä ja 16 % muulla alueella. Pysäköintialueiden lisäksi vahingoissa korostuvat kadut (20 % liikennevahingoista) ja maantiet (10 % liikennevahingoista).

Traktorit ovat olleet vastapuolena noin 230 liikennevahingossa/vuosi. Lukumäärä on pysynyt muuttumattomana viime vuosina. Näissä liikennevahingoissa korostuvat pysäköintialuevahinkojen lisäksi saman ajosuunnan onnettomuudet (17 %), näistä etenkin ohitus- ja peräänajo-onnettomuudet sekä kohtaamisonnettomuudet suoralla ja kaarteissa (10 %).

Yhteenvedona traktoreiden liikennevakuutuksesta korvatuista vahingoista voitaneen todeta traktoreiden suurten koon ja näkyvyyden katvealueiden sekä ahtaissa paikoissa suoritettavien työtehtävien korostuvan (*pysäköintialuevahingot, peruutuksen nettomuudet, törmäykset esteisiin ja pysäköityihin ajoneuvoihin, kylkikosketuksen nettomuudet*).

Suomessa kaikki kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet tutkitaan (*laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta 24/2001*). Tutkintaa suorittava tutkijalautakunta koostuu poliisi-, liikenne-, ajoneuvo-, lääkäri- ja käyttäytymistiedejäsenistä. Näiden lisäksi tutkinnassa voidaan tarvittaessa hyödyntää erinäisiä asiantuntijajäseniä. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat vuosina 2004-2013 tutkineet 64 kuolemaan johtanutta traktorionnettomuutta. Näissä osallisena on ollut 65 traktoria, joista 41 oli onnettomuuden pääaiheuttaja. Kuolemaan johtaneista traktorionnettomuuksista 40 % oli yksittäisonnettomuuksia eli lähinnä tieltä suistumisia. Näiden lisäksi korostuvat saman ajosuunnan onnettomuudet (25 %) ja kohtaamisonnettomuudet (25 %). Onnettomuuksista 70 % tapahtui  $\geq 80$  km/h -nopeusrajoituksen alueella. Onnettomuuksissa korostui myös traktorin turvalaitteiden puuttuminen: 50 % kuljettajista ei ollut turvalaitetta tai hän ei ollut sitä käyttänyt. 40 % kuljettajista oli puolestaan ollut turvaohjaamossa. Turvalaitetta käyttämättömistä henkilöistä kuoli 60 % ja turvaohjaamossa olleista kuoli 35 %. Turvalaitteettomissa traktorionnettomuuksissa korostui kuljettajan mahdollisuus sinkoutua traktorin ulkopuolelle ja jäädä sen alle.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien mukaan vuosien 2003-2012 onnettomuuksissa traktorien ja työkoneiden huono kolariturvallisuus on ollut taustariskinä noin 70 % onnettomuuksista. Muita korostuvia ajoneuvoon liittyviä taustariskejä ovat olleet traktorin puutteelliset ajo-ominaisuudet (n. 30 % onnettomuuksista) sekä ajoneuvon heikko erottuvuus ympäristöstä (n. 30 % onnettomuuksista).

Tutkijalautakuntien antamissa traktoreihin ja työkoneisiin liittyvissä turvallisuuden parannusehdotuksissa (*miten onnettomuus voitaisiin välttää tai sen seurauksia voitaisiin lieventää jatkossa*) korostuvat: turvavyön asennus- ja käyttöpakko kaikkiin traktoreihin (myös jälkiasennus), tarve tehostaa traktoreiden kunnonvalvontaa (katsastus), traktoreiden suurista mitoista ja tehoista johtuen ajokorttivaatimuksia tulisi kiristää, koulutuksessa tulisi käsitellä peruutusriskejä ja siirtoajoa sekä traktorin rakenteen törmäysaggressiivisuuden pienentäminen.

Yhteenvedona tutkijalautakuntien tutkimista kuolemaan johtaneista traktorionnettomuuksista voidaan etenkin todeta korostuvan traktorin turvalaitteiden puutteellisuus, traktorin rakenteiden törmäysaggressiivisuus sekä traktorin heikko erottuvuus.

LVK toteaa, että yllä esitetyistä seikoista johtuen traktorin käytön yleistymisen tieliikenteessä on perusteltua tehdä hallitusti ja varautuen. Huomioon otettavia seikkoja ovat:

- traktoreiden suuret mitat ja näkyvyyden katvealueet ovat ristiriidassa etenkin ahtaissa paikoissa suoritettavien työtehtävien kanssa (ml. lumenaurastyöt),

- traktoreiden turvalaitteet ovat puutteellisia, minkä lisäksi myös niiden törmäysaggressiivisuudessa on merkittävästi parannettavaa (ml. alleajosuojauksen puuttuminen) sekä
- traktoreiden tulisi erottua ympäristöstä nykyistä paremmin.

**Esitetyt ajokorttivaatimusvaihtoehdot**

Tarve ajokorttisäännösten muuttamiselle syntyy nykyistä nopeampien traktoreiden tulosta markkinoillemme. Esitysluonnoksessa on annettu kolme vaihtoehtoa, miten uusi traktoriluokitus vaikuttaisi ajokorttivaatimuksiin. LVM suosittelee näistä toisen vaihtoehdon soveltamista.

*Vaihtoehto 1:*

Ajokorttiluokitus pohjautuisi uuteen traktoriluokitukseen eli a- (hitaat traktorit, ≤ 40 km/h) ja b-traktoreihin (nopeat traktorit, > 40 km/h). A-traktorit vastaavat nykyisiä T-luokan traktoreita ja niitä saisi ajaa T-luokan ajokortilla. T-ajokortin vaatimuksia ei muutettaisi.

B-traktoreita saisi ajaa nykyisellä LT-ajokortilla, joka esitetään mahdollisesti pidettäväksi liikennetraktoreista luopumisesta huolimatta. Ajokortin vaatimusten muutostarpeita tulisi pohtia edelleen. LT-luokan ajokortti mahdollistaisi jatkossa siten nykyistä liikennetraktoria nopeampien traktoreiden ajamisen. Liikennetraktorin suurin sallittu nopeus on 50 km/h.

*Vaihtoehto 2 (LVM:n suositus):*

Koska traktoreiden suurinta rakenteellista nopeutta koskeva muutos mahdollistaa uusien hyvin nopeiden traktoreiden markkinoille tulon, esitysluonnoksen mukaan olisi perusteltua eritellä ajokorttivaatimukset ensimmäistä vaihtoehtoa tarkemmin.

Myös toisen vaihtoehdon mukaan hitaita traktoreita saisi ajaa nykyisellä T-ajokortilla. Nopeammat traktorit jaettaisiin sen sijaan kahteen ajokorttiluokkaan. Yli 40 km/h, mutta enintään 60 km/h kulkevia nopeita traktoreita saisi ajaa LT-ajokortilla, joka esitetään säilytettäväksi myös tässä vaihtoehdossa. Merkittävää on, että LT-luokan ikärajavaatimusta esitetään muutettavaksi. Huolimatta siitä, että ko. traktorit kulkisivat nykyisiä liikennetraktoreita nopeammin (≤ 50 km/h), ikävaatimusta esitetään alennettavaksi 18 vuodesta 16 vuoteen. Ajokortin suorittamisvaatimuksia ei muutettaisi.

Yli 60 km/h kulkevia nopeita traktoreita saisi vaihtoehdon mukaan jatkossa ajaa ajokortilla. Merkillä pantavaa on, että ajokortin luokka määräytyisi edelleen tarkemmin traktorin tai traktorin ja siihen kytketyn perävaunun muodostaman yhdistelmän kokonaismassan perusteella vastaavasti kuin autoilla. Eli jos traktorin kokonaismassa ylittää 3500 kiloa, vaatimuksena olisi kuorma-auton ajokortti.

*Vaihtoehto 3:*

Vaihtoehdossa kolme T-ajokortilla saisi ajaa hitaiden traktoreiden lisäksi enintään 60 km/h kulkevia nopeita traktoreita. Esitysluonnoksen mukaan tämä edellyttäisi T-luokan vähimmäisiän ja suoritusvaatimusten uudelleen arviointia. Todennäköisesti tämä tarkoittaisi ikärajan nostamista nykyisestä 15 vuodesta. Yli 60 km/h nopeita traktoreita saisi toisen vaihtoehdon mukaisesti ajaa B-ajokortilla.

LVK ei kannata LT-ajokortin ikärajan laskemista 16 ikävuoteen, samalla kun traktoreiden sallittu nopeus kasvaa. Ajokortin suorittamisvaatimuksia ei esitetä muutettavaksi eli jatkossakin kortin saisi hyväksytyllä teoria- ja käsittelykokeen suorittamisella. Nykyisin LT-ajokortti hankitaan 18-vuotiaana, jolloin hakija myös usein suorittaa B-ajokortin. Tätä ennen henkilö on vielä mahdollisesti suorittanut T-, AM-tai A1-luokan ajokortin ja kuljettanut näitä ajoneuvoja liikenteessä. Suorittaessaan B-ajokorttia henkilö joutuu opiskelemaan liikennesääntöjä ja tutustumaan liikenneympäristöön ajamalla. Vertailun vuoksi todettakoon, että AM-ajokortin vaatimuksena on kuusi tuntia teoriaopetusta ja kolme tuntia ajo-opetusta, kun B-ajokortissa vastaavat määrät ovat perusvaiheessa 19 tuntia teoriaopetusta ja 18 tuntia ajo-opetusta. Mikäli LT-ajokortin ikäraja laskettaisiin 16-ikävuoteen, tarkoittaisi tämä mahdollisesti henkilön saaman teoriaopetuksen ja ajo-opetuksen sekä ajokokemuksen vähenemistä.

Lisäksi LVK haluaa nostaa esille nuorten kuljettajien kohonneen onnettomuusrisikin. Liikennevakuutuksesta korvatuista liikennevahingoista koostuvan liikennevahinkotilaston mukaan hen-

kilöauton kuljettajien ajokorttimäärään suhteutettu riski aiheuttaa liikennevahinko pienenee huomattavasti ajokortin ensimmäisinä voimassaolovuosina. Riski pienenee jopa alle viidennekseen ajokortin viiden ensimmäisen voimassaolovuoden aikana. (*Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2013*)

Nuorten kohonnutta onnettomuusriskiä selitetään useassa tieteellisessä julkaisussa. Esimerkkinä mainittakoon emeritusprofessori Esko Keskisen tekemä ”Lapset ja nuoret liikenteessä - kehitykselliset edellytykset ja liikenneturvallisuus” -tutkimus (*Liikenneturvan selvityksiä 5/2014*). Tutkimuksen mukaan vielä 13-17-vuotiailla korostuvat tunteiden ja motiivien suuri merkitys, mikä voi heikentää liikenneturvallisuutta (*impulsiivisuus, heikko päätöksenteko, ennakoinnin vähäisyys*). Vastaavasti myös kavereiden vaikutuksen vastustaminen on tässä ikävaiheessa heikoimmillaan ja monenlainen ”kokeileminen” (*riskinotto*) on tavallista. Nuoret yliarvioivat omia taitojaan helposti kokemuksen ollessa vähäinen. Keskisen mukaan aikuisten tiedonkäsittelyn tasoinen prosessointi saavutetaan yksilön työmuistin osalta noin 19 vuoden iässä.

Edellä esitettyjä seikkoja tukevat myös IIHS:n tilastot, joiden mukaan Yhdysvalloissa 16-17-vuotiaiden kuljettajien riski joutua kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen on lähes kaksinkertainen 18-19-vuotiaisiin verrattuna. Näihin seikkoihin vedoten LT-ajokortin ikärajan laske-  
misen voidaan todeta heijastuvan negatiivisesti liikenneturvallisuuteen.

LVK esittää nuorten kohonneeseen onnettomuusriskiin, esitysluonnoksessa esitettyihin kansainvälisiin traktorijoluvan ikärajiin sekä esitysluonnoksessa esille nostettuun mahdolliseen tulevaan EU:n ajokorttisäännösten harmonisointiin vedoten, että nopeimpien traktoreiden (>40 km/h) ajokortin ikärajaksi asetetaan 18 vuotta.

LVK toteaa, että onnettomuustilastojen ilmiöihin nojautuen (*suuret mitat, näkyvyyden katvealueet, suuret tehot*) traktorijokortin ajo-opetuksella voitaisiin parantaa kuljettajan lähtötason osaamista ja näin mahdollisesti parantaa liikenneturvallisuutta.

#### **Ammattipätevyysvaatimukset**

Esitysluonnoksessa ehdotetaan, että traktorin kuljettajan ammattipätevyysvaatimuksia selkeytettäisiin ja traktoreiden kuljettamiseen liitetään vaatimus kuljettajan ammattipätevyydestä vain silloin kun se on perusteltua kuljetustehtävissä toimivien kuljettajien osaamisvaatimusten ja tasapuolisen kohtelun perusteella. Ammattipätevyys ehdotetaan asetettavaksi silloin, kun kysymys on kuorma-autoliikenteen kanssa kilpailevista kuljetuksista traktoreilla, joiden kuljettamiseen vaaditaan kuorma-auton ajokortti. Kilpailevia kuljetuksia olisivat tavaraliikenteen kaupalliset kuljetukset, jotka liittyisivät liiketaloudelliseen tai kaupalliseen toimintaan, elinkeinon tai ammatin harjoittamiseen, kuljetuspalvelujen tarjoamiseen ja kuljetusten suorittamiseen korvausta vastaan. Ammattipätevyyttä ja sen suorittamista koskevat vaatimukset määräytyisivät vastaavasti kuin kuorma-auton kuljettajilla.

LVK toteaa ammattipätevyysvaatimusten olevan perusteltuja.

#### **Moottoritiellä sallittu moottoriajoneuvoliikenne**

Tieliikenneasetuksen (182/1982) 4 §:ssä säädetään moottoritiellä sallitusta moottoriajoneuvoliikenteestä. Sen mukaan moottoritiellä ei saa kuljettaa moottoriajoneuvoa, jonka suurin sallittu tai rakenteellinen nopeus on enintään 50 km/h. Tämän säännöksen mukaan yli 50 km/h kulkevat nopeat traktorit saisivat ajaa moottoritiellä.

LVK toteaa onnettomuustilastoihinsa nojautuen (*traktorien heikko erottuvuus, traktoreiden puutteelliset turvalaitteet, traktoreiden törmäysaggressiivisuus, suuret mitat*), että ilman toimenpiteiden kohdentamista edellä esitettyihin liikenneturvallisuuspuutteisiin, ei yli 50 km/h kulkevien traktoreiden salliminen moottoritiellä ole liikenneturvallisuuden näkökulmasta perusteltua.

**Yhteenveto**

Yhteenvetona lausunnostaan LVK toteaa esitysluonnoksen vaativan tarkennuksia ennen sen jatkokäsittelyä. LVK:n lausunnon keskeiset seikat on esitetty tiivistettynä alla.

- Tulee varmistua siitä, että uuden traktoriluokituksen mukaiset traktorit ovat tarkoituk- senmukaisia eikä traktoriksi rekisteröinnin perusteena ole muuta ajoneuvoluokitusta kevyemmät ajokortti- tai ajoneuvovaatimukset. A- ja b-traktoriluokituksen myötä ilmei- sesti etenkin traktorimönkijöitä voi jatkossa olla houkuttelevaa rekisteröidä b-luokan nopeiksi eli yli 40 km/h kulkeviksi traktoreiksi.
- Liikennevakuutuksesta korvatuista vahingoista koostuvan vahinkotilaston ja liikenne- onnettomuuksien tutkijalautakuntien mukaan:
  - traktoreiden suuret mitat ja näkyvyyden katvealueet aiheuttavat haasteita etenkin ahtaissa paikoissa suoritettavien työtehtävien kanssa (ml. lu- menauraustyöt),
  - traktoreiden turvalaitteet ovat puutteellisia, minkä lisäksi myös niiden tör- mäysaggressiivisuudessa on merkittävästi parannettavaa (ml. alleajosuojauk- sen puuttuminen) sekä
  - traktoreiden tulisi erottua ympäristöstä nykyistä paremmin.
- Yllä esitetyistä seikoista johtuen traktorin käytön yleistymisen tukeminen tieliikentees- sä on perusteltua tehdä hallitusti ja varautuen.
- Nuorten kohonneeseen onnettomuusriskiin, esitysluonnoksessa esitettyihin kansain- välisiin traktorijoluvan ikärajiin sekä esitysluonnoksessa esille nostettuun mahdol- liseen tulevaan EU:n ajokorttisäännösten harmonisointiin vedoten, että nopeimpien traktoreiden (>40 km/h) ajokortin ikärajaksi asetetaan 18 vuotta.
- Onnettomuustilastojen ilmiöihin nojautuen (*suuret mitat, näkyvyyden katvealueet, suuret tehot*) traktorijokortin ajo-opetuksella voitaisiin parantaa kuljettajan lähtötason osaamista.
- LVK toteaa onnettomuustilastoihinsa nojautuen (*traktorien heikko erottuvuus, trakto- reiden puutteelliset turvalaitteet, traktoreiden törmäysaggressiivisuus, suuret mitat*), että ilman toimenpiteiden kohdentamista edellä esitettyihin liikenneturvallisuuspuutte- siin, ei yli 50 km/h kulkevien traktoreiden salliminen moottoritiellä ole liikenneturvalli- suuden näkökulmasta perusteltua

LIKENNEVAKUUTUSKESKUS

Toimitusjohtaja



Ulla Niku-Koskinen

Esittelijä, liikenneturvallisuustudkija



Ilkka Nummelin