

Raskaan kaluston kuljettajien ajokorttikoulutus



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Työryhmä: pj. hallitusneuvos Eija Maunu, LVM		Julkaisun laji Mietintö	
sihteeri ylitarkastaja Marko Rajamäki,		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
Ajoneuvohallintokeskus		Toimielimen asettamispäivämäärä 15.4.2005	
Julkaisun nimi Raskaan kaluston kuljettajien ajokorttikoulutus			
Tiivistelmä <p>Työryhmän tehtävänä oli selvittää kuorma- ja linja-auton kuljettajille tulevien ammattipätevyysvaatimusten vaikutukset ajokorttikoulutuksen sisältöön ja määriin ja kuljettajantutkintoon sekä tehdä ehdotukset ajokorttisäännöksiin tarvittaviksi muutoksiksi. Työryhmän tuli myös selvittää edellytykset ajokortin suorittamiseen kokemuksen perusteella sekä linja-auton ajokortin suorittamiseen B-luokan ajo-oikeuden pohjalta ja linja-auton kuljettajan ikävaatimuksen alentamiseen.</p> <p>Toimeksiantonsa mukaisesti työryhmä antoi ehdotukset muutosten periaatteista 31.8.2005. Koulutuksen sisältöjä ja määriä selvittäessä työryhmää on avustanut Ajoneuvohallintokeskuksen kokoama asiantuntijaryhmä.</p> <p>Työryhmä ehdottaa ajokorttivaatimusten määrittämistä ajoneuvoluokan erityisvaatimusten ja kuljettajan perusvalmiuksien mukaan. C-luokan opetusvaatimukset lisääntyisivät ja CE- ja D-luokan laskisivat nykyisestä. Ennakoivan ajamisen opetusta annettaisiin sekä ajokortti- että ammattipätevyyskoulutuksessa. Ajo-opetuksessa voitaisiin rajoitetusti käyttää simulaattoria. Linja-auton kuljettajan ikärajan alentaminen edellyttäisi tulevien ammattipätevyysvaatimusten mukaisesti toisen vaiheen opetuksen saamista. Kokemusta voitaisiin edelleen hyödyntää raskaan kaluston ajo-oikeutta laajennettaessa, yleensä kuitenkin yhdessä täydentävän opetuksen kanssa.</p> <p>Kuljettajantutkintoja kehitettäisiin ajoneuvoluokan erityisvaatimusten ja käytännön taitovaatimusten mukaisesti. Raskaan kaluston kuljettajan soveltuvuus ajokortin saamiseen arvioitaisiin tehtyjen liikenerikkomusten perusteella. Raskaan kaluston ajokorttikoulutuksen antamisen edellytyksiä edistettäisiin lupajärjestelmän muutoksilla. Ajo-oikeutta C-luokan ajokortilla laajentavista poikkeuksista luovutettiin ja kuljettajalta vaadittaisiin pääsääntöisesti kuljetettavan ajoneuvon luokkaa vastaava ajokortti.</p> <p>Muutokset tulisivat voimaan samaan aikaan ammattipätevyysvaatimusten kanssa vuosina 2008–2009.</p>			
Avainsanat (asiasanat) ajokortti, ajo-oikeus, kuorma-auton kuljettaja, linja-auton kuljettaja, koulutus, kuljettajantutkinto			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM Eija Maunu			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 42/2006		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 952-201-577-6 (painotuote) 952-201-578-4 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä 90	Kieli suomi	Hinta 15 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Arbetsgrupp: ordf. regeringsrådet Eija Maunu (KM), sekreterare överinspektör Marko Rajamäki (Fordonsförvaltningscentralen AKE)		Typ av publikation Betänkande	
		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet 15.4.2005	
Publikation Körkortsutbildningen för förare av tunga fordon			
Referat <p>Arbetsgruppen hade i uppdrag att utreda hur de nya kraven på yrkeskompetens för lastbils- och bussförare inverkar på körkortsutbildningens innehåll och omfattning samt på förarexamen. Arbetsgruppen skulle också lägga fram förslag till ändringar i körkortsbestämmelserna. Vidare undersöktes förutsättningarna för att avlägga körkortsprov på grundval av förarens erfarenhet, att avlägga bussförarkort på grundval av behörighet att framföra fordon av kategori B samt förutsättningarna för att sänka minimiåldersgränsen för bussförare.</p> <p>Arbetsgruppen överlämnade sitt förslag om principerna för de förestående ändringarna den 31 augusti 2005. Vid utredningen av utbildningens innehåll och omfattning har arbetsgruppen biträtt av en sakkunniggrupp sammankallad av Fordonsförvaltningscentralen.</p> <p>Arbetsgruppen föreslår att kraven för att få körkort skall fastställas utifrån de specialvillkor som gäller för den berörda fordonskategorin och förarens grundläggande kompetens. För fordonskategori C leder den föreslagna ändringen till ökade undervisningskrav medan kraven i kategorierna CE och D minskar. Undervisning i defensivt körsätt skall ingå både i utbildningen för körkort och i utbildningen för grundläggande yrkeskompetens. I körundervisningen kan i begränsad utsträckning användas simulatorer. En förutsättning för att minimiåldersgränsen för bussförare kan sänkas är att förarna deltar i undervisning för den andra etappen av förarutbildningen i enlighet med kraven på yrkeskompetens. Förarens erfarenhet kan också ge utvidgad behörighet att framföra tunga fordon, i allmänhet dock endast tillsammans med kompletterande utbildning.</p> <p>Enligt förslaget skall förarexamina utvecklas på grundval av specialvillkoren för den berörda fordonsklassen och villkoren för praktisk färdighet. Frågan om en förare av tunga fordon kan beviljas körkort skall bedömas mot bakgrund av de trafikförseelser som föraren eventuellt gjort sig skyldig till. Förutsättningarna för att ge utbildning för körkort som behövs för att framföra tunga fordon främjas genom ändringar i tillståndssystemet. Det föreslås att undantagen som utvidgar behörigheten att framföra fordon med ett körkort för kategori C slopas och att man i stället av förarna i regel skall kräva ett körkort som motsvarar kategorin för det fordon som framförs.</p> <p>Ändringarna föreslås träda i kraft samtidigt med villkoren för yrkeskompetens åren 2008–2009.</p>			
Nyckelord körkort, körrätt, lastbilsförare, bussförare, utbildning, förarexamen			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid kommunikationsministeriet: Eija Maunu			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 42/2006		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 952-201-577-6 (trycksak) 952-201-578-4 (nätpublikation)
Sidoantal 90	Språk finska	Pris 15 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body)		Type of publication	
Working group, chair: Eija Maunu, Senior Adviser, Ministry of Transport and Communications, secretary: Marko Rajamäki, Senior Officer, Vehicle Administration		Report	
		Assigned by	
		Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
		15 April 2005	
Name of the publication			
Driver qualifications for heavy goods vehicles			
Abstract			
<p>The purpose of the working group was to examine how the new initial qualification requirements that will be set for truck and bus drivers will influence the content of the driving licence training and driver examination, as well as to propose any necessary amendments to the driving licence regulations. A further purpose of the working group was to find out how practical experience could be the basis for a driving licence, how the right to drive of category B could entitle to take the bus driver examination, and whether the age limit for driving a bus could be lowered.</p> <p>On 31 August 2005, the working group suggested guidelines about how to carry out the changes, as commissioned. With regard to the training, particularly its content and amount, the group was assisted by an expert group from the Vehicle Administration.</p> <p>The working group proposes that driving licence requirements be defined according to the special requirements set for each vehicle category and according to the driver's basic skills. There would be more compulsory training time than at present in category C, and less in categories CE and D. Training on defensive driving would be included in both the driving licence and initial qualification requirements. A limited use of a simulator would be allowed in driving lessons. A lower age limit for a bus driver would require instruction in two phases, as described in the new qualification requirements. When expanding the right to drive heavy vehicles, use could still be made of former experience but it should be complemented with supplementary training.</p> <p>Driver examinations would be developed in accordance with the special requirements of each vehicle category and the requirements for practical skills. Any traffic violations would have an impact on obtaining a driving licence for heavy transport. The driving licence system would be changed in order to provide better training for drivers of heavy vehicles. Any exceptions allowing to expand the right to drive of category C would be waived and, as a rule, the driving licence would have to meet the requirements of the corresponding vehicle category.</p> <p>The changes would take effect at the same time as the initial qualification requirements, i.e. in 2008-2009.</p>			
Keywords			
driving licence, right to drive, truck driver, bus driver, training, driver examination			
Miscellaneous			
Contact person at the Ministry: Eija Maunu			
Serial name and number		ISSN	ISBN
Publications of the Ministry of Transport and Communications 42/2006		1457-7488 (printed version)	952-201-577-6 (printed version)
		1795-4045 (electronic version)	952-201-578-4 (electronic version)
Pages, total	Language	Price	Confidence status
90	Finnish	€15	Public
Distributed by		Published by	
Edita Publishing Ltd		Ministry of Transport and Communications	

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 15.4.2005 työryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää raskaan kaluston kuljettajien perustason ammatillista pätevyyttä koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY (ammattipätevyysdirektiivi) toimeenpanosta aiheutuvat vaikutukset kuorma-auton ja linja-auton sekä niiden muodostamien ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseen vaadittavan kuljettajaopetuksen sisältöön ja määriin sekä kuljettajantutkintoon ja siihen pääsemisen edellytyksiin, sekä valmistella ehdotukset tarvittaviksi ajokorttisäännösten muutoksiksi ja muiksi toimenpiteiksi.

Työskentelyn yhteydessä työryhmän tuli myös selvittää edellytykset:

- kokemuksen hyödyntämiselle raskaan kaluston ajo-oikeutta suoritettaessa
- linja-auton ajo-oikeuden suorittamiselle B-luokan ajo-oikeuden pohjalta, sekä
- raskaan kaluston ajo-oikeuden hankkimisen sovittamiselle uuden kuljettajan ohjaus- ja seurantajärjestelmään siinä tapauksessa, että linja-auton kuljettajan vähimmäisikävaatimusta alennettaisiin nykyisestä 21 vuodesta ammatillista pätevyyttä koskevien uusien vaatimusten käyttöönoton yhteydessä.

Työryhmän puheenjohtajana toimi hallitusneuvos Eija Maunu liikenne- ja viestintäministeriöstä. Jäseniksi kutsuttiin tutkija Pekka Tiainen liikenne- ja viestintäministeriöstä, yksikönpäällikkö Ari Herrala Ajoneuvohallintokeskuksesta, erityisasiantuntija Timo Repo opetushallituksesta ja opetusneuvos Markku Lappalainen opetushallituksesta. Työryhmän jäsenenä ja sihteerinä toimi lakimies Johanna Lähde Ajoneuvohallintokeskuksesta, jonka erottua Ajoneuvohallintokeskuksen palveluksesta työryhmän sihteerinä on toiminut ylitarkastaja Marko Rajamäki Ajoneuvohallintokeskuksesta.

Työryhmää on avustanut kaksi Ajoneuvohallintokeskuksen kokoamaa asiantuntijaryhmää, jotka valmistelivat työryhmälle ehdotukset uusiksi ajokorttiopetuksen tuntimääriksi ja opetussisällöiksi sekä ennakoivan ajon koulutuksen sisällöksi. Näiden ryhmien työskentelyyn osallistuivat koulutusohjaaja Heikki Anteroinen Liikenneturvasta, osastonjohtaja Arto Arvola Kouvolan Ammatillisesta Aikuiskoulutuskeskuksesta, kouluttaja Esa Jaakkola Työtehoseuran aikuiskoulutuskeskuksesta, koulutussuunnittelija Mika Jukkara Suomen Autokoululiitosta, ylitarkastaja Pekka Kärkkäinen Ajoneuvohallintokeskuksesta, projektipäällikkö Ari Ojala Ammattienedistämislaitoksesta ja kouluttaja Unto Pentinmäki Huittisten Aikuiskoulutuskeskuksesta.

Työryhmän toimikausi oli 15.4.2005-31.5.2006. Toimikauden aikana työryhmä kokoontui 15 kertaa.

Toimeksiannon mukaisesti työryhmä antoi ministeriölle ehdotuksensa ajokorttisäännöksiin tarvittavien muutosten periaatteista 31.8.2005. Näiden periaatteiden ja niistä saatujen lausuntojen pohjalta työryhmä on valmistellut ehdotuksensa ajokorttilainsäädäntöön tarvittaviksi muutoksiksi. Työryhmä on valmistellut

myös ehdotuksensa tieliikennelain, ajokorttiasetuksen ja sen soveltamispäätöksen säädösmuutoksiksi. Työryhmän ehdotuksissa on myös ennakoivasti huomioitu uuden vireillä olevan ajokorttidirektiivin vaikutukset raskaan kaluston ajokortin suorittamiseen kokonaisuuden hahmottamiseksi. Näiden muutostarpeiden osalta säädösvalmistelu voidaan toteuttaa ajokorttidirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä.

Ajokorttisäännösten muutokset kohdistuvat kuljettajaopetuksen pakollisen koulutuksen määrien ja sisältöjen sekä osin myös ikävaatimusten tarkistuksiin ammatillisen osuuden eriytymisen ja luokkakohtaisten ajokorttivaatimusten tarpeiden johdosta.

Työryhmä katsoo, että kokemus tulisi jatkossakin ottaa soveltuvien osin huomioon ajo-oikeutta laajennettaessa. Kuljettajakokemuksena voitaisiin hyödyntää uusimuotoisesti suoritettua kuljettajan ammattipätevyyttä. Lisäksi työryhmä pitää tärkeänä turvata ajokorttisäännöksiin työelämän käytännön harjoittelun ammattipätevyyttä suoritettaessa.

Ajokorttisäännöksiä koskevien periaatelinjausten ja muutostarpeiden lisäksi työryhmä on kiinnittänyt huomiota autokoululupajärjestelmän kehitystarpeisiin raskaan kaluston opetuksen osalta sekä kuljetusalalle tulevien henkilöiden soveltuvuuden arviointiin.

Työryhmä on työskentelyssään ottanut huomioon ammattipätevyysdirektiivin toimeenpanon edellyttämän lainsäädännön valmistelun ja pyrkinyt yhteen sovitamaan näitä säädöstarpeita.

Saatuaan tehtävänsä päätökseen, työryhmä luovuttaa mietintönsä liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 30 päivänä elokuuta 2006

Eija Maunu

Ari Herrala

Markku Lappalainen

Marko Rajamäki

Timo Repo

Pekka Tiainen

TIIVISTELMÄ

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 15.4.2005 työryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää raskaan kaluston kuljettajien perustason ammatillista pätevyyttä koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY (ammattipätevyysdirektiivi) toimeenpanosta aiheutuvat vaikutukset kuorma-auton ja linja-auton sekä niiden muodostamien ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi vaadittavan kuljettajaopetuksen sisältöön ja määriin sekä kuljettajantutkintoon ja siihen pääsemisen edellytyksiin, sekä valmistella ehdotukset tarvittaviksi ajokorttisäännösten muutoksiksi ja muiksi toimenpiteiksi.

Työskentelyn yhteydessä työryhmän tuli myös selvittää edellytykset:

- kokemuksen hyödyntämiselle raskaan kaluston ajo-oikeutta suoritettaessa
- linja-auton ajo-oikeuden suorittamiselle B-luokan ajo-oikeuden pohjalta, sekä
- raskaan kaluston ajo-oikeuden hankkimisen sovittamiselle uuden kuljettajan ohjaus- ja seurantajärjestelmään siinä tapauksessa, että linja-auton kuljettajan vähimmäisikävaatimusta alennettaisiin nykyisestä 21 vuodesta ammatillista pätevyyttä koskevien uusien vaatimusten käyttöönoton yhteydessä.

Yhteisön lainsäädännöllä (2003/59/EY) asetetaan uudet ammattikuljettajien ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset (ammattipätevyysdirektiivi). Vaatimukset tulevat kuljettajille ajokorttivaatimusten ja ajokortin suorittamisen lisäksi. Säännöksiä on sovellettava linja-auton kuljettajiin 10.9.2008 alkaen ja kuorma-auton kuljettajiin 10.9.2009 alkaen. Uusien vaatimusten toimeenpanoa ja vaikutuksia ammatillisen koulutuksen järjestelmään on selvitetty opetusministeriön työryhmän raportissa 2005:7 Maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpano.

Voimassa olevan käytännön mukaan ajokortti antaa oikeuden myös ammattikuljettajana toimimiseen. Raskaan kaluston ajo-oikeuden saamisen edellytyksenä oleviin kuljettajaopetuksen määriin sisältyy nykyisellään myös ammatillinen osuus. Sen määrä vaihtelee ajokorttiluokittain. CE-luokan ajoneuvoyhdistelmän ja linja-auton ajokortin suorittaminen on koulutuksen ohella mahdollista myös ajokokemuksen perusteella. Yhteisön ajokorttilainsäädäntö ei säätele tapaa, jolla ajokortin saamiseksi suoritettavassa kuljettajantutkinnossa vaadittavat tiedot ja taidot hankitaan. Ammatillisen pätevyyden hankkimistavasta koulutuksella sen sijaan säädetään erityisesti. Suomen käytännön mukaan linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen edellyttää kuorma-auton ajo-oikeutta. Yhteisölainsäädäntöön ei sisälly tällaista vaatimusta vaan ajokortti voidaan suorittaa B-luokan pohjalta. Linja-auton kuljettamisen vähimmäisikä on 21 vuotta, mutta jatkossa ammattipätevyyttä koskeva säännöstö mahdollistaa ikärajan alentamisen jäsenvaltion alueella kansallisesti niin päätettäessä. Ikärajan alentaminen edellyttäisi myös linja-auton ajo-oikeuden sovittamista uuden kuljettajan seurantajärjestelmään, sillä nykyisin linja-auton ajo-oikeutta ei ole voitu antaa lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijalle.

Työryhmän ehdotukset:

- Ajokortin saamiseksi annettavan opetuksen määriä tarkistettaisiin ammatillisten vaatimusten eriytymisestä johtuen. Koulutuksen sisällöt ja määrät mitoitettaisiin niiden vaatimusten mukaan, mitä kysymyksessä olevan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen edellyttää. Etenkin CE- ja D-luokan ajokorttikoulutuksessa määrät laskisivat. Ehdotetut vähimmäismäärät eivät kaikissa olosuhteissa ja kaikkien oppilaiden kohdalla riittäisi tutkintoa varten. Koulutuksen järjestäjien olisi mitoitettava opetustuntien määrä siten, että ne antaisivat edellytykset tutkinnon läpäisemiseen kaikkien oppilaiden osalta.
- Kokemusta voitaisiin edelleen hyödyntää ajo-oikeutta laajennettaessa. Kokemuksena huomioitaisiin uusien vaatimusten mukaisen perustason ammattipätevyuden suorittaminen. Kokemuksen lisäksi vaadittaisiin yleensä täydentävää ajokorttikoulutusta. Täydentävän koulutuksen osuus olisi noin kolmasosa luokkakohdaisesti vaadituista opetusmääristä. Tutkintoon tulon ajankohtaa kokemusperusteella rajoitettaisiin, jos edeltävä tutkinto olisi suoritettu kokemusta hyväksi käyttäen.
- Ennakoivan ajon koulutus jaettaisiin ajokorttikoulutuksen ja ammattipätevyyskoulutuksen kesken siten, että ajokorttikoulutukseen sisältyisi kevyempi ennakoivan ajon koulutus ja ammattipätevyyskoulutukseen kattavampi ennakoivan ajon koulutus. Näin kaikki ajo-oikeuksia hankkivat saisivat peruskoulutuksen ja kaikki ammattikuljettajiksi ryhtyvät kattavamman koulutuksen.
- Raskaiden luokkien ajokorttiin tähtäävässä opetuksessa noin viidesosa vaadittavasta ajo-opetusmäärästä voitaisiin antaa ajosimulaattorilla. Ajo-opetuksessa käytettävän simulaattorin olisi oltava Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymä.
- Ajo-opetukseen käytettävien ajoneuvojen ajohallintalaittevaatimusta tarkistettaisiin. Opetusajoneuvossa vaadittaisiin opettajan ajohallintalaitteet, jos oppilaalla olisi vain B-, C1- tai D1-luokan ajo-oikeus. Ajohallintalaittevaatimus laajenisi myös linja-autoihin. Jos opiskelijalla olisi C- tai D-luokan ajo-oikeus, opettajan ajohallintalaitteita ei vaadittaisi.
- Opettaja katsottaisiin opetusajossa kuljettajaksi, jos oppilaalla olisi B-, C1- tai D1-luokan ajo-oikeus.
- Opetuksen päivittäistä toteutusta raskaan kaluston opetuksessa väljennettäisiin. Kuljettajaopetusta saisi antaa enintään 7 tuntia päivässä ja siitä enintään 4 tuntia voisi olla ajo-opetusta.
- Opettajan pätevyysvaatimukset määriteltäisiin annettavan opetuksen mukaisesti. Ajokorttikoulutuksessa edellytettäisiin opettajalta liikenneopettajalupa ja opetuksessa käytettävän ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistel-

män ajo-oikeus. Opettajan kuljettajakokemusta koskevat vaatimukset siirrettäisiin ammattipätevyyskoulutukseen.

- Kuljettajantutkinto järjestettäisiin jatkossakin samanlaisena riippumatta kokelaan taustasta, mutta tutkinnon vaativuustasoa nostettaisiin ja tutkinnon vastaanottajan valmiuksia parannettaisiin. Raskaan kaluston ajokorttien alhaisempien suoritusmäärien johdosta tutkintopaikkakuntien määräämisessä otettaisiin huomioon paikkakunnan olosuhteet, palvelujen saatavuus ja vastaanottajan edellytykset ammattitaitonsa ylläpitämiseen ja kehittämiseen.
- Ajokokeessa keskityttäisiin entistä enemmän suoritettavan ajokorttiluokan ajoneuvojen erityispiirteisiin ja niistä aiheutuviin vaatimuksiin. Tutkintoon liitettäisiin uusi käytännön koe, jossa kuorma-auton kuljettajilta edellytettäisiin kuorman sidontaan liittyvän osaamisen osoittamista. Käsitteilykokeiden vaativuustasoa kiristettäisiin siihen käytettävissä olevaa aikaa lyhentämällä tai suoritukseen käytettävää rataa tiukentamalla.
- D- ja D1-luokissa ajokortin saamisen edellytyksenä olevaa ikärajaa alennettaisiin siten, että ammattipätevyysvaatimusten mukainen mahdollisuus 18 vuoden vähimmäisikään voitaisiin ottaa käyttöön. Ajo-oikeuden saamisen edellytyksenä olisi toisen vaiheen kuljettajakoulutuksen ja kolmivuotisen opetusperusteisen ammatillisen perustutkinnon suorittaminen.
- D- tai D1-luokan ajokortin voisi suorittaa B-luokan ajo-oikeuden pohjalta. Kuljettajaopetuksen määrät mitoitettaisiin kuljettajan perusvalmiuksien mukaan.
- Ammatillisessa koulutuksessa olevien mahdollisuuksia työssä oppimisen ja käytännön harjoittelun edellyttämään ajoneuvon kuljettamiseen edistettäisiin ottamalla käyttöön väliaikaisjärjestely ajo-oikeuden voimaan saattamiseksi opiskelun aikaisissa ajoissa. Ajo-oikeuden voimaan saattaminen toteutettaisiin kuljettajantutkintotodistuksella. Järjestely olisi tarpeen ajokortin suorittamisiän noustessa uuden ajokorttidirektiivin myötä ensi vuosikymmenellä.
- Opetussuunnitelmaperusteisessa ammatillisessa perustutkintokoulutuksessa annettavan ajokorttikoulutuksen järjestämisen edellytykset turvataisiin myös uudessa linja-auton kuljettajien logistiikan koulutusohjelmassa. Opiskelija voisi osallistua raskaamman ajoneuvoluokan teoriaopetukseen jo ennen B-luokan ajo-oikeuden saamista.
- Autokoululupajärjestelmää kehitettäisiin laajentamalla lupien alueellista voimassaoloa raskaan kaluston ajokorttikoulutuksessa. Raskaan kaluston autokoululupa oikeuttaisi opetukseen koko maan alueella, Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Autokoululuvassa ilmoitettaisiin päätoimipaikan sijainti. Opetuksen antamiseen voitaisiin käyttää muitakin tiloja, joista olisi ilmoitettava valvojalle ennen opetuksen aloittamista. Opetustoiminnas-

ta vastaava johtaja vastaisi luvalla harjoitettavasta toiminnasta, mutta kutakin opetukseen käytettävää tilaa varten olisi ilmoitettava vastaava opettaja. Tilan olisi sovelluttava opetukseen oppilasmäärään ja opetuksen aiheeseen nähden. Tilalta ei vaadittaisi etukäteishyväksymistä.

- C-luokan ajo-oikeuteen liittyvät laajemmat ajo-oikeudet D-luokan linja-auton koeajoon ja siirtämiseen ilman matkustajia sekä E-luokan ajoneuvoyhdistelmän koeajoon ja siirtämiseen ilman kuormaa poistettaisiin. Yhteisön lainsäädäntö ei mahdollista sanottuja poikkeuksia. C-luokkaan sisältyisi laajempia oikeuksia yhteiskunnan turvallisuuden ja järjestyksen kannalta tarpeellisten toimenpiteiden toteuttamiseksi. Poliisilla, palo- ja pelastusmiehillä ja ajoneuvon katsastajalla olisi tarvittaessa tehtävässään rajoitettu oikeus raskaamman kaluston siirtämiseen.
- Raskaan kaluston koulutusta voitaisiin antaa edelleen opetusluvalla. Opetusluvan myöntämisen perusteet määriteltäisiin tarkemmin. Opetusluvan saaminen edellyttäisi oppisopimusta.
- Eräitä kouluajoneuvoja ja tutkintoajoneuvoja koskevia poikkeuskäytäntöjä jatkettaisiin. Ennen 1.10.2003 kouluajoneuvoksi hyväksytyjen ajoneuvojen käyttöä kuljettajantutkinnon ajokokeessa jatkettaisiin 30.9.2013 saakka yhteisön lainsäädännön mukaista siirtymäkautta jatkamalla.
- C-luokan ajoneuvon käyttöä C1-luokan kuljettajaopetuksessa jatkettaisiin uusien ammattipätevyysvaatimuksien käyttöönoton johdosta 15 vuoden ajan. Siirtymäaikaa tarvittaisiin ajokorttien suorittamisessa tapahtuvan kehityksen seuraamiseksi. Siirtymäajan olisi koskettava myös ajoneuvon käyttöä tutkinnossa. Vastaavasti C-luokan kuorma-autoa voitaisiin edelleen käyttää myös C1E-luokan tutkinnossa vetoautona.
- Kuljettajan soveltuvuuden arviointi otettaisiin käyttöön raskaan kaluston ajokortteja suoritettaessa. Soveltuvuuden arviointi tehtäisiin poliisin toimesta ajokorttilupaa myönnettäessä ja sen perusteena olisivat liikenneriikoksista tai rikkomuksista määrätty tai määrättävät ajokiellot. Ajokorttiluvan hakemista edeltävän vuoden aikana määrätty ajokiellot voisivat estää tutkintoon pääsyn.

SISÄLLYSLUETTELO

1. TAUSTAA	9
2. KULJETTAJAOPETUKSEN MÄÄRÄT JA SISÄLLÖT	13
3. KOKEMUKSEN HYVÄKSIKÄYTTÄMINEN AJO-OIKEUTTA SUORITETTAESSA	18
4. IKÄVAATIMUKSET	19
5. KULJETTAJANTUTKINTO	21
6. AJOKORTTIKOULUTUS AMMATILLISESSA KOULUTUKSESSA	23
7. AJO-OIKEUDEN HANKKIMINEN PUOLUSTUSVOIMISSA	25
8. AUTOKOULULUPIEN ALUEELLISTEN RAJOITUSTEN VÄHENTÄMINEN	27
9. AJO-OIKEUSVAATIMUSTEN TILAPÄISET POIKKEUKSET	29
10. AJOSIMULAATTORIOPETUS	30
11. OPETUSLUPAOPETUS	32
12. OPETUS- JA TUTKINTOAJONEUVOVAATIMUKSET	33
13. OPETUKSEN ANTAMINEN	37
14. OPETTAJIEN PÄTEVYYS	39
15. KULJETTAJAN SOVELTUVUUDEN ARVIOINTI	40
16. MUITA EHDOTUKSIA	41
17. TYÖRYHMÄN EHDOTUSTEN VAIKUTUKSISTA	41
18. VOIMAANTULO	42
19. YHTEENVETO TYÖRYHMÄN MUUTOSEHDOTUKSISTA	43

LIITTEET

Liite 1. Työryhmän ehdottamat uudet koulutusvaatimukset

Liite 2. Teoriaopetuksen sisällöt raskaissa luokissa

Liite 3. Työryhmän periaatemuistio 31.8.2005

Liite 4. Yhteenveto työryhmän väliraportista annetuista lausunnoista

Liite 5. Säädosmuutosehdotukset

1. TAUSTAA

1.1 Ammattipätevyysvaatimukset

Suomessa ei ole aiemmin ollut pakollista hankkia erillistä kuljettajan ammattiin liittyvää koulutusta, vaatimuksena on ollut vain auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin suorittaminen. Ajokorttikoulutus on sisältänyt myös kuljettajalta vaadittavan ammatillisen osaamisen, mikä on ollut yhteisön lainsäädännön mukaan mahdollista. Maantieliikenteen kuljettajien perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskeva direktiivi 2003/59/EY harmonisoi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistason Euroopan unionin alueella. Ammattipätevyysdirektiivin myötä perustason ammattipätevyys on ammatin harjoittamisen edellytys ja sitä tulee jatkokoulutuksen avulla pitää ajan tasalla. Ammattipätevyydellä tarkoitetaan sellaista kuljettajan tehtävässä vaadittavaa ammatillista osaamista, jota kuljettajalla on oltava ajokortin lisäksi.

Uusien vaatimusten tarkoituksena on varmistaa kuljettajan ammattitaito sekä ammattiin pääsemisen että sen jatkuvan harjoittamisen osalta. Säännöt koskevat kaikkia kuljettajia riippumatta siitä, harjoittavatko he ammattiaan omaan tai toisen lukuun itsenäisinä ammatinharjoittajina tai työntekijöinä.

Jäljempänä tarkoitettujen työryhmän ehdotusten mukaisesti Suomessa ammattikuljettajaksi aikova voisi hankkia direktiivin vaatiman ammattipätevyyden koulutuksella, joko suorittamalla koulutusjärjestelmään kuuluvan ammatillisen perustutkinnon tai ammattitutkinnon, taikka suorittamalla tutkinnon osaksi määritellyn koulutusjakson. Koulutus voitaisiin suorittaa myös autokoulussa tai puolustusvoimien kuljettajakoulutuksessa

Ammatillisen koulutuksen mukainen laajempi suoritusvaihtoehto koostuisi seuraavista tutkintovaihtoehdoista:

- logistiikan perustutkinto
- metsäalan perustutkinnon metsäkonealan koulutusohjelma
- yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinto
- linja-autonkuljettajan ammattitutkinto
- puutavaran autokuljetuksen ammattitutkinto.

Pelkästään direktiivin vaatimusten mukainen koulutus olisi laajuudeltaan 280 tunnin opiskelujakso, jonka lisäksi olisi suoritettava direktiivin edellyttämä teoriakoe. Koulutuksen voisi suorittaa myös nopeutetusti, jolloin opiskelujakson pituus on 140 tuntia. Tällöin oikeudet kuljettajana toimimiseen olisivat rajoitetummat kuin täysimittaisen koulutuksen saaneella. Koulutuksen sisältönä on kuljettajan ammatissa tarvittavat perustiedot ja –taidot kuljetusten kuljettajalle asettamista vaatimuksista, liikenneturvallisuuteen sekä kuljettajan ja kuljetusten turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä.

Ammattipätevyysdirektiivissä määritellyn ammatillisen pätevyyden ylläpitäminen edellyttää säännöllistä jatkokoulutusta. Jatkokoulutuksen kokonaismäärä

olisi 35 tuntia viidessä vuodessa. Vaatimus jatkokoulutuksesta tulee koskemaan myös ennen lain voimaantuloa alalla toimineita kuljettajia. Suomessa direktiivin velvoitteet koskevat noin 80 000 - 90 000 ammatikseen raskaan kaluston kuljettajina toimivaa henkilöä.

Säännökset koskevat linja-auton kuljettajia 10.9.2008 alkaen ja kuorma-autonkuljettajia 10.9.2009 alkaen. Ammattipätevyysdirektiivin vaatimuksia ja niiden soveltamista kansallisella tasolla on käsitelty tarkemmin Opetusministeriön asettaman kuljettajakoulutusdirektiivityöryhmän raportissa (Maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpano - Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2005:7).

1.2 Uusi ajokorttidirektiivi

Euroopan parlamentin ja neuvoston käsiteltävänä on parhaillaan komission ehdotus KOM(2003)621 uudeksi ajokorttidirektiiviksi. Se sisältää ehdotuksia myös raskaan kaluston ajokorttien ikävaatimusten muutoksiksi asteittaisuuden lisäämiseksi myös raskaan kaluston ajo-oikeuksien suorittamisessa. Sen mukaan kevyempien kuorma-autojen ja vähemmän matkustajapaikkoja sisältävien linja-autojen ajokortit olisivat suoritettavissa nuoremmalla iällä kuin laajemman ajo-oikeuden sisältävät ajokortit. Sen mukaan raskaan kaluston kuljettajan ajokorttiäät olisivat pysytettävissä nykytasolla vain hankkimalla ammattikuljettajan pätevyys.

Ajokortin suorittamisen ikäraajat vaihtelisivat 18 vuodesta 24 vuoteen. Harmonisoidujen ikärajojen mukaan esimerkiksi C- ja CE-luokka olisivat suoritettavissa ammattipätevyyden kautta 18-vuotiaana ja D-luokka 21-vuotiaana. Ilman ammattipätevyyttä ikäraajat olisivat:

- C1- ja C1E-luokassa 18 vuotta
- C- ja CE-luokassa 21 vuotta
- D1- ja D1E-luokassa 21 vuotta
- D- ja DE-luokassa 24 vuotta.

Neuvosto on saavuttanut asiassa poliittisen yhteisymmärryksen keväällä 2006. Mikäli Euroopan parlamentti hyväksyy osaltaan ehdotuksen voisi direktiivi tulla voimaan loppuvuodesta 2006. Tällöin se olisi saatettava kansallisesti voimaan aikaisintaan vuonna 2012 kuuden vuoden siirtymäkauden jälkeen.

1.3 Ajokorttikoulutus ja raskaan kaluston ajokorttiluokat

Raskaan kaluston ajokorteista kuorma-auton ajokorttia on Suomessa perinteisesti pidetty B-luokan ajokortin kanssa rinnasteisena ajokorttina. Se on voitu suorittaa ns. ensimmäisenä auton ajokorttina. Tästä ovat olleet osoituksena myös kuljettajaopetuksen määrät. Kuorma-auton ajokorttia varten koulutus on annettu pääosin autokouluissa. Raskaan ajoneuvoyhdistelmän ja linja-auton ajokortteja on paremminkin pidetty ammattiajokortteina. Kuljettajaopetuksen määrät ovat niiden kohdalla olleet huomattavasti suuremmat ja opetuskin on pääosin saatu

ammattillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä ammatillisissa aikuiskoulutuskeskuksissa.

Ajokortin saamiseksi annettavassa kuljettajaopetuksessa on noudatettava Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymää opetussuunnitelmaa, myös silloin, kun opetusta annetaan ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä. Ajoneuvohallintokeskus vastaa kuljettajantutkintotoiminnasta, ajokorttitutkintojen sisällöstä ja autokoulujen valvonnasta. Käytännössä tutkinnon vastaanottoon ja valvontaan liittyvät tehtävät hoidetaan tutkinnon vastaanottajien avulla hankkimalla palvelut yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta. Toimintaa koskee laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä (535/1998). Ajoneuvohallintokeskus vastaa myös ammatillisen koulutuksen yhteydessä annettavan ajokorttikoulutuksen valvonnasta ja koulutuksessa noudatettavan opetussuunnitelman hyväksymisestä. Ajokorttilainsäädännössä säädetään ajokorttikoulutuksessa käytettäviä ajoneuvoja samoin kuin ajo-opetusta antavia opettajia koskevista vaatimuksista ja niiden yhteydessä noudatettavista hyväksymismenettelyistä.

Raskaan kaluston kuljettajien ajokorttiluokat, joihin ammattipätevyysvaatimukset vaikuttavat, ovat seuraavat:

- C-luokka: kuorma-autot ja muut ajoneuvot, joiden kokonaismassa ylittää 3 500 kg ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle, ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg, sekä liikennetraktorit niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen;
- CE-luokka: ajoneuvoyhdistelmät, joissa vetoautona on C-luokan ajoneuvo ja hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on yli 750 kg tai ajoneuvoyhdistelmät, joissa vetoautona on C1-luokan ajoneuvo ja yhdistelmän kokonaismassa yli 12 000 kg tai hinattavan ajoneuvon kokonaismassa ylittää vetoauton omamassan;
- C1-luokka: kuorma-autot ja muut ajoneuvot, joiden kokonaismassa on yli 3 500 kg mutta enintään 7 500 kg ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle, sekä ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg;
- C1E-luokka: ajoneuvoyhdistelmät, joissa vetoautona on C1-luokan ajoneuvo ja yhdistelmän kokonaismassa enintään 12 000 kg;
- D-luokka: linja-autot ja muut ajoneuvot, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle, sekä ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg;
- D1-luokka: linja-autot ja muut ajoneuvot, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle, kuitenkin enintään 16 henkilölle, ja

ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg;

- D1E: ajoneuvoyhdistelmät, joissa vetoautona on D1-luokan ajoneuvo ja yhdistelmän kokonaismassa enintään 12 000 kg;
- DE: ajoneuvoyhdistelmät, joissa vetoautona on D-luokan ajoneuvo ja hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on yli 750 kg tai ajoneuvoyhdistelmät, joissa vetoautona on D1-luokan ajoneuvo ja yhdistelmän kokonaismassa yli 12 000 kg tai hinattavan ajoneuvon kokonaismassa ylittää vetoauton omamassan .

Ajoneuvon kokonaismassalla tarkoitetaan edellä ajoneuvon rekisteriin merkittyä kokonaismassaa tai, jollei ajoneuvoa ole rekisteröitävä, sen todellista kokonaismassaa. Ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassalla tarkoitetaan vastaavalla tavalla määräytyvää yhdistelmän muodostavien ajoneuvojen yhteenlaskettua kokonaismassaa. Ajoneuvon omamassalla tarkoitetaan sen rekisteriin merkittyä omamassaa.

Ajokorttidirektiivissä 91/439/ETY asetetaan ajokortteja ja niiden suorittamista koskevat vähimmäisvaatimukset. Suomessa käytössä olevat alaluokat C1 ja D1 sekä niitä vastaavat E-luokan yhdistelmät otettiin käyttöön yhteisölaainsäädännön myötä mainitun direktiivin tullessa voimaan 1.7.1996 lukien.

Ajoneuvon luokkaa vastaava ajokortti oikeuttaa Suomessa sekä yksityis- että ammattiajoon. Nykyiseen käytäntöön siirryttiin vuonna 1972 ajokorttiasetuksen 447/1972 antamisen yhteydessä. Tuolloin luovuttiin erillisistä yksityis- ja ammattiajokorteista ja ajokortin suorittamista koskevat luokkakohtaiset vaatimukset yhdenmukaistettiin ajotehtävän laadusta riippumatta. Muutoksen yhteydessä otettiin käyttöön myös E-luokan yhdistelmäajokortti, joka annettiin kaikille ikävaatimuksen täyttäneille kuorma-auton ajokortin haltijoille.

1.4 Työryhmän väliraportin periaatteet ja niistä saatu palaute

Työryhmä antoi toimeksiantonsa mukaisesti 31.8.2005 väliraportin ministeriölle muutosten päälinjausta. Niissä työryhmä linjasi mm. opetuksen määriä ja sisältöjä sekä ajokortin suorittamisen perusteita tulevien ammattipätevyysvaatimusten johdosta. Ajokorttisäännösten muutokset tähtäisivät kuljettajaopetuksen pakollisen koulutuksen määrien tarkistuksiin ammatillisen osuuden eriytymisen ja luokkakohtaisten ajokorttivaatimusten tarpeiden johdosta. Työryhmä ehdotti mm. vähennyksiä CE- ja D-luokan ajokorttikoulutuksen määriin, D-luokan ikärajan alentamista ammattipätevyysäännösten puitteissa ja kokemuksen hyväksymistä edelleen jossain määrin ajo-oikeutta laajennettaessa. Varsinaisia ajokorttisäännöksiä koskevien periaatelinjausten lisäksi työryhmä kiinnitti huomiota autokoululupajärjestelmän kehitystarpeisiin raskaan kaluston opetuksen osalta.

Raportin linjauksista pyydettiin sidosryhmiltä lausunnot 31.10.2005 mennessä. Lausunnon antoivat Ajovarma Oy, Ammatillisten aikuiskoulutuskeskusten liitto ry, Auto- ja kuljetusalan koulutustoimikunta, Kuljettajaopettajat, Kuljetusalan aikuiskoulutuskeskukset/aikuisopistot, Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskus, Linja-autoliitto, opetusministeriö, Pääesikunta, Suomen Autokoululiitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry.

Suurin osa lausunnonantajista piti työryhmän esittämiä linjauksia oikeansuuntaisina. Kriittisimmin linjauksiin suhtautuivat aikuiskouluttajat (Ammatillisten aikuiskoulutuskeskusten liitto ry ja Kuljetusalan aikuiskoulutuskeskukset/aikuisopistot), joiden mukaan esitys, lähinnä vähentyvien ajo-opetusmäärien johdosta, ei ole omiaan lisäämään osaamista, parantamaan liikenneturvallisuutta ja kohottamaan kuljettajan ammatin arvostusta. Myös D-luokan ikärajan laskuun suhtauduttiin samalla tavoin kriittisesti kuin ammattipätevyyssäännösten kohdalla.

Työryhmän väliraportti ja yhteenveto saaduista lausunnoista ovat liitteinä 2 ja 3.

2. KULJETTAJAOPETUKSEN MÄÄRÄT JA SISÄLLÖT

Ajoneuvon kuljettamisen edellyttämää ajo-oikeutta koskevat säännökset sisältyvät tieliikennelakiin (267/1981) ja sen nojalla annettuun ajokorttiasetukseen (845/1990). Tieliikennelain 64 §:n 1 momentin (1167/1999) mukaan ajoneuvon kuljettajalla on eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta oltava ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus. Säännökset kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksistä (28 §) ja ajokortin ikävaatimuksista (10 §) sisältyvät ajokorttiasetukseen. Kuljettajaopetusta ja sen määriä koskevat tarkemmat säännökset sisältyvät ajokorttiasetuksen soveltamisesta annettuun liikenneministeriön päätökseen (846/1990).

Kuorma-auton ajokortin saamiseksi vaaditaan aina kuljettajaopetusta, johon ajokorttiasetuksen 19 §:n mukaan on tarpeellisilta osin sisällytettävä myös ammatimaista liikennettä koskevat määräykset sekä tiedot auton rakenteesta ja huollosta. C1-luokan kortteja ei ole käytännössä suoritettu lainkaan. C- ja C1-luokassa teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 32 tuntia ja ajo-opetuksen vähintään 30 tai 32 ajokertaa siitä riippuen, sisältyykö opetukseen myös pimeällä ajamisen opetus. Ajokortti voidaan kuljettajaopetuksen puolesta suorittaa niin sanottuna ensimmäisenä auton ajokorttina, jolloin opetusmäärät pitävät sisällään myös B-luokan opetuksen. Kuorma-auton ajokortin saamiseksi suoritettavaan kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä on kuitenkin B-luokan ajo-oikeus, vähintään niin, että B-luokan tutkinto on suoritettu. Säännösten mukaan koulutuksen vähimmäismääristä voidaan poiketa Ajoneuvohallintokeskuksen yleisten ohjeiden perusteella, jos kokelas on esimerkiksi aiemmin suorittanut alemman luokan ajokortin. Ohjeiden mukaan korotettaessa B-luokasta C-luokkaan opetuksen vähimmäismäärät ovat 12 tuntia teoriaa ja 5 ajokertaa. C-luokan opetuk-

nessa teoriaopetustunnin vähimmäispituus on 45 minuuttia ja ajokerran 25 minuuttia.

CE-luokassa kuljettajaopetuksen määrä on vähintään 300 tuntia, josta vähintään 80 tuntia on ajo-opetusta liikenteessä. Koulutus on saatu pääosin ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä, jolloin koulutuksen todellinen määrä on ollut huomattavasti pelkkää ajokorttikoulutusta suurempi. Ajokorttikoulutuksen määrään on sisällytetty tulevaa ammattipätevyyskoulutusta vastaavassa määrin ammatilliseen osaamiseen tähtäävää opetusta. Tunti ajo-opetusta vastaa tässä opetuksessa kahta ajokertaa. Lisäksi edellytetään kuljettajaopetuksen toisen vaiheen opetus saaduksi ennen tutkintoon tuloa. C1E-luokassa teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 12 tuntia ja ajo-opetuksen 18 ajokertaa. C1E-luokan yhdistelmäkortteja on C1-luokasta poiketen suoritettu jossain määrin. Tutkinto on voitu suorittaa C-luokan ajokortin perusteellakin. C1E-luokassa kokemukseksi riittää vähintään yhden vuoden voimassa ollut C-luokan muu kuin lyhytaikainen ajo-oikeus, eli tämän ajan voimassa ollut ajo-oikeus, joka on saatu kuljettajaopetuksen toisen vaiheen suorittamisen ja uuden kuljettajan rikkomusseurannan jälkeen aikaisintaan 1,5 vuoden kuluttua ensimmäisen auton ajokortin saamisesta.

D-luokassa kuljettajaopetuksen vähimmäismäärä on 300 tuntia, josta vähintään 60 tuntia on oltava ajo-opetusta. Opetus hankitaan pääosin samoin kuin CE-luokan kohdalla on todettu. Käytännössä myös tällöin opetuksen määrä on ollut ajokorttivaatimuksia olennaisesti suurempi ja ammatillisen osaamisen puolesta painottuneempi. Kuljettajantutkintoon tulijalta vaaditaan lisäksi muu kuin lyhytaikainen C-luokan ajo-oikeus. D1-luokassa kuljettajaopetuksen vähimmäismäärä on 25 tuntia teoriaa ja 10 tuntia ajo- ja toimintaharjoituksia sekä lisäksi vaaditaan ensiapukoulutus tai vastaavat tiedot. Ajoharjoitukset koostuvat ajoneuvon käsittelyharjoituksista sekä ajamisesta liikenteessä. Toimintaharjoituksiin sisältyvät mm. ajoharjoitteluradalla tehtävät harjoitukset, työhön liittyvät harjoitukset, kuten esim. pyörätuolin kiinnittäminen ajoneuvoon sekä toiminta onnettomuuspaikalla. Ensiapukoulutusvaatimuksena on pidetty Ensiapu 1-kurssia tai vastaavan laajuista, opetussuunnitelman yhteydessä erikseen hyväksyttyä ensiapukurssia. D-luokassa ensiapuopetusta sisältyy opetussuunnitelmaan. Tunti ajo-opetusta tai toimintaharjoituksia vastaa kahta ajokertaa.

DE- ja D1E-luokan tutkintoon pääsyyn riittää vetoauton ajo-oikeus ilman erityisiä koulutus- tai kokemusvaatimuksia.

Ennakoivaan ajamiseen liittyviä asioita on sisällytetty kaikkeen raskaan kaluston opetukseen ja kaikissa vahvistetuissa CE- ja D-luokan opetussuunnitelmissa on kattava erillinen ennakoivan ajon koulutus, pituudeltaan noin 20 tuntia. Ennakoivan ajon kurssin tavoitteena on antaa kuljettajille valmiuksia

- välttää vaaratilanteisiin joutumista parantamalla ennakointitaitoa ja kehittämällä kuljettajien kykyä tunnistaa riskitekijöitä ja ottaa ne huomioon omassa toiminnassaan
- toimia myös kriittisissä tilanteissa ja ennakointimahdollisuuksien ääri rajoilla
- toimia siten, että onnettomuuteen jouduttaessa sen henkilö- ja aineelliset vahingot olisivat mahdollisimman pienet.

Ajokorttikoulutuksen edellytetään täyttävän maantieliikenteen ammattikuljettajien koulutuksen vähimmäistasosta annetun neuvoston direktiivin 76/914/ETY vaatimukset. Vaatimukset ovat olennaisesti yleisemmät ja vaatimattomammat tuleviin ammattipätevyysvaatimuksiin verrattuna, eivätkä sisällä määräyksiä koulutuksen pituudesta.

Ajokorttidirektiivissä on määritetty raskaiden luokkien tutkintovaatimukset, jotka ohjaavat myös opetuksen sisältöä. Tutkintovaatimuksina ovat mm: ajoonlähötarkastuksen suorittaminen, perävaunun irrottaminen ja kiinnittäminen, peruuttaminen mutkassa, pysäköinti matkustajien ottamista varten ja ajaminen liikenteessä. Tutkinto on edellytetty mahdollisuuksien mukaan suoritettavaksi vaihtelevissa liikenneolosuhteissa ja -ympäristöissä.

Ajokorttiin tähtäävään opetukseen raskaissa luokissa sisältyy mm: ajoneuvotekniikka, yhteistyö ja asiakaspalvelu, turvallisuus, kappaletavarakuljetukset, massatavara-, erikois-, ja säiliökuljetukset, kaupunki-, kauko- sekä tilausajoliikenne.

Yhdistelmäajoneuvonkuljettajan kuljettajantutkintoon valmentavan koulutuksen sisältöjä ovat ajoneuvotekniikka, yhteistyö ja asiakaspalvelu, turvallisuus, kappaletavarakuljetukset, massatavara- ja erikoiskuljetukset sekä säiliökuljetukset.

Työryhmän ehdotukset

Jatkossa ajokorttikoulutus antaa pelkästään oikeuden ajoneuvon kuljettamiseen. Se muodostaa perustan ammattipätevyyskoulutukselle, vaikka toteutus voi tapahtua rinnakkain. Ajokorttikoulutuksella annetaan valmiudet ajoneuvon kuljettamiseen liikenteessä erilaisissa liikennetilanteissa ja -ympäristöissä turvallisesti ja joustavasti liikennesäännöt ja määräykset ja muut tienkäyttäjät huomioon ottaen. Työryhmä ehdottaa, että ajokorttikoulutuksen määrä mitoitetaan kuljetettavan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän vaatimusten mukaisesti. Koulutuksen määrässä huomioidaan se, että kaikilla ajoneuvon kuljettajilla on riittävät perustiedot ja taidot kysymyksessä olevan ajoneuvon kuljettamiseksi sen erityispiirteet huomioon ottaen, liittyvätpä ne sitten tavarain tai henkilöiden kuljettamiseen. Ajokorttidirektiivissä ei määritellä ajo-opetuksen sisältöjä, mutta tutkinnon sisältöjen vähimmäisvaatimukset on tarkkaan määritetty. Ajokorttikoulutuksen on tähdättävä tutkinnon edellyttämien vaatimusten täyttämiseen.

Raskaimpien ajokorttiluokkien CE ja D ajo-oikeutta varten tarvittavan koulutuksen määrää alennetaan nykyisistä vaatimuksista niihin sisältyvän laajan ammatillisen osuuden vuoksi. Kansainvälisesti katsoen nykyiset CE- ja D-luokan opetuksen määrää koskevat vaatimukset ovat vaativat. Ehdotetut muutokset tuovat vaatimukset lähemmäksi kansainvälistä tasoa. Jatkossa ammatillinen opetus hoidetaan ammattipätevyysdirektiivin vaatimusten mukaisesti ja se koskee ainoastaan niitä henkilöitä, jotka aikovat toimia kuljettajan ammatissa.

Kuorma-auton ja muiden raskaiden ajoneuvojen ja yhdistelmien koulutusvaatimuksia tarkistetaan siten, että kuljettajalla on kaluston edellyttämät tiedot ja tai-

dot sekä riittävät perusvalmiudet ajoneuvon kuljettamiseen liikenteessä. Useimmissa tapauksissa tämä merkitsee opetusvaatimuksen lisäystä.

Pohjavaatimuksena raskaan kaluston ajo-oikeuden saamiselle olisi aina B-luokan ajo-oikeus. Kuljettajaopetuksen vaatimukset määriteltäisiin kunkin luokan osalta erikseen. Yhdistelmäluokissa olisi B-luokan ajo-oikeuden lisäksi vaatimuksena aina vetoauton ajo-oikeus. Nykyisin raskaammissa luokissa on ollut pohjavaatimuksena C-luokan ajo-oikeus, mutta jatkossa esimerkiksi B-luokan ajo-oikeuden haltijalla olisi mahdollisuus suorittaa D-luokan tutkinto saatuaan vaaditun opetuksen ja täyttäessään ikävaatimuksen.

Työryhmän ehdotukset uusiksi koulutusvaatimuksiksi teoria- ja ajo-opetuksessa:

Seuraavissa B-luokan kuljettajaopetus ja ajo-oikeus pohjavaatimuksena:

C1:	9 tuntia teoriaopetusta + 5 tuntia ajo-opetusta
C:	12 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta
D1:	15 tuntia teoriaopetusta + 15 tuntia ajo-opetusta
D:	27 tuntia teoriaopetusta + 40 tuntia ajo-opetusta

Seuraavissa C1- tai C- luokan ajo-oikeus pohjavaatimuksena

C1->C:	3 tuntia teoriaopetusta + 5 tuntia ajo-opetusta
C1E:	8 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta
CE:	15 tuntia teoriaopetusta + 30 tuntia ajo-opetusta
C1E->CE:	7 tuntia teoriaopetusta + 20 tuntia ajo-opetusta
D1:	9 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta
D:	15 tuntia teoriaopetusta + 30 tuntia ajo-opetusta

Seuraavissa D1- tai D- luokan ajo-oikeus pohjavaatimuksena

C1:	3 tuntia teoriaopetusta + 2 tuntia ajo-opetusta
D1E:	8 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta.
D1->D:	6 tuntia teoriaopetusta + 15 tuntia ajo-opetusta
DE:	8 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta

Tunti ajo-opetusta vastaa edellä vähintään 50 minuuttia.

Työryhmän ehdotukset opetuksen määrästä ja sisällöistä perustuvat kahden asiantuntijaryhmän ehdotuksiin. Ajoneuvohallintokeskus kokosi sivulla 3 mainitut ryhmät, jotka valmistelivat ehdotukset uusiksi ajokorttiopetuksen tuntimääriksi ja opetussisällöiksi sekä ennakoivan ajon koulutuksen sisällöksi.

Työryhmä ei ehdota muutoksia siihen, että CE-luokan ajo-oikeuden suorittaminen antaa oikeuden myös DE-luokan ajo-oikeuden saamiseen, jos kuljettajalla on D-luokan ajo-oikeus tai hän sellaisen myöhemmin hankkii. Tämä vastaavuus tunnustetaan myös ajokorttidirektiivissä. CE -luokan ajokortin omaavalla henkilöllä on käytännön kokemusta perävaunun vetämisestä ja käsittelystä raskaalla ajoneuvolla, mikä puoltaa myös DE-luokan ajo-oikeuden saamista.

Työryhmä ehdottaa, että ennakoivan ajon koulutusta sisällytettäisiin jatkossa kaikkeen raskaan kaluston kuljettajakoulutukseen ja opetussuunnitelmiin. Koulutus jaettaisiin ajokorttikoulutuksen ja ammattipätevyyskoulutuksen kesken siten, että ajokorttikoulutukseen sisältyisi ns. kevyt ennakoivan ajon koulutus ja ammattipätevyyskoulutukseen kattavampi ennakoivan ajon koulutus. Ajokorttikoulutuksessa käsiteltäisiin ajoneuvoluokkakohteisesti ennakoivaa ajamista, jolloin ajokorttia suorittava henkilö saisi portaittain ennakoivan ajamisen koulutusta kaikissa suorittamissaan ajokorttiluokissa. Laajempi ennakoivan ajon koulutus sisällytettäisiin pidempikestoisen ammattipätevyyskoulutuksen yhteyteen, jolloin tietoja ja taitoja pystyttäisiin syventämään perustaitoihin verrattuna. Näin kaikki ajo-oikeuksia hankkivat saisivat peruskoulutuksen ja kaikki ammattikuljettajiksi ryhtyvät kattavan koulutuksen. Ennakoivan ajon koulutus olisi sisällytettävä aina Ajoneuvohallintokeskuksessa hyväksyttävään opetussuunnitelmaan.

Työryhmä ehdottaa lisäksi, että ensiapukoulutus sisällytetään kaikkien raskaiden ajokorttiluokkien opetussuunnitelmiin. Nykyisin ensiapukoulutus on sisältynyt säädösperusteisesti ainoastaan linja-autoluokkien (D1 ja D) opetusvaatimuksiin. Ensiapukoulutus on lisäksi sisällytetty useimmiten CE-koulutusohjelmiin. Jatkossa ensiapukoulutus halutaan laajentaa koskemaan kaikkien raskaiden ajoneuvoluokkien opetusta. Ensiapuosuus tulisi suhteuttaa opetettavan luokan tuntimääriin, jolloin tuntimäärä ajokorttiin tähtäävässä opetuksessa määräytyisi luokkakohteisesti. Lähtökohtana olisi toiminta onnettomuuspaikalla. Ammattipätevyyttä suoritettaessa ensiapukoulutuksen osuus voisi olla laajempi, esimerkiksi Ensiapu 1 -kurssi, joka vastaa nykyistä käytäntöä esimerkiksi D-luokan kohdalla.

Työryhmän ehdottamat uudet koulutusvaatimukset ja teoriaopetuksen sisällöt on esitetty kootusti liitteessä 1.

3. KOKEMUKSEN HYVÄKSIKÄYTTÄMINEN AJO-OIKEUTTA SUORITETTAESSA

Nykyisen käytännön mukaan raskaiden luokkien kuljettajantutkintoon pääseminen on C- ja C1-luokkia lukuun ottamatta mahdollista myös kokemuksen perusteella, ilman koulutusta. Tästä on säädetty ajokorttiasetuksessa (28 §; 845/1990).

Kokemusvaatimukset raskaissa luokissa ovat seuraavat:

C1E: tutkintoon tulijalla on ollut vähintään vuoden muu kuin lyhytaikainen C-luokan ajo-oikeus tai ulkomailla annettu C-luokan ajokortti

CE: tutkintoon tulija on tutkintoa edeltäneiden viiden vuoden aikana ajanut liikenteessä päätoimisesti C-luokan ajoneuvoa, jonka kokonaismassa on vähintään 12 000 kg, yhtäjaksoisesti vähintään kolme kuukautta

D1 ja D: tutkintoon tulija on tutkintoa edeltäneiden viiden vuoden aikana ajanut päätoimisesti vähintään vuoden liikenteessä autoa, jonka kokonaismassa on vähintään 12 000 kg.

Ajokokemuksen perusteella tutkintoja suoritettiin vuonna 2003 CE -luokassa 899 kpl, joka on 60% kaikista suoritetuista CE-luokan tutkinnoista. Linja-auton (D1 ja D-luokka) ajokortteja suoritettiin kokemuksen perusteella 514 kpl vuonna 2003, joka on noin 30% kaikista suoritetuista D1- ja D-luokan tutkinnoista. Kokemuksen osoittamiseen ja tarkastamiseen on käytännössä liittynyt jossain määrin ongelmia. Etenkin vaatimus päätoimisuudesta ja kokemukselle asetettu määräaika ovat näitä ongelmia aiheuttaneet. Päätoimisuutta ei ole tarkemmin määritelty eikä se myöskään aina ole yhteneväinen mahdollisten ajokilometrien kanssa. Ajotehtävän luonteesta riippuen päätoimiselle kuljettajalle ei välttämättä kerry paljoakaan ajokilometrejä, mutta vastaavasti sivutoiminen kuljettaja saattaa ajaa pitkiä matkoja ja kilometrejä voi kertyä paljonkin.

Kysymyksessä on vakiintunut käytäntö, jonka vuoksi työryhmä katsoo, että kuljettajantutkintoon pääseminen kokemuksen perusteella on perusteltua pysyttää. Kokemuksen kohdalla tulee kuitenkin varmistua siitä, että saadun kokemuksen voidaan katsoa antaneen riittävät valmiudet tutkintoon pääsemiseksi.

Työryhmä ehdottaa, että alemman luokan ajokokemusta voidaan edelleen hyödyntää ajo-oikeutta laajennettaessa, jos kuljettaja on sen lisäksi suorittanut uusien vaatimusten mukaisen perustason ammattipätevyyden. Päätoimisuuden osoittamiseen ja tarkastamiseen liittyvien ongelmien vuoksi perustason ammattipätevyyden suorittamista voitaisiin pitää vastaavana ajokokemuksen osoituksena varsinkin, jos kuljettajalla olisi ollut sen nojalla mahdollisuus toimia kuljettajan tehtävässä jonkin aikaa. Riittävänä aikana voitaisiin pitää yhtä vuotta perustason

ammattipätevyyden suorittamisesta tai kahta vuotta, jos perustason ammattipätevyys on suoritettu nopeutetulla koulutuksella.

Ammattipätevyysvaatimuksen ohella kuljettajalle olisi asetettava vaatimus täydentävän koulutuksen saamisesta. Erityisen perusteltuna työryhmä pitää täydentävän koulutuksen vaatimista silloin, kun kuljettajalla ei ole ollut mahdollisuuksia harjoitella ajamista yhdistelmällä. Yhtä perusteltuna työryhmä pitää sitä, että kuljettajalla ei ole ollut mahdollisuutta harjoitella ajamista pitkällä linja-autolla. Poikkeuksena täydentävän koulutuksen vaatimisesta työryhmä pitää C-luokan ajo-oikeuden suorittamista silloin, kun kuljettajalla on ennestään C1-luokan ajo-oikeus. Tällaisessa tapauksessa työryhmä katsoo, että C1-luokan ajoneuvolla saatava ajo-oikeus voi olla riittävä C-luokan tutkintoon pääsemiseksi. Työryhmä ehdottaa, että muussa tapauksessa ajokokemuksen kautta tutkintoon tulijoilta vaadittaisiin kokemuksen lisäksi kolmasosa (33 %) luokkakohtaisesti vaadituista ajo- ja teoriaopetusmääristä, jotka on esitetty kohdassa 2. Vaatimus koskisi kaikkia muita raskaita luokkia. Ehdotuksen mukaisesti kokemuksen kautta tutkintoon tulevalta vaadittaisiin esimerkiksi CE-luokassa 5 tuntia teoriaopetusta ja 10 tuntia ajo-opetusta.

Kokemuksen käyttöä tutkintoon tulon perusteella olisi kuitenkin syytä rajoittaa, jos edellinen tutkinto on suoritettu tässä tarkoitettun kokemusvaatimuksen mukaisesti. Tällöin tutkintoon voisi kokemuksen perusteella päästä vasta vuoden kuluttua edellisestä kokemuksen perusteella suoritetusta tutkinnosta. Täyden koulutuksen perusteella tutkinto olisi suoritettavissa ilman eri rajoituksia.

4. IKÄVAATIMUKSET

Ajokorttiasetuksen 10 §:ssä säädetään ajokortin ikävaatimuksista. Kuorma-auton ajo-oikeuden vähimmäisikä on 18 vuotta, koska ajokorttikoulutus sisältää nykyiset ammattikuljettajan vähimmäistason vaatimukset. Muutoin ikäraja siinä olisi yhteisön lainsäädännön vaatimuksista 21 vuotta. CE- ja C1E-luokan ajokortin ikäraja on 18 vuotta, jos kuljettaja on saanut säännösten mukaisen kuljettajaopetuksen ja 21 vuotta, jos kuljettajantutkinto suoritetaan kokemuksen perusteella. Puolustusvoimissa suoritettu kuljettajantutkinto oikeuttaa puolustusvoimien ajokorttia siviilikorttiin vaihdettaessa myös alemman ikävaatimuksen soveltamiseen ammatillisista sisällöistä johtuen. Linja-auton kuljettajan vähimmäisikä on tutkintoon tulon perusteesta riippumatta 21 vuotta.

Jatkossa ammattipätevyyttä koskevat ikävaatimukset ja perustason ammattipätevyyskoulutuksen laajuutta koskevat vaatimukset säätelevät myös ajokortin suorittamisen vähimmäisikää. C-luokan ajokortti on suoritettavissa 21-vuotiaana ilman ammattipätevyyttä ja 18-vuotiaana vain täysimittaisella perustason ammattipätevyyskoulutuksella. C1-luokan ajokortin vähimmäisikä on 18 vuotta. D-luokan linja-auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin vähimmäisikä on 23

vuotta, mitä voidaan kuitenkin alentaa 21 vuoteen, jos kuljettaja on suorittanut täysimittaisen perustason ammattipätevyyskoulutuksen. D1-luokassa vähimmäisikäraja on 21 vuotta. Ammattipätevyysäännöstö mahdollistaa myös kansallisesti laskea linja-auton ammatissa toimivan vähimmäisikää 18 vuoteen.

Myöhemmin uuden ajokorttidirektiivin voimaantulon jälkeen D-luokan ajokortin ikävaatimus nousee 24 vuoteen ilman ammattipätevyyttä. Ammattipätevyyden suorittaneille on Suomessa ehdotettu otettavaksi käyttöön direktiivin tarjoama poikkeusmahdollisuus linja-auton kuljettajan ikärajan alentamisesta 18-vuoteen. Poikkeuksen käyttöönotto on jäsenvaltiossa harkinnanvaraista, joten käyttöönottoon voitaisiin liittää myös perustason ammattipätevyyttä tiukempia vaatimuksia. Alemman ikärajan edellytykseksi on ehdotettu kolmivuotista linja-auton kuljettajalle tarkoitettua opetus suunnitelmaperusteista perustutkintokoulutusta. Tämä edellyttäisi myös ajokortin vähimmäisikää koskevien vaatimusten tarkistamista.

Työryhmän ehdotukset

Työryhmä ehdottaa, että D- ja D1-luokissa ajokortin saamisen edellytyksenä oleva ikäraja alennettaisiin 18 vuoteen edellä tarkoitetun ammattipätevyyttä koskevan poikkeuksen käyttöönottamiseksi. Työryhmä kuitenkin edellyttää, että kakkosvaiheen kuljettajakoulutuksen suorittaminen olisi edellytys ajokortin saamiselle, mikä käytännössä nostaisi ajokortin saamisen ikää vähintään puolella vuodella koska vaatimuksen täyttämiseksi henkilöllä on oltava B-luokan ajokortti vähintään puolen vuoden ajan. Jatkossa ajokortin saaminen voi aikaistua tästä, sillä liikenne- ja viestintäministeriölle on tehty ehdotus toisen vaiheen opetuksen tulon aikaistamisesta kolmella kuukaudella.

Työryhmä pitää tärkeänä edeltävän ajokorttiopetuksen loppuun saattamista ennen linja-auton ajo-oikeuden saamista ja uuden kuljettajan seurannan jatkumista myös uudessa kuljettajatehtävässä. Voimassa olevien säännösten mukaisesti tiukempi seuranta kestäisi lyhimmillään 1,5 vuotta ensimmäisen auton ajokortin saamisesta. Tiukemmalla seurannalla voidaan arvioida yhdessä pitkän koulutuksen kanssa olevan vaikutusta ajokäyttäytymiseen paitsi ammattiajossa, myös vapaa-ajan ajoissa, ja ehkäisevän tarpeetonta riskinottoa liikenteessä. Työryhmä ehdottaa seuranta-ajan pidentämistä selvitettäväksi siinä vaiheessa, kun valmistellaan tulossa olevan ajokorttidirektiivin toimeenpanoa ja sen edellyttämiä säädosmuutoksia. Direktiivissä on huomioitu erillisen uuden kuljettajan seuranta-ajan ulottaminen myös jatkokortteihin niitä suoritettaessa.

Ikärajan alentamismahdollisuuden myötä nuorille tulisi mahdollisuus suuntautua suoraan ensimmäisenä koulutuksenaan henkilöliikenteen kuljettajaksi. Ammatillisesta perustutkintokoulutuksesta valmistutaan 18 -19-vuotiaina.

5. KULJETTAJANTUTKINTO

Ajokorttiluokissa C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ja DE kuljettajantutkinnon on täytettävä tieliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistasosta annetun neuvoston direktiivin (2000/56/EY) vaatimukset.

Kuljettajantutkinnon teoriakoe ja opetusluvan hakijan koe suoritetaan Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE) tietokoneohjattuna teoriakokeena (TOT), joka sisältää harjoitus-, koe- ja palauteosan. Harjoitusosassa harjoitellaan kokeen suorittamista. Tarvittaessa harjoitustehtävät voidaan tehdä useampaan kertaan. Koeosassa esitetään kirjallisia sekä kuvallisia kysymyksiä, joihin on vastattava määräjän kuluessa. Kirjallisissa kysymyksissä vastauksen määräaika on 30 sekuntia ja kuvallisissa kysymyksissä 10 sekuntia, jonka ajan kysymys tai kuva on näkyvissä. Järjestelmä rekisteröi lisäksi myöhässä annetun vastauksen vielä kolmen sekunnin ajan. Palauteosassa kerrotaan kokeen tulos ja käydään läpi virheelliset vastaukset. Kokeen suorittajalle annetaan myös kirjallinen palaute.

Ajokokeen vähimmäiskesto-aika on 45 minuuttia tai, jos koe suoritetaan C1E-, CE-, D- tai DE-luokkaa varten, 60 minuuttia. Kokeessa käytettävästä ajoneuvosta ja ajokokeen kestosta noudatetaan mitä ajokorttiasetuksen soveltamisesta annetun päätöksen 14 §:ssä on säädetty.

Ajotavan ja ajotaidon arviointi tapahtuu liikenteessä suoritettavalla ajokokeella. Ajoneuvon käsittelytaitoa arvioidaan käsittelykokeella ja käsittelytehtävillä.

Erillinen käsittelykoe suoritetaan aina luokissa C1E, CE, D1E sekä DE ja se on suoritettava mahdollisuuksien mukaan muulta liikenteeltä suljetulla ja tarkoitukseen soveltuvalla alueella. Käsittelykoe koostuu peruutustehtävästä sekä yhdistelmän irrottamisesta ja kytkemisestä. D1- ja D-luokan käsittelytehtävät voidaan suorittaa tarkoitukseen soveltuvalla alueella tai ajokokeen yhteydessä liikenteessä. Käsittelytehtävä voi sisältää esimerkiksi kulmaperuutuksen tai taskuun peruutuksen.

Kuljettajantutkinnon ajokokeessa varmistetaan, että kokelas osaa ajaa liikenteessä turvallisesti ja riittävän sujuvasti sekä osaa ottaa huomioon ison ajoneuvon vaatimat poikkeukselliset ajolinjat muuta liikennettä kohtuuttomasti häiritsemättä. Se tapahtuu arvioimalla oppilaan ajotaitoa ja ajotapaa liikenteessä ajettavalla koereitillä. Ajokokeessa oppilaan toimintaa tarkkaillaan monipuolisesti painotuen kuitenkin ko. ajoneuvoluokan erityispiirteiden hallintaan. Raskaissa luokissa näitä erityispiirteitä ovat esimerkiksi ajoneuvon korkeuden, pituuden ja massan huomioiminen, erilaisten liikennetilanteiden huomioiminen ja ennakointi, taloudellinen ajaminen, erilaisten riskien ja muiden tiellä liikkujien huomioiminen.

Ajokokeen tulisi vastata normaalia itsenäistä ja suunnitelmallista ajoa, joten oppilaille annetaan itsenäisiä ajotehtäviä, kuten ajamista opasteiden mukaan. Reitiltä eksyminen ei sinänsä ole virhe. Lyhytjänteisiä vasemmalle/oikealle – ohjei-

ta pyritään mahdollisuuksien mukaan välttämään. Kokelaalta ei kuitenkaan edellytetä paikallistuntemusta.

Kokeen arvioinnin, ja myös kokeesta annettavan palautteen, tulee keskittyä turvallisen toiminnan perusedellytysten tarkkailuun ja ajoneuvoluokan erityispiirteiden hallinnan arviointiin. Palautteessa kommentoidaan myös taloudellisen ajamisen taitoja.

Työryhmän ehdotukset kuljettajantutkinnon kehittämiseksi

Työryhmän ehdottamat ajo- ja teoriatuntien määrät (kohta 2) ovat ns. minimimääriä, jotka mahdollistavat sen, että hyvät oppilaat (noin 20% oppilaista) läpäisevät tutkinnon niillä määrillä. Keskitasoisille ja heikompietasoisille oppilaille minimiopetusmäärät eivät välttämättä riitä tutkinnon läpäisemiseen, jolloin he tarvitsevat lisätunteja ennen tutkintoon menoa. Tavoitteena on se, että autokoulujen ja oppilaitosten tulisi mitoittaa opetustuntien määrä siten, että opetuksella annetaan edellytykset tutkinnon läpäisemiseen kaikkien oppilaiden osalta. Tällöin pelkkien minimituntimäärien käyttäminen erityisesti ajo-opetuksen osalta ei voida pitää riittävänä. Ehdotetut minimiopetustuntimäärät saatuaan oppilaalla olisi jatkossakin mahdollisuus tulla kuljettajantutkintoon. Toteutettavien kurssien ohjelmaa ja rahoitusta suunniteltaessa olisi otettava huomioon keskimääräisen koulutettavan tarpeet. Työryhmän edellä kohdassa 2 ehdottamat uudet koulutusvaatimukset ja teoriaopetuksen sisällöt on esitetty kootusti liitteessä 1.

Työryhmä ehdottaa, että kuljettajantutkinto tulisi jatkossakin järjestää samanlaisena riippumatta tutkintoontuloperusteesta, mutta tutkinnon vaatavuustasoa olisi yleisesti syytä kehittää. Ajokokeessa tulisi keskittyä entistä enemmän suoritettavan ajokorttiluokan ajoneuvojen erityispiirteisiin, kuten esimerkiksi ajoneuvon koon ja painon huomioimiseen. Kuljettajantutkinnoissa tulisi lisäksi huomioida se, että raskaan kaluston kuljettajat kiinnittävät yhä enemmän huomiota tiellä liikkuvaan kevyempään kalustoon.

Työryhmä ehdottaa lisäksi, että raskaan kaluston tutkinnoissa on edellytettävä ajoneuvon tai yhdistelmän tyyppin mukaisesti ajoneuvon kuormaamiseen ja kuorman sidontaan liittyvää osaamista myös käytännön tasolla, koska kuormaaminen ja kuorman sidonta on olennainen osa kuorma-autonkuljettajan osaamista ja niillä on huomattava vaikutus kuljetusten turvallisuuteen myös yksityisissä ja muissa ei-kaupallisissa ajoissa. Tutkintoon ehdotetaan liitettäväksi käytännön osio, joka koskisi kuorman kiinnittämistä. Henkilöliikenteen osalta työryhmässä keskusteltiin käytännön osiosta ja todettiin, että kuljetustehtävästä johtuen esimerkiksi kuljettajan matkustajille antama informaatio ennen matkan alkamista voisi olla yksi vaihtoehto tutkinnon kehittämiseksi. Informaatio voisi sisältää ohjeet esimerkiksi turvavyön käytöstä, hätäpoistumisteistä yms.

Lisäksi ehdotetaan tutkinnon vaatavuustason nostoa edellyttämällä käsittelykokeiden suorittamista nykyistä tiukemmassa ajassa tai käsittelykokeen rataa tiukentamalla. Käsittelykokeen vaatavuustason nostaminen olisi perusteltavissa esimerkiksi sillä, että ajoneuvoyhdistelmän käsittely taajamaliikenteessä edellyttää kuljettajalta yhä vaativampaa ajoneuvon käsittelytaitoa.

Työryhmä ehdottaa, että tutkinnon vastaanottajien ammattitaitoa ja kokemustaso nostetaan siten, että heiltä vaadittaisiin koulutuksella hankittu pätevyys raskaan kaluston tutkintojen vastaanottamiseen sekä vähintään vuoden kokemus raskaan kaluston kuljettamisesta tai ammatillinen tutkinto tai kokemus tutkinnon vastaanottajana toimimisesta. Tutkinnon vastaanottajilta vaadittaisiin lisäksi, että ammattitaidon ylläpitämiseksi yksittäisen tutkinnon vastaanottajan tulisi vastaanottaa vuositasolla riittävä määrä raskaan kaluston ajokokeita. Nykyisten tutkintomäärien perusteella arvioiden keskimääräisesti riittävänä voitaisiin pitää vähintään 30:tä vastaanotettavaa ajokoetta vuodessa. Vaatimusten tiukentaminen olennaisesti nykyisestä ja siihen liittyvä vastaanottoverkoston keskittäminen vaikuttaa epäilemättä palvelujen saantiin. Lisäksi tutkinnon vastaanottajan tulisi osallistua säännölliseen jatkokoulutukseen. Ehdotetut vaatimukset edellyttävät raskaan kaluston tutkintotoimipaikkojen keskittämistä tietyille paikkakunnille, mihin kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain muutos antaa mahdollisuuden. Edellytyksenä lain mukaan kuitenkin on, että riittävä alueellinen (maakunnallinen) kattavuus säilytetään. Lisäksi tutkintopaikkakuntien soveltuvuutta tutkintojen vastaanottamiseen tulisi määritellä muutoinkin nykyistä tarkemmin.

Tutkintovaatimuksia tiukennettaisiin tulevien säädösten astuessa voimaan. Lisäksi käynnissä oleva kilpailutus kuljettajantutkintojen vastaanottamisen ja ajo- ja ajokorttien myöntämisen järjestämisestä asettaa tiukempia vaatimuksia raskaan kaluston tutkintoja vastaanottaville henkilöille vuodesta 2007 alkaen ja vaikuttaa siihen, että tutkintoja keskitetään tietyille paikkakunnille. Uudet sopimukset tutkinnon vastaanottamisesta maakunnittain pyritään allekirjoittamaan syksyllä 2006. Tässä yhteydessä on tarkoitus myös lisätä tutkintojen vaativuutta niiden kestoja pidentämällä ja porrastamalla. Tästä syystä työryhmä ei pidä tarpeellisena ehdottaa tutkintoaikojen pidentämistä säädösten kautta.

Tutkinnon vastaanottajien kelpoisuutta koskevat ehdotukset vastaavat pitkälti uuden ajokorttidirektiivin myötä ensi vuosikymmenellä tulossa olevia perus- ja jatkokoulutusvaatimuksia.

6. AJOKORTTIKOULUTUS AMMATILLISESSA KOULUTUKSESSA

Ajokorttikoulutusta annetaan kuljettajan ammatillisen koulutuksen yhteydessä joko autokoululuvalla tai ilman sitä opetussuunnitelmaperusteisessa kuljettajan perustutkintokoulutuksessa. Vaatimukset ovat pääasiassa samat kuin autokouluissa annettavassa koulutuksessa.

Kuljettajan ammattiin tähtäävä perustutkintokoulutus on joko kolmevuotinen logistiikan perustutkinto (kuljetuspalvelujen koulutusohjelma, autonkuljettaja) tai metsäalan perustutkinto (metsäkonealan koulutusohjelma, metsäkoneenkuljettaja). Jos linja-autonkuljettajana toimimisen ikärajaa tulevien ammattipätevyys-

säännösten nojalla alennetaan, niin logistiikan perustutkintoon ollaan lisäämässä autonkuljettajan suuntautumisvaihtoehdon lisäksi mahdollisuus suuntautua linja-autonkuljettajaksi ja yhdistelmäajoneuvonkuljettajaksi. Koulutusta annetaan ammattiopistoissa ja aikuiskoulutuskeskuksissa.

Edellisten lisäksi kuljettajan ammatillista aikuiskoulutusta järjestetään linja-autonkuljettajan, yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ja puutavaran autokuljetuksen ammattitutkintoihin valmistavana koulutuksena pääasiassa aikuiskoulutuskeskuksissa.

Kaikkia em. perus- ja ammattitutkintoja voidaan suorittaa myös oppisopimuskoulutuksena.

Ammatillisessa perustutkintokoulutuksessa on ajokorttisäännöksiin helpotettu ajokorttikoulutuksen aloittamista. Logistiikan perustutkintokoulutuksessa voidaan ajokorttiin tähtäävä opetus aloittaa 16-vuotiaana ajokorttiasetuksen soveltamis päätöksen 9 §:n mukaan. Ajo-opetus liikenteessä voidaan kuitenkin aloittaa vastaa oppilaan täytettyä 17 vuotta. Ammatillisessa perustutkintokoulutuksessa ei myöskään sovelleta ajokorttiasetuksen 20 §:n pääsääntöä oppilaan ottamisesta autokouluun aikaisintaan kuusi kuukautta ennen ajokortti-ian täyttymistä. CE- ja C1E-luokan opetus edellyttää myös ammatillisessa koulutuksessa autokoululupa. Opiskelijat tulevat koulutukseen pääsääntöisesti suoraan peruskoulusta ja ovat opinnot aloittaessaan noin 16-vuotiaita.

Ammattipätevyysdirektiivin mukaisen ammattipätevyyden tullessa perusteeksi saada raskaan kaluston ajo-oikeus nuorempina, joudutaan kuljettajan tehtävissä toimiminen ammattipätevyyskoulutuksen aikana järjestämään poikkeusjärjestelyin työharjoittelun mahdollistamiseksi.

Työryhmän ehdotukset

Työryhmä ehdottaa, että perustutkintoa suorittava opiskelija voisi toimia kuljettajan tehtävissä työssä oppimisen ja käytännön harjoittelun aikana myös ilman, että ajo-opettaja on mukana. Tämä edellyttää kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeutta ja sen saaminen ajo-oikeuteen liittyvän kuljettajantutkinnon suorittamista. Uusi ammattipätevyys säännöstö edellyttää ammattiajossa perustason ammattipätevyyttä, mikä vaatimus ei kuitenkaan koske po. koulutuksen aikaisia ajoja. Näin nykyisten ajokortin ikävaatimusten mukaisesti ei olisi esteitä kuljettajantutkinnon suorittamiselle ja ajo-oikeuden saamiselle ajokorttikoulutuksen saamisen jälkeen.

Jatkossa uuden ajokorttidirektiivin soveltamisen jälkeen tutkinnon suorittaminen on ongelmallisempaa, koska ammattipätevyyskoulutuksen suorittaminen on edellytyksenä alemman ajokortti-ian noudattamiselle. Tätä tilannetta varten olisi tarpeen ottaa käyttöön menettely, joka mahdollistaa koulutuksen aikaisen ajo-oikeuden voimaan saattamisen, mikä edellyttää loppuun saatettua perustason ammattipätevyyskoulutusta. Opiskelijan aikaisten ajojen mahdollistamiseksi tutkintoon pääsyn edellytyksenä luokkakohtaisen ajokorttikoulutuksen saamisen ohella olisi oppilaitoksen antama todistus oppilaan opiskelusta ammattipäte-

vyyskoulutuksessa. Kuljettajantutkinnon suorittaminen voisi antaa ehdollisen oikeuden toimia oppilaitoksen hyväksymässä harjoittelupaikassa kuljettajana. Tässä tapauksessa työryhmä pitää parhaimpana vaihtoehtona kuljettajantutkintotodistuksen käyttöä ajo-oikeuden voimaan saattamisessa ja osoittamisessa. Kuljettajantutkintotodistus olisi vaihdettavissa ajokorttiin tai väliaikaiseen ajokorttiin vasta, kun kuljettaja täyttää ajokortin ikää koskevan vaatimuksen, joko ilman perustason ammattipätevyyttä, tai sen suorittamisen perusteella. Tutkintoon pääsemisen edellytyksenä sovellettaisiin sitä vähimmäisikää, joka on säädetty ajokortin saamiselle kuljettajan saatettua ammattipätevyyskoulutuksensa päätökseen. Edellä kuvattu menettely olisi mahdollinen vain kuudesta kuukaudesta kolmeen vuoteen kestävässä ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä. Menettelyn vaikutukset ajo-oikeutta ja sen voimassaoloa koskeviin säännöksiin voidaan työryhmän näkemyksen mukaan selvittää siinä yhteydessä, kun uuden ajokorttidirektiivin edellyttämät muutostarpeet ajokorttisäännöksiin selvitetään. Työryhmä on tehnyt ehdotuksensa säännösmuutoksiksi siltä osin, kuin se koskee kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksiä.

Työryhmä ehdottaa lisäksi muutoksia ajokorttikoulutuksen aloittamista ja opetuksen järjestelyä koskeviin säännöksiin, jotta opetus voidaan joustavasti toteuttaa ammatillisen koulutuksen yhteydessä myös silloin, kun opetusta annettaisiin logistiikan perustutkinnon linja-autonkuljettajan tutkintonimikkeen opetussuunnitelmaperusteisessa koulutuksessa. Työryhmä ehdottaa, että oppilaalla olisi edelleen oikeus osallistua raskaamman ajoneuvoluokan ajo- ja teoriaopetukseen jo ennen B-luokan ajo-oikeutta. Muutos koskisi ainoastaan henkilöitä, jotka suorittavat kuljettajan ammattiin tähtäävää kolmivuotista perustutkintoa ja joiden ikä ei riitä B-luokan tutkinnon suorittamiseen. Opinnot ovat pitkäkestoiset ja sisältävät pitkiä harjoittelujaksoja, joiden mahdollistamiseksi työryhmä pitää perusteltuna voida antaa myös ajo-opetusta oppilaalle ennen varsinaisen ikävaatimuksen (18 vuotta) täyttymistä.

Tällöin, mikäli oppilaalla ei ole vähintään C-luokan ajo-oikeutta, ajo-opetuksessa ajoneuvon kuljettajaksi katsotaan opettaja ja ajoneuvossa on oltava opettajalle riittävät hallintalaitteet. Jos oppilas on suorittanut C-luokan ajo-oikeuden, opettajan hallintalaitteita ei vaadittaisi ja ajoneuvon kuljettajaksi katsotaan oppilas.

7. AJO-OIKEUDEN HANKKIMINEN PUOLUSTUSVOIMISSA

Ajo-oikeuden hankkiminen on mahdollista myös puolustusvoimissa varusmiespalveluksen aikana. Tätä mahdollisuutta on käytetty erityisesti CE-luokan ajo-oikeuksien kohdalla. Puolustusvoimien koulutuksen kautta hankittujen ajokorttien määrä on noin 1700 vuosittain. Puolustusvoimissa suoritettu kuljettajantutkinto vastaa siviilissä suoritettua tutkintoa ja oikeuttaa ikävaatimusten täytyessä vastaavan siviilikortin saamiseen.

Puolustusvoimat antaa varusmiehelle kuljettajantutkintotodistuksen poliisiviranomaista varten, mikäli hän on suorittanut todistuksen luokkaa vastaavan puolustusvoimien kuljettajantutkinnon ja hänen puolustusvoimien ajokorttinsa on voimassa kotiuttamishetkellä. Hänen on lisäksi täytettävä ajokorttiasetuksen ajokokemusvaatimus. Jos kyseessä on CE-luokan kuljettajantutkintotodistus, vaatimuksena on, että hän on palvelusaikanaan ajanut liikenteessä puolustusvoimien C-luokan ajoneuvolla (kokonaismassa vähintään 8 500 kg) tai vastaavan painoisella C- tai CE-luokan puolustusvoimien ajokorttia tai ajolupaa edellyttävällä ajoneuvolla vähintään 40 kasarmialueen ulkopuolelle ulottunutta ajomääräystä ja että ajoa on kertynyt vähintään 2 000 kilometriä. Jos ajomääräys on ollut useamman päivän pituinen, lasketaan jokainen ajopäivä yhdeksi ajomääräykseksi. Välittömästi ennen varusmiespalveluksen alkua C-luokan ajoneuvolla, jonka kokonaismassa on vähintään 12 000 kg, hankittu ajokokemus voidaan yhdistää palvelusaikaiseen ajokokemukseen, jolloin yksi viikko vastaa neljää ajomääräystä ja 200 ajokilometriä.

Kuljettajavaatimusten kiristyessä jatkossa olisi tärkeää, että puolustusvoimat voisi edelleen antaa kouluttamilleen kuljettajille valmiudet toimia siviilissä ammattikuljettajina. Käytännössä tämä merkitsee sitä, että näille olisi annettava myös uusien vaatimusten mukainen ammattipätevyyskoulutus. Koulutuksen pituudesta riippuisi se, missä määrin saavutettua ajo-oikeutta voitaisiin hyödyntää ammatissa. Nopeutetun koulutuksen antaminen estäisi tavaraliikenteen kuljettajana toimimisen C-luokan kalustolla ennen 21 vuoden ikää. Jatkossa on myös ajokorttisäännösten kautta tulossa muutoksia, joilla on vaikutusta puolustusvoimien kuljettajakoulutukseen. Uuden ajokorttidirektiivin mukainen C-luokan ajokortin ikärajan nousu 21 vuoteen merkitsee käytännössä sitä, että varusmiespalvelukseen tulevilla ei enää ole C-luokan ajokortteja kuten nykyään, vaan myös tämä koulutus joudutaan antamaan ennen puolustusvoimien omien tarpeiden mukaista koulutusta. Tämä lisää merkittävästi kuljettajakoulutukseen kohdistuvia vaatimuksia.

Työryhmän ehdotukset

Puolustusvoimien toimenpiteillä on olennaista merkitystä ajo-oikeuden hyödyntämiseen siviilissä. Ajokorttikoulutus voitaisiin hyödyntää heti varusmiespalvelun jälkeen täysimääräisesti, jos kuljettajille annettaisiin täysimittainen perustason ammattipätevyyskoulutus. Tällöin ei ongelmia aiheutuisi ajo-oikeuden vaihtamisessa ajokortti-ään nousun jälkeen.

Muussa tapauksessa ajo-oikeuden saamisessa ja ammattiajossa voisi olla rajoituksia. Nopeutetun ammattipätevyyskoulutuksen antaminen tuottaisi kelpoisuuden ainoastaan C1-luokan ammattiajoon. Ajokortti-ään nousun myötä myös C-luokan ajokortin saaminen edellyttää 21 vuoden ikää. Jos koulutukseen ei sisältyisi lainkaan ammattipätevyyskoulutusta, olisi tämä kelpoisuus hankittava erikseen. Ajokortti-ään nousuun liittyvät muutokset rajoittaisivat samaan tapaan ajokortin vaihtamista.

C/CE-luokan ajokortin saaminen edellyttää lisätoimenpiteitä, jos ikävaatimus ei täyty puolustusvoimien todistuksen voimassaoloaikana. Voimassa olevien sään-

nösten mukaan todistus on voimassa kuusi kuukautta ja käytännössä se annetaan varusmiespalvelun päättyessä. Yksi vaihtoehto voisi olla todistuksen voimassaoloajan pidentäminen. Tällöin jatkettaisiin puolustusvoimien kuljettajantutkintotodistuksen voimassaoloaikaa siten, että henkilö voisi saada C-luokan ajo-oikeuden puolustusvoimien kuljettajantutkintotodistuksen perusteella täytettyään 21 vuotta, riippumatta siitä minkä ikäisenä hänet kotiutettiin varusmiespalveluksesta. Tähän järjestelmään voitaisiin sisällyttää erityisehtoja, esimerkiksi ajotehtävien määrästä palvelusaikana kuten nykyisinkin on CE-luokan kohdalla. Varusmiehen palvelusaika on tässä tapauksessa vuoden mittainen. Pisimmillään todistus olisi voimassa jopa kaksi vuotta, ehkä enemmänkin. Menettelyyn voitaisiin liittää muitakin ajamista koskevia vaatimuksia, joskin tällöin voisi esiintyä samoja ongelmia sen osoittamisessa kuin mitä kokemusperusteen kohdalla on todettu. Ellei todistuksen voimassaoloaikaa pidennettäisi, vaihtoehtona olisi C-luokan ajokortin suorittaminen yleisten periaatteiden mukaisesti. Vaatimuksena olisi tällöin minimissään uuden tutkinnon suorittaminen. C1-luokan kokemusperusteella henkilön olisi mahdollista päästä C-luokan kuljettajantutkintoon 2 vuoden kuluttua nopeutetun ammattipätevyyden suorittamisesta. Yhdistelmäajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin kohdalla vaadittaisiin lisäksi koulutusta ja myös tutkintoon tulon ajankohtaan liittyisi aiemman kokemusperusteen käytöstä johtuen rajoituksia. Ellei ammattipätevyyskoulutusta suoritettaisi, ajokorttikoulutus etenisi 2 kohdan koulutusmäärien mukaisesti.

8. AUTOKOULULUPIEN ALUEELLISTEN RAJOITUSTEN VÄHENTÄMINEN

Autokoulutoiminnan harjoittamista koskevat säännökset sisältyvät tieliikennelaikiin (66 ja 67 §) sekä ajokorttiasetukseen.

Autokoulutoimintaa harjoitetaan lääninhallituksen myöntämällä autokoululuvalla. Lupa antaa oikeuden toiminnan harjoittamiseen luvassa mainitun kunnan alueella. Koulun opetustilan on sijaittava mainitussa kunnassa, ajo-opetusta voidaan sen sijaan antaa myös muualla. Ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä annettava ajokorttikoulutus edellyttää myös autokoululupaa, lukuun ottamatta opetushallituksen valvonnassa tapahtuvan kuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä annettavaa ajokorttikoulutusta kuorma-auton ajo-oikeuden saamiseksi (oppilaiden iästä johtuen käsittää luokat B ja C).

Autokoulutoimintaa ja opetusta koskevat vaatimukset ovat tiukemmat annettaessa opetusta CE -luokan yhdistelmäajoneuvon tai D-luokan linja-auton ajokortin saamiseksi. Autokoululuvan hakijalta vaaditaan tällöin liikenneopettajaluvan lisäksi mm. näiden luokkien ajo-opettajan kelpoisuus ja lisäksi ajo-opetuksessa saatua kokemusta vähintään C-luokan ajoneuvolla (aka 39 §:n1 momentin 2 kohta). Jos luvan hakija on oikeushenkilö, vaatimukset kohdistuvat tältä osin koulun opetustoiminnasta vastaavaan johtajaan. Ajo-opettajalta vaaditaan liikenneopettajaluvan ja opetusajoneuvon ajo-oikeuden lisäksi vähintään kahden vuoden kokemus CE- tai D-luokan ajoneuvon päätoimisena kuljettajana tai ope-

tushallituksen määräysten mukaisen yhdistelmäajoneuvonkuljettajan tai linja-autonkuljettajan ammattitutkinnon suorittaminen (aka 47 §:n 2 momentti). Nämä vaatimukset kohdistuvat myös ammatillisessa koulutuksessa ajokorttikoulutusta antavaan opettajaan ammatillisen koulutuksen omien vaatimusten lisäksi.

Opetuksen järjestelyistä säädetään ajokorttiasetuksen soveltamisesta annetun liikenneministeriön päätöksen 5 §:ssä. Sen mukaan teoriaopetus on annettava ensisijaisesti autokoulun opetustilassa. Autokoulut voivat järjestää yhteisesti teoriaopetuksen antamisen muuta kuin B-luokkaa varten, jos tutkinnon vastaanottaja sen hyväksyy. Käsittelyopetus on annettava autokoulun sijaintikunnassa.

Työryhmän ehdotukset

Nykyisin autokoululupa mahdollistaa opetuksen antamisen ainoastaan luvassa määritellyssä kunnassa. Koska raskaan kaluston kuljettajakoulutusta antavia kouluttajia (autokouluja ja autokoululuvalla toimivia ammatillisen koulutuksen laitoksia) on vähän, tilanne johtaa siihen, että kaikilla paikkakunnilla ei raskaan kaluston opetusta ole saatavilla, vaan oppilaiden on hakeuduttava muulle paikkakunnalle opetusta saadakseen. Luvan paikkakuntasidonnaisuuden laajentaminen teoria-opetuksen osalta mahdollistaisi palvelujen tarjonnan siellä, missä on kysyntää. Opetusta koskevien rajoitusten poistaminen parantaisi kaikilta osin opetuksen järjestämistä ja saatavuutta.

Työryhmässä on ollut esillä vaihtoehtoina toimialueen laajentaminen maakunnan, läänin tai koko valtakunnan kattavaksi. Toiminnan rajaamista maakunnan alueelle puoltaisi toimialueen käyttö kuljettajantutkintojen vastaanottamisessa. Luvan lääni- tai maakuntakohtaisuus rajoittaisi kuitenkin toimintaa edelleen paikallisesti. Luvan laajentaminen koko valtakunnan alueelle poistaisi nämä rajoitukset, mutta edellyttäisi sellaisia muutoksia, joita ei välttämättä rajoitetun alueen kohdalla tarvittaisi.

Työryhmä ehdottaa autokoululupajärjestelmää kehitettäväksi niin, että raskaiden luokkien osalta lupien alueellinen voimassaolo laajennetaan koko valtakunnan alueelle, Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Joillain ammatillisen koulutuksen oppilaitoksilla on nykyään useita toimipaikkoja eri puolilla maata ja kuntaan sidotun autokoululuvan johdosta näitä kaikkia varten on oltava oma lupa. Kutakin lupaa varten on oltava opetustoiminnasta vastaava johtaja, joksi vain erityisin syin voidaan hyväksyä henkilö, joka on hyväksytty vastaavaan tehtävään toisessa autokoulussa. Laajennettaessa raskaan kaluston autokoululupa koko valtakunnan alueelle luvassa mainittu opetustoiminnasta vastaava johtaja vastaisi koko alueella annettavasta opetustoiminnasta vastaavasti kuin yhden kunnan alueella toimittaessa. Työryhmä katsoo, että nykytilanteessa toimintaa voidaan käytännössä johtaa päätoimipaikalta, vaikka opetus annetaankin toisella paikkakunnalla sijaitsevalla toimipaikalla. Kutakin opetustilaa varten olisi kuitenkin ilmoitettava vastaava opettaja.

Luvan haltijalla voisi olla useampia opetustiloja valtakunnan alueella tai tämä voisi käyttää opetuksessa myös muita opetukseen soveltuvia tiloja. Työryhmä

ehdottaa myös, että opetustilaa ei tarvitsisi hyväksyttäväksi etukäteen, mutta lupaan olisi kuitenkin merkittävä päätoimitilan sijaintipaikka. Opetukseen käytettävän tilan tulisi kuitenkin olla oppilasmäärään ja opetettavaan aiheeseen soveltuva. Tilan ei välttämättä tarvitsisi olla kiinteä tila, vaan myös tilapäisesti käytettävä tila, kuten oppilaitoksen luokkatila tai hotellin neuvottelutila hyväksyttäisiin. Valvonnan mahdollistamiseksi opetusluvan haltijan olisi aina ilmoitettava opetuspaikka opetuksen valvojalle. Valvonnan toteutuminen edellyttää ilmoitusvelvoitteen asettamista, muuten ei valvontaa opetuspaikkakuntatiedon puuttumisen takia voitaisi suorittaa.

9. AJO-OIKEUSVAATIMUSTEN TILAPÄISET POIKKEUKSET

Ajokorttiasetuksen 7 §:ssä säädetään poikkeuksista eräiden raskaiden ajoneuvojen kuljettamiseen silloin, kun kuljettajalla ei ole kyseisen luokan ajo-oikeutta. Poikkeukset oikeuttavat lähinnä koeajoihin tai tilapäisiin siirtoihin. Vaatimuksena on kuitenkin näissä tapauksissa aina C-luokan ajo-oikeus. C-luokan ajoneuvon ajo-oikeuden haltija saa Suomessa koeajaa ja tilapäisesti siirtää D- ja D1-luokan ajoneuvoja ilman matkustajia ja E-luokan ajoneuvoja ilman kuormaa. Lisäksi E-luokan tutkinnon suorittaja, jolla on vetoauton luokkaa vastaava ajo-oikeus, saa kuljettaa tutkinnossa käytettävän ajoneuvoyhdistelmän kuljettajan-tutkintoon ja sieltä takaisin lyhintä soveltuvaa reittiä käyttäen.

Poikkeussäännösten soveltaminen on ollut käytännön lähtökohdista peräisin ja liittynyt alkuaan huolto- ja korjaamotoiminnan harjoittamiseen. Käytännössä poikkeusten soveltamiseen on liittynyt ongelmia. Niitä ovat tuottaneet mm. käsitteet tilapäinen siirto ja ajoneuvo ilman kuormaa. Liikenneministeriön vakiintuneen tulkinnan mukaan ajoneuvona ilman kuormaa voidaan pitää myös perävaunua, jota ei ole tarkoitettu lainkaan kuormattavaksi (esimerkiksi kompressor). Etenkin käsite tilapäisestä siirrosta on aiheuttanut ongelmia ja sen soveltaminen lienee useissa tapauksissa laajentunut yli sen, mitä poikkeuksella on tarkoitettu. Eräissä tapauksissa on jopa CE-luokan tutkintoon yritetty sen kokeuksen perusteella, joka on saatu tällaista ajoneuvoyhdistelmää tyhjänä siirretäessä. Koska kysymyksessä on poikkeus pääsäännöstä, jonka mukaan kuljettajalla on oltava ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus, siirron tilapäisyyttä ei voida arvioida sen mukaan, tapahtuuko se vain kerran vuodessa tai kerran kuu-kaudessa, vaan siirtoajon poikkeuksellisen tarpeen perusteella esimerkiksi silloin kun tehtävään asianmukaisen ajokortin omaava henkilö on siihen estynyt. Poikkeusta on käytetty hyväksi myös ajoneuvoja katsastettaessa, sillä ko. luokkien katsastaminen ei useinkaan, vastaavasti kuin korjaamo- ja huoltotoiminnan yhteydessä, ole ollut päätoimista tai pääasiallinen tehtävä.

Eräiden ammattiryhmien kohdalla poikkeussäännös on ollut laajempi ja poikkeuksen hyväksikäyttäminen on liittynyt ko. tehtävässä vaadittaviin ajoihin. Mainitun pykälän mukaan paloauton tai pelastusauton kuljettaja, poliisi-, tulli- tai

rajavartiomies taikka ajoneuvon katsastaja, jolla on C-luokan ajoneuvon ajo-oikeus, saa tehtävässään Suomessa kuljettaa myös D-, D1- tai E-luokan ajoneuvoa. Tehtävässä toimimisen on katsottu edellyttävän työnkuvaan kuulumista tai erillistä määräystä ajon suorittamiseen.

Voimassaoleva ajokorttidirektiivi (91/439/ETY) ei mahdollista kyseisiä poikkeuksia, vaan yksiselitteisesti vaatimuksena kuljettajalle ajo-oikeuden osalta on kyseistä luokkaa vastaava ajokortti.

Työryhmän ehdotukset

Työryhmä ehdottaa, että poikkeuksia tilapäisten siirtojen osalta rajoitetaan, koska yhteisölaainsäädännön kannalta ne ovat ongelmallisia (ajokorttidirektiivi 91/439/ETY). Eräissä viranomaistoimintaan liittyvissä tapauksissa olisi kuitenkin edelleen tarpeen pysyttää laajempi oikeus, mutta rajata sitä nykyistä enemmän.

C-luokan ajo-oikeus ei yleisesti antaisi enää oikeuksia CE- tai D-luokan ajoneuvojen koeajoihin tai tilapäisiin siirtoihin. Ammatillisen osaamisen vaatimukset määräytyisivät ammattipätevyyttä koskevien vaatimusten mukaan. Työryhmän ehdotukset ajokortin suorittamisen helpottamisesta po. luokkien kohdalla vähentäisivät opetustuntimääriä (kohta 2.), mikä helpottaa näiden ajokorttien suorittamisvaatimuksia nykyisestä. Tällöin lyhyemmällä koulutuksella olisi mahdollisuus hankkia CE- tai D-luokan ajokortti, jota ei kuitenkaan voisi käyttää toimitaessa ammattikuljettajana ilman ammattipätevyyden suorittamista erikseen. Poikkeuskäytäntö jatkuisi, tosin nykyistä rajoitetumpana, eräiden yhteiskuntajärjestyksen ja –turvallisuuden kannalta tarpeellisten toimenpiteiden suorittamiseksi. Mm. poliisin sekä palo- ja pelastustoimen poikkeukset lähtisivät lähinnä liikennevalvonnan ja hälytysajon tarpeista.

10. AJOSIMULAATTORIOPETUS

Suomessa on ollut käytössä yksi linja-autosimulaattori vuoden 2004 keväästä linja-auton ajo-opetuksessa. Linja-autonkuljettajan opetusta koskeva ajokorttiasetuksen soveltamispäätöksen 4 a §:n väliaikainen muutos oli ensin voimassa 31.5.2006 saakka.

Keväällä 2006 valmistui kaksi kuorma-autoyhdistelmäajoneuvosimulaattoria. Simulaattorin käyttö ajo-opetuksessa vakiinnutettiin 1.6.2006 voimaan tulleella em. säännöksen korvaavalla säädösmuutoksella ja laajennettiin kattamaan myös CE-luokan koulutus. CE -simulaattorilla hyväksyttävän ajo-opetuksen enimmäismäärä on 20 tuntia. Linja-autosimulaattorilla ajo-opetuksen enimmäismäärä on edelleen 15 tuntia.

Annettaessa ajokorttiin tähtäävää ajo-opetusta simulaattorilla opettajan on oltava mukana opetustilanteessa. Simulaattoriopetuksen antajan kelpoisuusvaatimuksena on luokkaa vastaavan ajo-opettajan kelpoisuus. Simulaattorin käyttö ajo-opetuksessa huomioidaan opetussuunnitelmassa. Laitteen hyödyntämisen laajuus ajo-opetuksessa arvioidaan sen ominaisuuksien perusteella ja todetaan myös opetussuunnitelmassa sen vahvistamisen yhteydessä. Opetussuunnitelman vahvistaa Ajoneuvohallintokeskus. Mikäli simulaattoria käytetään muuhun kuin pakolliseen ajokorttiin tähtävään ajo-opetukseen, kuten esimerkiksi ylimääräisten lisätuntien antamiseen, hyväksyntää ei tarvita.

Ensimmäisenä Suomessa opetuskäyttöön otetun D-luokan ajo-opetuksessa käytettävän simulaattorin soveltuminen käytettäväksi ajokorttiin tähtävässä ajo-opetuksessa todettiin asiantuntijoista koostuneen työryhmän toimesta. Koulutuksesta tehtiin tutkimus, joka osoitti simulaattorilla annettavan koulutuksen toimivan yhtä hyvin kuin perinteisen ajo-opetuksen (Linja-autosimulaattorin soveltuvuus koulutusvälineeksi, Ajoneuvohallintokeskus, Tutkimuksia ja selvityksiä 1/2005).

Työryhmän ehdotukset

Työryhmä ehdottaa, että simulaattoria voitaisiin hyödyntää myös vastaisuudessa ajokorttia varten annettavassa ajo-opetuksessa. Työryhmä ei ole ottanut kantaa sen käyttöön muussa kuin raskaan kaluston koulutuksessa. Näiden luokkien kohdalla on normaalissa autokouluopetuksessa kysymys lisäkoulutuksesta, koska kuljettajalla on aina oltava alimman autoluokan ajo-oikeus. Opetusmääriin ehdotettavien muutosten johdosta myös simulaattorilla annettavan opetuksen enimmäismääriä jouduttaisiin tarkistamaan nykyisestä. Tällä hetkellä on käytössä vain CE- ja D-luokan laitteita.

Työryhmä ehdottaa, että raskaiden luokkien ajokorttiin tähtävässä opetuksessa enintään viidesosa (20%) vaadittavasta ajotuntimäärästä voitaisiin antaa simulaattorilla. Tällöin simulaattorilla annettava ajo-opetusmäärä olisi esimerkiksi CE- ja D -luokassa 6 tuntia.

Työryhmä ehdottaa, että Ajoneuvohallintokeskus hyväksyisi ajo-opetuksessa käytettävän laitteen. Simulaattoriopetus tulisi edelleen kirjata omana osanaan opetussuunnitelmaan, jolle Ajoneuvohallintokeskus antaisi hyväksynnän. Työryhmä katsoo, että simulaattorilla annettavaa ajo-opetusta voitaisiin valvoa myös monitorin kautta, joka ei sijaitse varsinaisessa opetustilassa ja opettaja voisi valvoa useampaa kuin yhtä oppilasta samanaikaisesti. Menettelyn katsotaan täyttävän vaatimuksen siitä, että opettaja on mukana opetustilanteessa.

11. OPETUSLUPAOPETUS

Tieliikennelain 68 §:n mukaan poliisi voi oikeuttaa piirissään asuvan henkilön, jolla on opetusajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus, antamaan määrätylle henkilölle opetusta ajo-oikeuden saamiseksi, jos opetusta annetaan autonkuljettajan ammattiopetuksen tai siihen rinnastettavan työnantajan antaman koulutuksen yhteydessä. Opetuslupa myönnetään määräajaksi, ja se voidaan antaa ehdoin ja rajoituksin.

Tarkemmat opetusluvan myöntämistä koskevat säännökset sisältyvät ajokorttiasetuksen 21 §:ään. Opetuslupa C-, C1-, D- tai D1-luokan ajoneuvon tai CE-, C1E-, DE- tai D1E-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeuden saamiseksi annettavaa kuljettajaopetusta varten voidaan myöntää vain, jos opetusta annetaan autonkuljettajan ammattiopetuksen tai siihen rinnastettavan työnantajan antaman koulutuksen yhteydessä. Edellytyksenä opetusluvan myöntämiselle C- tai C1-luokkaa varten on, että opetettavalla on B-luokan ajoneuvon ajo-oikeus. Annettaessa opetusta D- tai D1-luokan ajoneuvolla taikka CE-luokan ajoneuvoyhdistelmällä opetettavalla on oltava C-luokan ajo-oikeus ja C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmällä opetusta annettaessa C1-luokan ajo-oikeus. Annettaessa opetusta DE-luokan ajoneuvoyhdistelmällä opetettavalla on oltava D-luokan ajo-oikeus ja D1E-luokan ajoneuvoyhdistelmällä opetusta annettaessa D1-luokan ajo-oikeus. Opettajalla on oltava kaikissa tapauksissa opetettavan ajoneuvon luokkaa vastaava ajokortti.

Käytännössä edellytykset luvan myöntämisestä autonkuljettajan ammattiopetuksen tai siihen rinnastettavan työnantajan antaman koulutuksen yhteydessä on koettu jossain määrin ongelmallisiksi. Ammattiopetus järjestetään normaalisti ammatillisessa koulutuksessa joko autokoululuvalla tai C-luokan opetuksena ilman autokoululupaa. Siihen rinnastettava työnantajan antama koulutus on lähinnä oppisopimuksella toteutettavaa opetusta, mutta nimenomaisena vaatimuksena sitä ei ole edellytetty. Käytännössä raskaan kaluston opetuslupia on myönnetty hyvin vähän ja niitä on käytetty pääosin oppisopimusperusteisen tavaraliikennepuolen opetuksen yhteydessä.

Työryhmän ehdotukset

Työryhmä pitää perusteltuna opetuslupamahdollisuuden säilyttämistä myös raskaan kaluston ajokorttikoulutuksessa. Työryhmä ehdottaa, että opetusluvan myöntämisen edellytyksiä raskaan kaluston opetusluvan kohdalla täsmennettäisiin siten, että edellytyksenä olisi oppisopimus.

Oppisopimus on kolmikantasopimus ja se tehdään ammattioppilaitoksen, työnantajan ja oppilaan kesken. Opetuslupa myönnetään tässä tapauksessa työnantajalle, jonka on täytettävä yleiset opetusluvan myöntämistä koskevat vaatimukset mm. opetettavista asioista ja soveltuvuudesta opettajaksi. Opetus toteutetaan oppilaitoksen ohjauksessa.

Tämän lisäksi työryhmä pitää perusteltuna pysyttää mahdollisuus luvan myöntämiseen autonkuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä ennallaan. Oppilaitoksilla saattaa olla myös yksittäisiä oppilaita, joilla on tarve esimerkiksi CE-koulutuksen saamiselle. Tällöin oppilaitos voi opetusluvalla antaa yksittäiselle oppilaalle opetusta ilman kurssimuotoisessa opetuksessa vaadittavaa autokoululupaa.

12. OPETUS- JA TUTKINTOAJONEUVOVAATIMUKSET

12.1 Opetusajoneuvot

Kouluajoneuvoja koskevat vaatimukset sisältyvät ajokorttiasetuksen soveltamisesta annetun liikenneministeriön päätöksen 6 §:ään. Sen mukaan kouluajoneuvona on käytettävä

- kuorma-autoa, jonka todellinen kokonaismassa on vähintään 60 prosenttia sen rekisteröidystä kokonaismassasta, jos opetusta annetaan C1- tai C-luokkaa varten;
- D-luokan linja-autoa, jos opetusta annetaan D-luokkaa varten ja D1-luokan linja-autoa, jos opetusta annetaan D1-luokkaa varten; ja
- E-luokkaan kuuluvaa ajoneuvoyhdistelmää, jossa vetoautona on C-luokan kuorma-auto, jos opetusta annetaan CE-luokkaa varten, C1- tai C-luokan kuorma-auto, jos opetusta annetaan C1E-luokkaa varten, D-luokan linja-auto, jos opetusta annetaan DE-luokkaa varten ja D1-luokan linja-auto, jos opetusta annetaan D1E-luokkaa varten.

Kouluautossa edellytetään olevan opettajaa varten erilliset kytkin- ja jarrupolkimet ja taustapeilit. Linja-autossa ja E-luokkaan kuuluvassa ajoneuvoyhdistelmässä ei kuitenkaan tarvitse olla erillisiä hallintalaitteita. Nämä hallintalaitteita koskevat vaatimukset liittyvät ajokorttiasetuksen 23 §:n säännökseen ajoneuvon kuljettajasta ajo-opetusta annettaessa. Sen mukaan opettaja katsotaan kuljettajaksi C- tai C1-luokan ajoneuvolla opetusta annettaessa. Opettajan vastuuseen liittyy, että hänellä on myös käytettävissään riittävät hallintalaitteet ajoneuvon kulkuun puuttumiseksi. Sen sijaan CE-luokan ajoneuvoyhdistelmän ja linja-auton ajo-opetuksessa oppilas katsotaan kuljettajaksi, mikä perustuu oppilaalta vaadittavaan raskaan kaluston ajokorttiin. Hänellä on nykyvaatimusten mukaan kummassakin tapauksessa oltava C-luokan ajokortti. Tästä johtuen myöskään opetusajoneuvossa ei vaadita erityisiä hallintalaitteita opettajaa varten. C-luokan ajo-oikeuden riittävyys perustuu ilmeisesti osaltaan käytäntöön, jonka mukaan C-luokan ajo-oikeus on antanut eräitä laajempia ajo-oikeuksia, joista todetaan kohdassa 9.

Työryhmä pitää opetusajon turvallisuuden ylläpitämiseksi tarpeellisenä vastavaa sääntelyä jatkossakin, koska Suomessa opetusajo on ollut verrattain turval-

lista. Ajo-oikeuksien laajuutta koskevista muutoksista huolimatta opettaja olisi edelleen perusteltua katsoa kuljettajaksi silloin, kun kysymys on C1- tai C-luokan opetusajosta, mistä johtuen ajoneuvossa olisi oltava opettajan hallintalaitteet. Kyseistä ajokorttia suoritettaessa oppilaalla ei ole raskaan kaluston ajo-oikeutta ennestään tai vastaavan kokoluokan raskaan kaluston kokemusta, mistä johtuen käytäntöä ei ole tarpeen muuttaa. D1- ja D-luokan ajokortin suorittamiseen liittyvät muutokset edellyttävät tästä johtuen vastaavan menettelyn ulottamista myös D1- ja D-luokkaan. Nämä ajokortit voitaisiin jatkossa suorittaa B-luokan ajo-oikeuden pohjalta. Ajo-opetuksen antamista koskevan vaatimuksen mukaan katsottaessa opettaja kuljettajaksi hänen on istuttava oppilaan vieressä. D-luokassa tämä vaatimus aiheuttaa ongelmia samoin kuin myös siihen liittyen hallintalaitteiden sijoittaminen opettajan käyttöön.

12.2 Tutkintoajoneuvot

Tutkintoajoneuvoja koskevat vaatimukset sisältyvät ajokorttiasetuksen soveltamisesta annetun liikenneministeriön päätöksen 14 §:ään. Sen mukaan ajoneuvossa käytettävän ajoneuvon on täytettävä opetusajoneuvoja koskevien vaatimusten lisäksi seuraavat vaatimukset:

- C1-luokan tutkinnossa kuorma-auton rekisteröidyn kokonaismassan on oltava vähintään 4 000 kg, pituuden vähintään 5 metriä ja suurimman rakenteellisen nopeuden vähintään 80 km/h. Ajoneuvossa on oltava lukkiintumattomat jarrut ja ajopiirturi. Kuormatilan rakenteen tai kuorman kuormatilan leveydeltä ja pituudelta on oltava vähintään ohjaamon levyinen ja korkuinen;
- C-luokan tutkinnossa kuorma-auton rekisteröidyn kokonaismassan on oltava vähintään 12 000 kg ja todellisen kokonaismassan vähintään 10 000 kg, pituuden vähintään 8 metriä, leveyden vähintään 2,40 metriä ja suurimman rakenteellisen nopeuden vähintään 80 km/h. Kuorma-autossa on oltava lukkiintumattomat jarrut, vähintään kahdeksan eteenpäinajovaihdetta ja ajopiirturi. Kuormatilan rakenteen tai kuorman kuormatilan leveydeltä ja pituudelta on oltava vähintään ohjaamon levyinen ja korkuinen;
- D1-luokan tutkinnossa linja-auton rekisteröidyn kokonaismassan on oltava vähintään 4 000 kg, pituuden vähintään 5 metriä ja suurimman rakenteellisen nopeuden vähintään 80 km/h. Ajoneuvossa on oltava lukkiintumattomat jarrut ja ajopiirturi;
- D-luokan tutkinnossa linja-auton rekisteröidyn kokonaismassan on oltava vähintään 10 000 kg, pituuden vähintään 10 metriä, leveyden vähintään 2,40 metriä ja suurimman rakenteellisen nopeuden vähintään 80 km/h. Ajoneuvossa on oltava lukkiintumattomat jarrut ja ajopiirturi;
- C1E-luokan tutkinnossa ajoneuvoyhdistelmän, jossa vetoautona on C1- tai C-luokan kuorma-auto, pituuden on oltava vähintään 8 metriä ja suu-

rimman rakenteellisen nopeuden vähintään 80 km/h. Perävaunun rekisteröidyn kokonaismassan on oltava vähintään 1 250 kg ja todellisen kokonaismassan vähintään 800 kg. Jos ajoneuvoyhdistelmän vetoautona käytetään C-luokan ajoneuvoa, ajoneuvoyhdistelmän rekisteröidyn kokonaismassan on oltava alle 20 000 kg ja todellisen kokonaismassan alle 15 000 kg. Ajoneuvoyhdistelmässä kuormatilan korirakenteen tai kuorman kuormatilan leveydeltä ja pituudelta on oltava vähintään vetoauton ohjaamon korkuinen ja levyinen, tai kapeampikin edellyttäen kuitenkin, että kuljettajan näkemä taakse on mahdollinen vain käyttämällä ulkopuolisia taustapeilejä;

- CE-luokan tutkinnossa ajoneuvoyhdistelmän, jossa vetoautona on C-luokan kuorma-auto, rekisteröidyn kokonaismassan on oltava vähintään 20 000 kg ja todellisen kokonaismassan vähintään 15 000 kg, pituuden vähintään 14 metriä, leveyden vähintään 2,4 metriä ja suurimman rakenteellisen nopeuden vähintään 80 km/h. Perävaunun pituuden on oltava vähintään 7,5 metriä. Yhdistelmässä on oltava lukkiintumattomat jarrut, vähintään kahdeksan eteenpäinajovaihdetta ja ajopiirturi. Ajoneuvoyhdistelmässä kuormatilan korirakenteen tai kuorman kuormatilan leveydeltä ja pituudelta on oltava vähintään vetoauton ohjaamon levyinen ja korkuinen.
- D1E-luokan tutkinnossa ajoneuvoyhdistelmässä, jonka vetoautona on D1-luokan linja-auto, perävaunun suurimman rekisteröidyn kokonaismassan on oltava vähintään 1 250 kg ja todellisen kokonaismassan vähintään 800 kg sekä suurimman rakenteellisen nopeuden vähintään 80 km/h. Kuormatilan korirakenteen tai kuorman kuormatilan leveydeltä ja pituudelta on oltava vähintään kahden metrin levyinen ja korkuinen.
- DE-luokan tutkinnossa ajoneuvoyhdistelmässä, jonka vetoautona on D-luokan linja-auto, perävaunun suurimman rekisteröidyn kokonaismassan on oltava vähintään 1 250 kg ja todellisen kokonaismassan vähintään 800 kg, leveyden vähintään 2,40 metriä ja suurimman rakenteellisen nopeuden vähintään 80 km/h. Kuormatilan korirakenteen tai kuorman kuormatilan leveydeltä on oltava vähintään kahden metrin levyinen ja korkuinen.

Tutkintoajoneuvoja koskevat vaatimukset perustuvat nykyisellään ajokorttidirektiivin tutkintoajoneuvoja koskeviin vaatimukseen (komission direktiivi 2000/56/EY). Kansallisista syistä johtuen C1-luokan tutkintoajoneuvoja koskevat vaatimukset on Suomessa sovitettu C-luokan vaatimukseen. C1-luokan ajokortteja ei käytännössä suoriteta, mutta C1E-luokassa sen sijaan jossain määrin. C1-luokan kaluston hankkiminen ei siksi ole autokouluille kannattavaa, mikä heikentäisi em. koulutuksen saamisen mahdollisuuksia. Tämän johdosta on C1E-luokassa ollut mahdollista käyttää C-luokan kuorma-autoa tietyin rajoituksin. Rajoitusten perusteena on ollut lähinnä se, että tutkinto ei ole vaatimuksiltaan vastannut tällöin CE-luokan tutkintovaatimuksia.

Tutkintoajoneuvoja koskevat vaatimukset tulivat voimaan 2003 syksyllä. Yhteisön lainsäädännön mukaisesti tuolloin sallittiin aiempien vaatimusten mukaisen kaluston käyttö vuoden 2010 syksyyn.

Työryhmän ehdotukset

Ajo-opetuksessa käytettävän kuorma-auton todellisen kokonaismassan edellytetään olevan vähintään 60 % sen rekisteröidystä kokonaismassasta. Vaatimuksen perusteena on opetuksen antaminen kuormatulla ajoneuvolla. Vaatimusta on kritisoitu sen vuoksi, että se estää tyhjän ajoneuvon kuljettamisen ja ajojen sovitamisen tosielämän tarpeisiin. Työryhmä pitää kuitenkin edelleen perusteltuna vaatimusten pysyttämistä ennallaan. Kuormalla on vaikutusta ajoneuvon ajominaisuuksiin, jolloin sen käyttäminen on perusteltua. Kuorman käyttäminen opetusajossa antaa lisäksi valmiuksia ajoneuvon todellista käyttöä silmällä pitäen.

Voimassa olevan käytännön mukaan C-luokan kuorma-autoa voidaan käyttää C1E-luokan tutkinnossa. Työryhmä pitää tärkeänä, että tämä käytäntö voisi jatkua. Tämän johdosta työryhmä ehdottaa, että mahdollisuus käyttää C-luokan kuorma-autoa C1E-luokan tutkinnossa säilytettäisiin ja otettaisiin käyttöön yhteisön lainsäädännön antama mahdollisuus siirtymäajan jatkamiseen kolmella vuodella eli syyskuun 2013 loppuun. Tulossa olevat raskaan kaluston kuljettajien vaatimuksia koskevat muutokset ja niihin liittyvät epävarmuustekijät edellyttäisivät siirtymäajan olevan riittävän pitkä, jotta kouluttajilla olisi mahdollisuudet tehdä koulutusta koskevia päätöksiä tulevan kehityksen perusteella. C-luokan kuljettajaopetus on nykyisin annettu pääasiassa autokouluissa. Vuosittain opetuksen saaneita on ollut keskimäärin 16 0000. Ammattikuljettajia koskevat vaatimukset sekä ajokorttidirektiivin myötä tulevat ikävaatimusten muutokset merkitsevät suurella todennäköisyydellä muutoksia autokoulujen antamaan opetukseen. Opetuksen kysynnän on arvioitu laskevan olennaisesti. Autokouluissa voidaan nykyisin käyttää C-luokan ajoneuvoa myös C1-luokan opetuksessa. Käytännössä näitä ajokortteja ei ole juuri suoritettu. Erillisen opetusajoneuvon hankkiminen C1-luokan opetusta varten on todella suuri taloudellinen investointi C1-luokan opettavien määrä huomioiden. Vaarana on myös C1-luokan opetuksen tarjonnan vähäisyys, mikäli opetusajoneuvovaatimusta kiristetään lyhyellä aikavälillä tältä osin. Riittävän pitkällä siirtymäajalla voitaisiin tilanteen kehitystä seurata myös sen osalta, missä määrin muutokset vaikuttavat C1-luokan ajokorttikoulutuksen kysyntään. Todellinen C1- ja C-luokkien ajokorttikoulutuksen tarve selkiytyy vasta kun kansalliset säädökset ovat olleet voimassa riittävän kauan ja erityisesti viime vaiheessa ennen uusien säädösten voimaantuloa ajo-oikeutensa hankkineiden määrä ei enää vaikuta kysyntään. Tämän johdosta työryhmä ehdottaa, että ajoneuvoa, joka täyttää nykyisin voimassa olevat tutkintoajoneuvovaatimukset, voitaisiin käyttää opetus- ja tutkintoajoneuvona jopa vuoden 2021 loppuun asti.

Kuljettajantutkinnossa tutkinnon suorittaja katsotaan kuljettajaksi. Vaatimus erillisestä hallintalaitteesta opettajaa varten on voimassa C1- ja C-luokan ajoneuvoissa. Muissa raskaissa luokissa CE, D1, D1E, D, DE erillisiä hallintalaitteita ei vaadita, sillä tutkinnon suorittajalla on raskaan kuorma-auton ajo-oikeus.

Raskaan kaluston tutkinnoissa käytetään nykyisin melko paljon kuljetusyritysten kalustoa, koska kuljettajantutkintoon tullaan monesti ajokokemuksen kautta, ilman pakollista opetusta. Työryhmä katsoo, että hallintalaittevaatimus tutkintoajoneuvoissa aiheuttaisi jatkossa ongelmia erityisesti niille, jotka hyödyntävät kuljettajana saamaansa kokemusta. Työryhmän ehdotuksen mukaan ilman opetusvaatimusta voisi kokemuksen perusteella C1-luokan pohjalta suorittaa C-luokan tutkinnon. Heidän pitäisi jatkossa vuokrata erillinen tutkintoajoneuvo. Muissa luokissa vaaditaan lisäksi opetusta, jolloin tutkintoajoneuvona voidaan käyttää myös asianmukaisesti varusteltua autokoulun ajoneuvoa tai yhdistelmää. Työryhmä ehdottaa, että hallintalaittevaatimus kuljettajantutkinnoissa säilytetään ennallaan. Tällöin henkilöllä, jolla on ainoastaan B-luokan ajo-oikeus, olisi oltava tutkintoajoneuvossa erilliset hallintalaitteet tutkinnon vastaanottajaa varten. Erilliset hallintalaitteet vaadittaisiin suoritettaessa C1- tai C-luokan tutkintoa tai myös D1- tai D-luokan kuljettajantutkintoa B-luokan pohjalta. Mikäli henkilöllä on kuljettajantutkintoon tullessa C-luokan kuorma-auton tai D-luokan linja-auton ajo-oikeus, ei tutkintoajoneuvossa vaadittaisi erillisiä hallintalaitteita. Työryhmä katsoo, että kevyempien luokkien (C1 ja D1) kokemus ei anna riittävästi valmiuksia raskaamman kaluston hallitsemiseen.

Opetuslupaopetuksessa olisivat voimassa vastaavat opettajan hallintalaittevaatimukset kuin muussakin ajo-opetuksessa, koska samat kuljettajan vastuuta koskevat säännökset koskevat myös opetuslupaopetusta. Opettajan vastuuseen liittyy, että hänellä on käytettävissään riittävät hallintalaitteet ajoneuvon kulkuun puuttumiseksi. Tällöin vaadittaisiin B-luokan opetuslupaopetuksesta poiketen käyttöjarruun vaikuttavan polkimen lisäksi kytkinpoljin. Työryhmä pitää tätä tarpeellisena, koska vain tällöin voidaan riittävästi vaikuttaa raskaan ajoneuvon hallittavuuteen.

Työryhmä ehdottaa, että nykyisin voimassaolevaa siirtymäaika, jolla kouluajoneuvoksi ennen 1.10.2003 hyväksytyä ajoneuvoa saadaan käyttää kuljettajantutkinnon ajokokeessa 30.9.2010 saakka, jatketaan kolmella vuodella 30.9.2013 saakka, kuten yhteisön lainsäädäntöä nyttemmin tulkitaan. Autokouluissa on käytössä paljon ajoneuvokalustoa, jota tullaan käyttämään kyseisen siirtymäajan puitteissa. Taloudellisten syiden takia siirtymäaika olisi perusteltua pidentää vielä käytettävissä olevan kaluston osalta kolmella vuodella nykyisestä. Epävarmuutta aiheuttavina tekijöinä ovat erityisesti ammattipätevyysdirektiivin ja tulevan ajokorttidirektiivin vaikutukset C-luokan ajokorttikoulutuksen kysyntään.

13. OPETUKSEN ANTAMINEN

Liikenneministeriön päätöksessä ajokorttiasetuksen soveltamisesta (846/1990) määrätään teoria- ja ajotuntien määristä sekä oppituntien pituuksista. Teoriatuntin tulee kestää vähintään 45 minuuttia. Teoriaopetusta saa antaa oppilaille enintään kolme tuntia päivässä.

Ajokerran pituus on 25 minuuttia C- ja C1-luokkaa varten annettavassa ajo-opetuksessa, mikä on sama kuin muussakin pääasiassa autokouluissa annetussa opetuksessa. Oppilaalle saa antaa ajo-opetusta enintään neljä ajokertaa päivässä ja kaksi ajokertaa peräkkäin. CE- ja D-luokan koulutuksessa ajo-opetuksen määrät ovat tunteina, jolloin yksi tunti vastaa kahta ajokertaa. Tämä opetus on perinteisesti annettu ammatillisen koulutuksen yhteydessä. Ammatillisessa oppilaitoksessa kuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä C-luokkaa varten annettavassa kuljettajaopetuksessa ei tarvitse noudattaa autokouluopetusta koskevia ajo- ja teoriaopetuksen enimmäistuntimääriä. Opetustuntien päivittäinen määrä ammattioppilaitoksissa on niitä koskevan lainsäädännön mukaan enintään 7 tuntia ja opetus voi sisältää teoria- ja ajo-opetusta sekä ajo-opetuksen seuraamista.

Voimassa olevien säännösten mukaan opetuksen vähimmäismääristä voidaan poiketa Ajoneuvohallintokeskuksen ohjeiden mukaisesti esimerkiksi jos ajokortin suorittajalla on alemman luokan ajokortti. Tämän johdosta on olemassa erityissäännöksiä opetuksen määristä ja sen sisällöstä, kuten että C1- ja C-luokan ajo-oikeuden saamiseksi on oppilaalle, jolla ei ole A1-, A- tai B-luokan ajo-oikeutta, annettava opetusta kuorma-autolla vähintään 20 ajokertaa. Nämä 20 ajokertaa ovat ajamista liikenteessä, jonka lisäksi opetukseen sisältyy myös ajoneuvon käsittelyopetusta.

C1- ja C-luokan ajo-opetukseen, samoin kuin B-luokan ajo-opetukseen, on nykyisin sisällytettävä opetusta ajoharjoitteluradalla hyväksytyyn opetussuunnitelman mukaan. Ajoharjoitteluradalla annettu opetus on käytännössä toteutettu aina B-luokan ajoneuvolla. Ajoharjoitteluradalla tapahtuvassa opetuksessa on havainnollistettava erilaisia jarrutustapoja ja ajoneuvon nopeuden vaikutusta jarrutusmatkaan sekä muita liukkaalla ajamisen erityispiirteitä. Näytöt on mahdollisuusien mukaan järjestettävä muulta liikenteeltä suljetulla alueella. Ajo-opetuksessa on korostettava ajonopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkitystä.

Työryhmän ehdotukset

Työryhmä ehdottaa, että suurempien päivittäisten tuntimäärien antaminen sallitaisiin kaikissa raskaissa luokissa, koska kysymyksessä on jatko-pätevyys. Tämä mahdollistaisi esimerkiksi ajokorttiluokan korottamisen tiiviillä kurssilla. Ajokorttiluokan korotuksen voisi hoitaa esimerkiksi viikonloppukurssilla (esimerkiksi korotettaessa ajo-oikeus luokasta B luokkaan C). Koska oppilaalla olisi tällaisessa tapauksessa oltava aina B-luokan ajo-oikeus, hänellä olisi paremmat edellytykset tiiviimpään opetuksen läpivientiin raskaiden luokkien kohdalla. Muutos annettavan opetuksen enimmäistuntimääriin yhdenmukaistaisi toiminnan autokouluopetuksen ja ammattioppilaitoksissa annettavan opetuksen välillä. Työryhmä pitää kuitenkin enimmäismäärän asettamista ja myös ajo-opetukseen käytettävän ajan rajoittamista edelleen tarpeellisena. Työryhmä ehdottaa, että opetusta saisi antaa päivittäin enintään 7 tuntia, josta enintään 4 tuntia voisi olla ajo-opetusta. Muutosehdotus koskisi ainoastaan raskaita luokkia.

Opetuksen antamisen eriytymisestä johtuen pimeällä ajon opetus ja rataopetus jäisivät jatkossa annettavaksi B-luokan opetuksen yhteydessä, kuten käytännössä nykyisinkin. Opetus annettaisiin ensimmäistä auton ajokorttia suoritettaessa. Raskaissa luokissa annettava ennakoivan ajon opetus sisältäisi ajokorttiin tähtäävässä koulutuksessa teoriaosuuden ja ammattipätevyyteen tähtäävän koulutuksen yhteydessä laajemman teoriaopetuksen sekä käytännön harjoittelun.

14. OPETTAJIEN PÄTEVYYS

Ajo-opetusta antavalla opettajalla on ajokorttiasetuksen 40 §:n mukaan oltava liikenneopettajalupa, sen ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus, jolla opetusta annetaan sekä CE-, D- tai DE-luokan ajoneuvolla opetusta annettaessa vähintään kahden vuoden kokemus CE- tai D-luokan ajoneuvon päätoimisena kuljettajana. Kuljettajakokemuksen ohella hyväksytään opetushallituksen määräysten mukaisen yhdistelmäajoneuvonkuljettajan tai linja-autonkuljettajan ammattitutkinnon suorittaminen. C- ja C1-luokan ajo-opetusta annettaessa opettaja katsotaan kuljettajaksi. Teoriaopetusta antavalla opettajalla on oltava liikenneopettajalupa tai autokoulua valvovan tutkinnon vastaanottajan Ajoneuvohallintokeskuksen antamien ohjeiden mukaisesti hyväksymä opetusalan koulutus ja käytännön kokemus. Tutkinnon vastaanottajan on hyväksyttävä opettajan pätevyys ennen opetustoimintaan ryhtymistä.

Liikenneopettajaluvan saamisen edellytyksenä on ABC-luokan ajokortti, liikenneministeriön määräysten mukaisen liikenneopettajatutkinnon suorittaminen ja se, että henkilöä ei henkilökohtaisten ominaisuuksiensa takia voida pitää sopimattomana liikenneopettajaksi. Liikenneopettajaluvan myöntää poliisi.

Työryhmän ehdotukset

Ammattikuljettajille tulevien erillisvaatimusten johdosta työryhmä ehdottaa, että ajokorttikoulutuksessa luovuttaisiin ajo-opettajalle asetetusta käytännön ajokokemusvaatimuksesta. Työryhmä katsoo, että käytännön kokemusta vaadittaisiin jatkossa ainoastaan ammattipätevyyskoulutusta antavilta opettajilta. Kokemusvaatimus liittyy lähinnä ammattikuljettajan koulutukseen, samoin kuin sen vaatiminen vain CE- ja D-luokan koulutuksessa, jotka Suomessa on perinteisesti koettu ammattikorteiksi myös ajokorttivaatimusten osalta. Ajokorttikoulutuksessa työryhmä pitää riittävänä liikenneopettajakelpoisuutta ja opetusajoneuvon ajo-oikeutta. Työryhmä pitää kuitenkin tarpeellisena liikenneopettajakoulutuksen kehittämistä myös raskaan kaluston kouluttajien tarpeiden selvittämiseksi ja huomioon ottamiseksi.

15. KULJETTAJAN SOVELTUVUUDEN ARVIOINTI

Kuljettajan soveltuvuuden arviointi on käytössä nykyisin vain henkilöauton ammattiajolupaa (taksilupaa) hankittaessa. Säännökset asiasta sisältyvät ajokorttiasetuksen 37 §:ään. Kysymyksessä on kansallinen, ei yhteisön lainsäädäntöön perustuva sääntely. Henkilöautoa saa kuljettaa ammattimaisessa henkilöliikenteessä vain se, jolla on ajoneuvon luokkaa vastaavan ajo-oikeuden lisäksi auton asemapaikan poliisin myöntämä ammattiajolupa. Lupaa myönnettäessä otetaan huomioon myös hakijan soveltuvuus taksinkuljettajaksi. Lupa voidaan myöntää vain, jos hakijaa ei henkilökohtaisten ominaisuuksien takia ole pidettävä sopimattomana kuljettamaan henkilöautoa ammattimaisessa henkilöliikenteessä. Soveltuvuutta arvioidaan mm. rikosrekisteritietojen ja liikenne rikkomustietojen perusteella.

Henkilöliikenteen kuljettajana toimimisen, samoin kuin raskaan kaluston kuljettajana toimimisen, on useissa yhteyksissä ehdotettu edellyttävän henkilön soveltuvuuden arviointia. Ongelmallisena soveltuvuusvaatimuksen asettamisessa on pidetty mm. sitä, että näitä tehtäviä varten ei nykyisin vaadita erillistä lupaa, jonka yhteydessä arviointi voisi tapahtua. Nyt raskaan kaluston ammattikuljettajille on tulossa vaatimus ammattipätevyydestä, josta tehdään merkintä asianomaisen ajokorttiin tai erilliseen ammattipätevyyskorttiin. Periaatteessa arviointi soveltuisi tähän yhteyteen. Soveltuvuuden harkinta tässä yhteydessä on kuitenkin jossain määrin ongelmallista, koska esimerkiksi jatkokoulutuksen suorittaminen yhteisön lainsäädännön mukaan oikeuttaa ammattipätevyyden osoittavan merkinnän saamiseen. Ammattikuljettajaa koskevat vaatimukset eivät koske kaikkia raskaan kaluston kuljettajia. Ei-kaupallisten ajojen ohella pelkällä ajokortilla pärjäävät jatkossakin kuljettajat, jotka kuljettavat esimerkiksi omassa ammatissaan tarvitsemiaan työvälineitä tai materiaaleja. Myös eräät ammattiryhmät ja hälytysajot jäävät ammattipätevyysvaatimusten ulkopuolelle. Toisena vaihtoehtona työryhmä pitääkin mahdollisena soveltuvuutta koskevien vaatimusten liittämistä yleensä raskaan kaluston kuljettamiseen ja niiden ajokortti-vaatimuksiin tai vain tiettyihin ajokorttiluokkiin.

Työryhmän ehdotukset

Työryhmä ehdottaa, että raskaan kaluston kuljettajille asetettaisiin vaatimus soveltuvuudesta ja sen arvioiminen liitettäisiin ajokortin suorittamisen yhteyteen. Työryhmän ehdotuksen mukaan harkinta koskisi vain raskaimpia luokkia C1E, CE, D1, D, D1E ja DE ja sen mukaisia vaativimpia kuljettajatehtäviä. Työryhmä ehdottaa, että soveltuvuusharkinta perustuisi erityisesti kuljettajan rikkomuksiin moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa. Ajokorttilupakäsittelyyn yhdistettynä soveltuvuus voitaisiin arvioida ennen ajokorttikoulutukseen tuloa. Muu soveltuvuuden arviointi on työryhmän mielestä käytännössä vaikea järjestää, koska soveltuvuuden testaamiseen ei ole saatavilla riittävän täsmällistä ja edullista testausmenetelmää.

Kokelaan tekemät liikenne rikkomukset otettaisiin huomioon, jos ne olisivat johdaneet ajokieltoon. Tarkastelujaksona voisi olla ajokorttiluvan hakemista edeltä-

vä vuosi. Myös ajokorttiluvan hakemisen jälkeen ennen tutkinnon suorittamista määrätyt ajokiellot estäisivät tutkinnon suorittamisen. Tarkastelujaksona tehdyistä teoista otettaisiin huomioon yksittäiset liikennerikokset, kuten törkeä rattijuopumus, törkeä liikenteen vaarantaminen, rattijuopumus tai vakava piittaamattomuus liikenneturvallisuuksia kohtaan, jotka sinällään voisivat johtaa ajokieltoon ja olisivat este ajokorttiluvan myöntämiselle. Sen lisäksi työryhmä pitää perusteltuna ottaa huomioon myös toistuvista liikennerikkomuksista määrätyt ajokiellot. Tarkastelu tehtäisiin poliisin toimesta kun se olisi ajokorttiluvan myöntämisen edellytys. Poliisilla on pääsy mm. ajoneuvoliikennerekisteriin, jonka avulla teot ja ajokiellot voidaan selvittää.

16. MUTTA EHDOTUKSIA

Ammattipätevyyttä koskevat säännökset edellyttävät ammattipätevyyden voimassaolon osoittamista ajokorttiin tai kuljettajan ammattipätevyyskorttiin tehdyllä merkinnällä. Liikenneministeriön asetusta ajokorttiin tehtävistä merkinnöistä (53/2004) olisi muutettava koodin 95 lisäämiseksi päätökseen. Numerokoodin yhteydessä ilmoitetaan päivämäärä, johon saakka ammattipätevyys on voimassa.

17. TYÖRYHMÄN EHDOTUSTEN VAIKUTUKSISTA

Työryhmän ehdotuksilla on vaikutuksia mm. ajokorttiin tähtäävän opiskelun kustannuksiin, AKEn rekistereihin tehtäviin muutoksiin sekä ammatillisessa koulutuksessa annettavaan ajokorttikoulutukseen. Ehdotukset vaikuttavat myös yleisesti kaikkeen raskaan kaluston ajokorttikoulutukseen eri kouluttajien, autokoulujen, ammatillisten oppilaitosten, aikuiskoulutuskeskusten ja muiden toimijoiden osalta.

Ehdotuksilla ei ole vaikutuksia organisaatioihin tai vastuualueisiin, koska ajokorttivaatimuksissa menettely säilyy ennallaan. Ajoneuvohallintokeskus valvoo edelleen koulutusta, vahvistaa opetussuunnitelmat ja vastaa tutkinnoista ja tutkintojen järjestämisestä.

Joissain luokissa, kuten luokassa C, pakolliset tuntimäärät nousevat ja kustannukset lisääntyvät. Yleisimmissä raskaissa luokissa CE ja D pakolliset tuntimäärät vähenevät, mutta niiden osalta kouluttajien ja rahoittajien on huomioitava, että useimpien oppilaiden kohdalla ehdotetut minimimäärät eivät välttämättä riitä. Nykyisin C-luokan ajokortin opetuskustannukset autokoulussa ovat keskimäärin 1650 euroa, mihin sisältyy myös B-luokan ajo-oikeuden suorittaminen. Jos ajokortin suorittajalla on ennestään B-luokan ajo-oikeus, ajo-oikeuden C-luokkaan korottamisen opetuskustannukset ovat keskimäärin 550 euron luokkaa. Opetukseen sisältyy tällöin 12 tuntia teoriaa ja 5 ajokertaa. Työryhmän ehdotusten mu-

kaan ajo-opetuksen määrä olisi vähintään 10 tuntia eli nelinkertainen nykyiseen vaatimukseen verraten.

Raskaan kaluston autokoululuvan toimialueen laajentaminen parantaa koulutuksen saatavuutta ja mahdollistaa koulutuksen entistä useammalla paikkakunnalla. Raskaan kaluston koulutusta antavia kouluja on kuitenkin rajallinen määrä kysynnästä ja kustannuksista johtuen.

Mm. ikärajojen muutokset ja myöhemmin mahdollisesti käyttöön otettavat väliaikaisratkaisut ajo-oikeuden osoittamisessa pitkäkestoisessa ammatillisessa koulutuksessa merkitsisivät muutoksia Ajoneuvohallintokeskuksen tietojärjestelmiin ja aiheuttaisivat kustannuksia.

Kuljettajantutkinnon osalle suunnitellut laadun parantamistoimet sisältöä ja toteuttamista koskevine muutosehdotuksineen, lisäisivät tutkintokustannuksia ja heijastuisivat tutkintomaksuihin. Ehdotetut lisäykset tutkinnon sisältöön, kuten sidonta, pidentäisivät tutkinnon kestoa ja sen myötä kustannuksia. Erityisesti tutkinnon vastaanottajien pätevyyttä koskevat ehdotukset, jotka vastaavat pitkälti yhteisöläinsäädännön myötä tulevia vaatimuksia, aiheuttaisivat merkittäviä lisäkustannuksia.

18. VOIMAANTULO

Työryhmä ehdottaa, että muutokset astuisivat voimaan samanaikaisesti ammattipätevyyttä koskevien säännösten kanssa. Tällöin ne tulisivat koskemaan linja-autonkuljettajia 10.9.2008 alkaen ja kuorma-autonkuljettajia 10.9.2009 alkaen.

Vaiheistetusta voimaantulosta johtuen kuorma-auton kuljettajia ja heille annettavaa opetusta koskevat nykyiset vaatimukset olisi pysytettävä voimassa 10.9.2009 asti. Lisäksi mm. opettajia koskevat vaatimukset ja tutkintovaatimukset olisi pysytettävä tämän ajan ennallaan.

Kokemuksen perusteella kuljettajantutkintoon pääsemistä koskevien vaatimusten muutoksista johtuen olisi kokemusperusteet ajokorttia suoritettaessa pysytettävä nykyisellään viiden vuoden siirtymäajan. Menettely johtuu siitä, että uusina kokemusvaatimuksina hyväksytään uusien vaatimusten mukainen ammattipätevyyskoulutus, mitä aiemmin ajokorttinsa suorittaneilta ei vaadita. Työryhmä pitää kokemusvaatimuksen käyttöä siirtymäajan tarpeellisena kuljettajien riittävän saannin turvaamiseksi.

Kolmivuotista logistiikan perustutkintoa opiskelevien opetus olisi voitava järjestää myös linja-auton kuljettajille käynnistettäväksi ehdotetussa koulutuksessa, niin että opetusta voitaisiin antaa B-luokan ajo-oikeutta koskevan vaatimuksen estämättä samoin kuin nykyisin menetellään CE-luokan opetuksessa. Muutos olisi tarpeen saattaa voimaan koulutuksen käynnistyessä.

Työryhmä on valmistellut myös ehdotuksensa tieliikennelain, ajokorttiasetuksen ja sen soveltamispäätökseen tarvittaviksi muutoksiksi, jotka ovat tämän muistion liitteenä. Muutosehdotuksissa on pyritty ottamaan huomioon myös uuden ajokorttidirektiivin vaikutukset raskaan kaluston ajokortin suorittamisessa niiden vaikutuksen huomioon ottamiseksi. Nämä muutokset kohdistuvat lähinnä ajokortin suorittamisen vähimmäisikään ja ammatillisen koulutuksen yhteydessä tapahtuvan työharjoittelun edellytysten luomiseen ajo-oikeuden saattamiseksi voimaan ennen ammattipätevyyskoulutuksen loppuun saattamista, jos kuljettajan alhainen ikä sitä edellyttää. Tältä osin muutokset ovat tulossa voimaan aikaisintaan kuuden vuoden kuluttua ajokorttidirektiivin voimaantulosta.

19. YHTEENVETO TYÖRYHMÄN MUUTOSEHDOTUKSISTA

Työryhmä ehdottaa muutoksia raskaan kaluston ajokorttikoulutuksen tuntimääriin. Nykyisiin koulutusmääriin sisältyy ajokorttiopetuksen ohella myös ammattipätevyyteen liittyvää opetusta. Jatkossa ammattipätevyyteen liittyvä opetus hoidetaan ammattipätevyysdirektiivin vaatimusten mukaisesti ja se koskee ainoastaan niitä henkilöitä, jotka kuljettavat kuorma- tai linja-autoa ammattiajossa. Tästä johtuen ajo-oikeuden hankkimiseksi edellytettävän koulutuksen määrää CE- ja D-luokassa vähennettäisiin. Muiden luokkien osalta ajokorttikoulutuksen määriä tarkistettaisiin, jotta kuljettajat saisivat riittävät perusvalmiudet ajoneuvon kuljettamiseen liikenteessä.

Ajokortin suorittaminen perustuisi pääosin koulutukseen. Myös kokemusta voitaisiin rajoitetusti hyödyntää laajemman ajo-oikeuden saamisessa. Kokemuksena huomioitaisiin uusien vaatimusten mukaisen perustason ammattipätevyyden suorittaminen. C1-luokasta voisi edetä C-luokkaan, jos kuljettaja olisi suorittanut edellä tarkoitetun perustason ammattipätevyyden vähintään vuotta aikaisemmin. Nopeutetusti suoritettu perustason ammattipätevyys pitäisi olla suoritettu vähintään kahta vuotta aiemmin. C1E-, CE- ja D-luokkaa varten vaadittaisiin aina lisäksi ajokorttikoulutusta. Täydentävän opetuksen määrä olisi noin kolmasosa muuten luokkakohtaisesti vaadituista ajo-opetusmääristä. Kokemuksen ohella vaaditun ajo-opetuksen määrä olisi näin C1E-luokassa 3 tuntia ja CE- ja D-luokassa 10 tuntia. Kokemuksen hyväksikäyttö ajo-oikeutta laajennettaessa olisi mahdollista vasta vuoden kuluttua aiemmin suoritettua tutkinnon jälkeen, jossa kokemusta olisi hyödynnetty tutkintoon pääsyssä. Ennakoivan ajon koulutusta sisällytettäisiin kaikkeen raskaan kaluston kuljettajaopetukseen. Koulutus olisi suppeampi kuin ammattipätevyyskoulutuksessa. Näin kaikki ajo-oikeuksia hankkivat saisivat peruskoulutuksen ja kaikki ammattikuljettajiksi ryhtyvät kattavan koulutuksen.

D- ja D1-luokissa ajokortin saamisen edellytyksenä olevaa ikärajaa alennettaisiin 18 vuoteen kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyteen liittyvien ehdotusten mukaisesti. Kuljettajakoulutuksen toisen vaiheen suorittaminen olisi

kuitenkin edellytys ajokortin saamiselle. Linja-auton ajokortti voitaisiin suorittaa myös B-luokan ajokortin pohjalta C-luokan ajokorttia suorittamatta.

Kuljettajantutkinto järjestettäisiin jatkossakin samanlaisena riippumatta tutkintoon tulon perusteesta. Tutkinnon vaativuustasoa kehitettäisiin ja sisältöä monipuolistettaisiin erityisesti kuorma-auton kuljettajien kohdalla. Ajokokeessa keskityttäisiin entistä enemmän suoritettavan ajokorttiluokan ajoneuvojen erityispiirteisiin. Ajotaidon perusteet hankittaisiin ensimmäisen auton ajokortin suorittamisen yhteydessä. Tutkinnon vastaanottajan vaatimuksia lisättäisiin.

Ammatillisessa koulutuksessa annettavan ammattipätevyys- ja ajokorttikoulutuksen edellytyksiä parannettaisiin. Työharjoittelun mahdollistamiseksi opiskelijan ajo-oikeus voitaisiin saattaa voimaan ennen uusien vaatimusten mukaisen ammattipätevyden suorittamista. Asia vaatii käytännön toimenpiteitä vasta uuden ajokorttidirektiivin voimaantulon yhteydessä kun ajokorttien ikäraajat nousevat.

Kuljettajan ammatillisessa perustutkintokoulutuksessa raskaamman ajoneuvoluokan teoria- ja ajo-opetukseen voitaisiin myös linja-auton kuljettajan koulutusohjelmassa osallistua jo ennen B-luokan ajo-oikeuden saamista.

Autokoululupajärjestelmää kehitettäisiin raskaiden luokkien osalta raskaan kaluston kuljettajien riittävän koulutustarjonnan ja sen saatavuuden varmistamiseksi. Lupien alueellista voimassaoloa laajennettaisiin siten, että autokoululupa olisi voimassa koko maan alueella. Teoria ja ajo-opetuksen antamista koskevat rajoitukset poistuisivat.

Ajo-oikeuden laajuutta koskevista poikkeuksista raskaan kaluston kohdalla luovutettaisiin, koska yhteisön lainsäädäntö ei mahdollista niitä (ajokorttidirektiivi 91/439/ETY). C-luokan ajo-oikeus ei antaisi enää oikeuksia CE- tai D-luokan ajoneuvojen tilapäisiin siirtoihin tai koeajoihin. Muutoksen vaikutusta lieventäisi se, että ylemmän luokan ajokortti olisi suoritettavissa näiden luokkien osalta nykyistä lyhyemmällä koulutuksella. Käytäntö jatkuisi, tosin nykyistä rajoitetumpana, eräiden yhteiskuntajärjestyksen ja –turvallisuuden kannalta tarpeellisten toimenpiteiden suorittamiseksi.

Simulaattorin käyttö CE- ja D-luokan ajokorttiin tähtäävässä opetuksessa jatkuisi. Opetusmäärien laskusta johtuen annettavan opetuksen määrä olisi enintään viidennes minimituntimäärästä. Opetuksen määrä vahvistettaisiin laitteen ominaisuuksien mukaan. Ajoneuvohallintokeskus hyväksyisi ajo-opetuksessa käytettävän laitteen.

Opetuslupa raskaan kaluston ajokortin suorittamista varten voitaisiin myöntää vain autonkuljettajan ammattiopetuksen tai siihen rinnastettavan työnantajan antaman koulutuksen yhteydessä, millä tarkoitettaisiin oppisopimuskoulutusta.

Opetuksen antamista koskevia vaatimuksia tarkistettaisiin. Opetusajoneuvossa ei vaadittaisi opettajan hallintalaitteita, mikäli henkilöllä on C- tai D-luokan ajokortti. Hallintalaitteet vaadittaisiin myös D- ja D1-luokan ajoneuvossa, jos oppilaalla olisi vain B-luokan ajo-oikeus. Päivittäisten opetustuntimäärien antaminen

autokouluissa raskaiden luokkien opetuksessa nostettaisiin enintään 7 tuntiin. Ajo-opetuksen osuus siitä voisi olla enintään 4 tuntia. Muutos yhdenmukaistaisi toiminnan autokouluopetuksen ja ammattioppilaitoksissa annettavan opetuksen välillä ja mahdollistaisi esimerkiksi intensiiviopetuksen antamisen ajokorttiluokan korotuksen yhteydessä.

Ajokorttiin tähtäävässä opetuksessa ajo-opettajilta vaadittavasta käytännön kuljettajakokemuksen vaatimisesta luovuttaisiin. Kokemus vaadittaisiin jatkossa ainoastaan ammattipätevyyskoulutusta antavilta opettajilta. Ajokorttikoulutuksessa opettajalla olisi oltava liikenneopettajalupa ja opetusajoneuvon ajo-oikeus.

Raskaan kaluston ajokortin suorittamiseen liitettäisiin kuljettajan soveltuvuuden harkinta, joka perustuisi kuljettajan liikenne rikkomuksiin. Ajokielto ajokorttiluvan myöntämistä edeltäneen vuoden aikana tai ennen tutkinnon suorittamista voisi estää tutkintoon pääsyn.

Liite 1

Työryhmän ehdotukset uusiksi koulutusvaatimuksiksi teoria- ja ajo-opetuksessa

Seuraavissa B-luokan kuljettajaopetus ja ajo-oikeus pohjavaatimuksena:

- C1: 9 tuntia teoriaopetusta + 5 tuntia ajo-opetusta
C: 12 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta
D1: 15 tuntia teoriaopetusta + 15 tuntia ajo-opetusta
D: 27 tuntia teoriaopetusta + 40 tuntia ajo-opetusta

Seuraavissa C1- luokan ajo-oikeus pohjavaatimuksena

- C1->C: 3 tuntia teoriaopetusta + 5 tuntia ajo-opetusta
C1E: 8 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta

Seuraavissa C- luokan ajo-oikeus pohjavaatimuksena

- CE: 15 tuntia teoriaopetusta + 30 tuntia ajo-opetusta
D1: 9 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta
D: 15 tuntia teoriaopetusta + 30 tuntia ajo-opetusta

Seuraavissa C1E- luokan ajo-oikeus pohjavaatimuksena

- C1E->CE: 7 tuntia teoriaopetusta + 20 tuntia ajo-opetusta

Seuraavissa D1- luokan ajo-oikeus pohjavaatimuksena

- D1E: 8 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta.
D1->D: 6 tuntia teoriaopetusta + 15 tuntia ajo-opetusta

Seuraavissa D1- tai D- luokan ajo-oikeus pohjavaatimuksena

- C1: 3 tuntia teoriaopetusta + 2 tuntia ajo-opetusta

Liite 1

C: 5 tuntia teoriaopetusta + 5 tuntia ajo-opetusta

DE: 8 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta

Liite 2

Ehdotus teoriaopetuksen sisällöksi seuraavissa ajokorttiluokissa (pelkkä ajo-oikeus):

C- ja D-luokissa vähintään B-ajo-oikeus aina pohjalla

E-luokissa vetoauton ajo-oikeus aina pohjalla

C1- luokka: 9 h teoriaopetusta + 5 tuntia ajo-opetusta

- ajo- ja lepoaikoja koskevat säännöt 1
- ajoneuvon mitata ja massat
- ajoneuvokohtaiset liikennemerkkit
- ajoneuvon massojen mittojen tuomat rajoitukset

- renkaat, poistaminen ja vaihtaminen (turvallisuus) 1
- ajoneuvon rakenteesta näkökentälle aiheutuvat esteet
- nopeuden rajoitin

- perusasiat ajoneuvon kuormauksesta, kuorman kiinnitys 2
- vaarallisten aineiden kuljetus
- ajoneuvoa ja kuljetusta koskevat asiakirjat, kuljettajan vastuu

- ennakoiva, taloudellinen ja ympäristöystävällinen ajaminen kuorma-autolla 4
 - kuljettajan kunto
 - ajoneuvon kunto
 - ajoneuvon kuormaus
 - ajaminen liikenteessä
 - ajotavan vaikutus taloudellisuuteen

- toiminta onnettomuuspaikalla, perusensiapu 1

Luokan korotus C1 ⇒ C-luokkaan: 3 h teoriaopetusta + 5 h ajo-opetusta

- dieselmoottori ja apulaitteet 1
- voimansiirto

- ohjaus ja jousitus 1
- jarrut ja hidastimet

- ajaminen raskaalla k-autolla 1
- ennakoinnin merkitys turvallisuuteen ja taloudellisuuteen

C-luokka: 12 h teoriaopetusta + 10 h ajo-opetusta

C-luokan teorit muodostu C1 + C1⇒C-luokkaan yhteensä (9 + 3)

C1E-luokka: 8 h + 10 h ajo-opetusta

- perävaunut ja muut hinattavat ajoneuvot 2
- kytkennän edellytykset, kytkentä laitteet
- kytkennät, kytkennän irrottaminen

- perävaunujen jarrujärjestelmät 1

- yhdistelmän kuormauksen määrittäminen asiakirjoista 2
- kuormaus (kuorman sijoittaminen yhdistelmässä, sidonta/tuenta)
- kuorman vaikutus ajoneuvon hallintaan, ajo-ominaisuudet

- ennakoiva, taloudellinen ja ympäristöystävällinen ajaminen yhdistelmällä 3
- * raskaan liikenteen turvallisuus
- * ajoneuvoyhdistelmän kunto
- * liikenteessä ajaminen yhdistelmällä
- * ajotavan vaikutus taloudellisuuteen

C1E ⇒ CE-luokka: 7 h teoriaopetusta + 20 h ajo-opetusta

- perävaunut ja muut hinattavat ajoneuvot 1
- ajoneuvoyhdistelmien pakolliset varusteet ja niiden käyttö
- * mm. sammuttimen käyttö
- yhdistelmän jarrut

- kytkennän edellytykset, kytkentä laitteet 1
- kytkennät, kytkennän irrottaminen

- erilaisten yhdistelmien kuormauksen määrittäminen asiakirjoista, kuljettajan vastuu 2
- kuormaus (kuorman sijoittaminen yhdistelmässä, sidonta/tuenta),

- kuorman vaikutus ajoneuvon hallintaan, yhdistelmän ajaminen, ajo-ominaisuudet 1

- ennakoiva, taloudellinen ja ympäristöystävällinen ajaminen raskaalla yhdistelmällä 2
- * raskaan liikenteen turvallisuus
- * ajoneuvoyhdistelmän kunto
- * liikenteessä ajaminen raskaalla yhdistelmällä
- * ajotavan vaikutus taloudellisuuteen

CE-luokka: 15 h teoriaopetusta + 30 h ajo-opetusta

- perävaunut ja muut hinattavat ajoneuvot 3
- ajoneuvoyhdistelmien pakolliset varusteet ja niiden käyttö
- * mm. sammuttimen käyttö
- yhdistelmän jarrut

- kytkennän edellytykset, kytkentä laitteet 2

- kytkenät, kytkenän irrottaminen
 - * perävaunun pysäköinti
- erilaisten yhdistelmien kuormauksen määrittäminen asiakirjoista, kuljettajan vastuu 3
- kuormaus (kuorman sijoittaminen yhdistelmässä, sidonta/tuenta),
- kuorman vaikutus ajoneuvon hallintaan, yhdistelmän ajaminen, ajo-ominaisuudet 2
- ennakoiva, taloudellinen ja ympäristöystävällinen ajaminen raskaalla yhdistelmällä 5
 - * raskaan liikenteen turvallisuus
 - * ajoneuvoyhdistelmän kunto
 - * liikenteessä ajaminen raskaalla yhdistelmällä
 - * ajotavan vaikutus taloudellisuuteen

D1-luokka, jos C-luokan ajokortti pohjalla 9 h teoriaopetusta + 10 h ajo-opetusta
Jos B-luokan ajokortti pohjalla 15 h teoriaopetusta + 15 h ajo-opetusta
 (suluissa teorituntimäärät jos B pohjalla)

- ajo- ja lepoaikoja koskevat säännöt 1 (2)
- ajoneuvoa ja kuljetusta koskevat asiakirjat
- painot ja mitat, nopeuden rajoitin
- ajoneuvon rakenne (moottori, voitelu, jäähdytys, sähkölaitteet, voimansiirto) 1 (3)
- renkaat, poistaminen ja vaihtaminen (turvallisuus)
- ajoneuvon rakenteesta näkökentälle aiheutuvat esteet 1 (2)
- hätäuloskäytävien käyttö
- tuuletus, lämmitys, turvalaitteet ja niiden käyttö
- ennakoiva, taloudellinen ja ympäristöystävällinen ajaminen D-1 luokan linja-autolla 4 (6)
 - kuljettajan kunto
 - ajoneuvon kunto
 - ajoneuvon kuormaus
 - ajaminen
 - ajotavan vaikutus taloudellisuuteen
- toiminta onnettomuuspaikalla, perusensiapu, sammuttimen käyttö 2 (2)

D-luokka, jos C-luokka pohjalla 15 h teoriaopetusta + 30 h ajo-opetus
Jos B-luokan ajokortti pohjalla 27 h teoriaopetusta + 40 h ajo-opetusta
 (suluissa teorituntimäärät jos B pohjalla)

- ajo- ja lepoaikoja koskevat säännöt 1 (3)
- ajoneuvoa ja kuljetusta koskevat asiakirjat, kuormitus (tavara + henkilö)
- painot ja mitat, nopeuden rajoitin

- reitin suunnittelu, tiekartat, navigointilaitteet 1 (1)
- ajoneuvon rakenne (tuuletus/lämmitysjärjestelmät, ovien käyttöjärjestelmät) 3 (6)
- ajoneuvon rakenne (moottori, voitelu, jäähdytys, sähkölaitteet, voimansiirto, jarrut, hidastimet, renkaat)
- ajoneuvon rakenteesta näkökentälle aiheutuvat esteet
- ajohallintajärjestelmät
- linja-auton turvavarusteet 3 (6)
- hätäuloskäytävien rakenne ja käyttö
- linja-auto liikenteessä, vastuu matkustajista
- ennakoiva, taloudellinen ja ympäristöystävällinen ajaminen D-luokan linja-autolla 5 (9)
 - * raskaan liikenteen turvallisuus
 - * kuljettajan kunto
 - * ajoneuvon kunto
 - * ajoneuvon kuormaus, vaikutus ajettavuuteen
 - * liikenteessä ajaminen linja-autolla
 - * ajotavan vaikutus taloudellisuuteen
- toiminta onnettomuuspaikalla, perusensiapu, sammuttimen käyttö 2 (2)

D1⇒D-luokka, 6 h teoriaopetusta + 15 h ajo-opetusta

- linja-auton turvavarusteet 2
- hätäuloskäytävien käyttö
- ajoneuvon rakenne (tuuletus/lämmitysjärjestelmät, ovien käyttöjärjestelmät)
- tarvittavat tarkastukset ennen ajoon lähtöä 2
- painot ja mitat, nopeuden rajoitin
- ajoneuvoa ja kuljetusta koskevat asiakirjat, kuormitus (tavara + henkilö)
- ajoneuvon rakenteesta näkökentälle aiheutuvat esteet 2
- tiekartan käyttö, navigointilaitteet
- ajaminen raskaalla linja-autolla, ajo-ominaisuudet
- * ennakoinnin merkitys turvallisuuteen ja taloudellisuuteen

D ⇒ C1-luokka, 3 h teoriaopetusta + 2 h ajo-opetusta

- perusasiat ajoneuvon kuormauksesta, kuorman kiinnitys 3
- vaarallisten aineiden kuljetus
- ajoneuvoa ja kuljetusta koskevat asiakirjat, kuljettajan vastuu
- ajoneuvon mitata ja massat
- ajoneuvokohtaiset liikennemerkkit
- ennakoinnin merkitys turvallisuuteen ja taloudellisuuteen

D ⇒ C-luokka, 5 h teoriaopetusta + 5 h ajo-opetusta

- perusasiat ajoneuvon kuormauksesta, kuorman kiinnitys 5
- vaarallisten aineiden kuljetus
- ajoneuvoa ja kuljetusta koskevat asiakirjat, kuljettajan vastuu
- ajoneuvon mitata ja massat
- ajoneuvokohtaiset liikennemerkit
- ajoneuvon massojen mittojen tuomat rajoitukset
- kuorma-autojen vaihteistot
- ajaminen raskaalla k-autolla
- ennakoinnin merkitys turvallisuuteen ja taloudellisuuteen

D1E ⇒ C1E-luokka, kuljettajantutkinto suoritettava (teoriakoe + käsittely- ja ajokoe)**C1E ⇒ D1E-luokka, kuljettajantutkinto suoritettava (teoriakoe + käsittely- ja ajokoe)****D1E-luokka, 8 h teoriaopetusta + 10 h ajo-opetusta**

- sisältö sama kuin C1E-luokassa mutta asioita tarkastellaan D1- ajoneuvoon kytkettävien perävaunujen käytön näkökulmasta

DE-luokka, 8 h teoriaopetusta + 10 h ajo-opetusta

- perävaunut ja muut hinattavat ajoneuvot 2
- kytkennän edellytykset, kytkentä laitteet
- kytkennät, kytkennän irrottaminen
- perävaunujen jarrujärjestelmät 1
- yhdistelmän kuormauksen määrittäminen asiakirjoista 1
- kuormaus (kuorman sijoittaminen yhdistelmässä, sidonta/tuenta) 1
- kuorman vaikutus ajoneuvon hallintaan, ajo-ominaisuudet
- ennakoiva, taloudellinen ja ympäristöystävällinen ajaminen yhdistelmällä 3
 - * raskaan liikenteen turvallisuus
 - * ajoneuvoyhdistelmän kunto
 - * liikenteessä ajaminen yhdistelmällä
 - * ajotavan vaikutus taloudellisuuteen

Liite 3

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 15.4.2005 työryhmän, jonka tehtävänä on selvittää raskaan kaluston kuljettajien ajokorttikoulutuksen muutostarpeet ja valmistella ehdotukset ajokorttisäännösten muutoksiksi sekä muiksi toimenpiteiksi. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY (jäljempänä ammattipätevyysdirektiivi) toimeenpano tulee vaikuttamaan kuorma-auton ja linja-auton sekä niiden muodostamien ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi vaadittavan kuljettajaopetuksen sisältöön ja määriin sekä kuljettajantutkintoon ja siihen pääsemisen edellytyksiin.

Asettamispäätöksen mukaan työryhmän toimikausi on 15.4.2005-31.5.2006. Ajokorttisäännöksiin tarvittavien muutosten periaatteista työryhmän on tehtävä liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotuksensa 31.8.2005 mennessä.

Toimikautensa aikana työryhmä on kokoontunut viisi kertaa: 1.6., 10.6., 6.7., 18.8. ja 25.8.2005.

Käytyjen keskustelujen pohjalta työryhmä on valmistellut ehdotuksensa ajokorttilainsäädäntöön tarvittavien muutosten periaatteista. Työryhmä esittää, että ehdotukset otettaisiin huomioon kuljettajan ammattipätevyyslainsäädäntöä valmisteltaessa. Ajokorttisäännösten muutokset tähtäisivät kuljettajaopetuksen pakollisen koulutuksen määrien tarkistuksiin ammatillisen osuuden eriytymisen ja luokkakohtaisten ajokorttivaatimusten tarpeiden johdosta. Lisäksi D- ja D1-luokissa ikävaatimusta voitaisiin alentaa. Työryhmän näkemyksenä on myös, että henkilön aiempi kokemus ja ammattipätevyiden suorittaminen tulisi jatkossakin ottaa huomioon ajokorttiluokkaa suoritettaessa tai korotettaessa. Lisäksi työelämän käytännön harjoittelu ennen lopullisen ammattipätevyiden saavuttamista olisi tarpeen turvata.

Varsinaisia ajokorttisäännöksiä koskevien periaatelinjausten lisäksi työryhmä on kiinnittänyt huomiota autokoululupajärjestelmän kehitystarpeisiin raskaan kaluston opetuksen osalta.

Raskaan kaluston kuljettajaopetuksen koulutuksen määrä

Työryhmän näkemyksenä on, että raskaan kaluston kuljettajaopetuksen koulutuksen määrää voidaan selkeästi vähentää ammattipätevyysdirektiivin voimaantulon myötä erityisesti CE- ja D-luokissa, joissa ammatillinen osuus on nykyisin suuri. Kaikkien kuljettajan ammattiin tähtävien henkilöiden tulee jatkossa suorittaa direktiivin vaatimusten mukainen koulutus ajokorttikoulutuksen lisäksi.

Kuljettajaopetuksen antamisesta säädetään ajokorttiasetuksen soveltamisesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä (846/1990). Nykyisin teoriaopetusta ja ajo-opetusta tulee antaa oppilaalle seuraavasti:

B: 20 tuntia teoriaopetusta + 30 ajokertaa (32 opetuksen sisältäessä pimeällä ajamisen opetuksen)

BC1: 32 tuntia teoriaopetusta + 30 ajokertaa (32 opetuksen sisältäessä pimeällä ajamisen opetuksen)

BC: 32 tuntia teoriaopetusta + 30 ajokertaa (32 opetuksen sisältäessä pimeällä ajamisen opetuksen)

B -> C: 12 tuntia teoriaopetusta + 5 ajokertaa

C1E: 12 tuntia teoriaopetusta + 18 ajokertaa

Ajokerran pituus on 25 minuuttia, teoritunnin pituus 45 minuuttia.

Seuraaviin luokkiin edellytyksenä on C-luokan ajo-oikeus:

CE: kuljettajaopetusta 300 tuntia, josta ajo-opetusta liikenteessä 80 tuntia

D1: 25 tuntia + ajo- ja toimintaharjoituksia 10 tuntia + tarvittaessa ensiapukoulutus

D: kuljettajaopetusta 300 tuntia, josta ajo-opetusta liikenteessä 60 tuntia + tarvittaessa ensiapukoulutus

Tunti ajo-opetusta tai ajo- ja toimintaharjoituksia vastaa kahta ajokertaa.

D1E: ei opetusvaatimuksia tällä hetkellä

Kun kuljettajan ammattiin tähtäävän henkilön tulee jatkossa suorittaa ammattipätevyysdirektiivin vaatimusten mukainen koulutus, ajokorttiluokkaa varten vaadittavan koulutuksen määrää voitaisiin edellä todetun mukaisesti selkeästi alentaa erityisesti CE- ja D-luokissa. Koulutusvaatimukset tulisi myös määritellä kunkin luokan osalta itsenäisesti, suhteessa toisiinsa erillisinä. Ennen lopullisia tuntimääriä koskevia ehdotuksia työryhmä tulee käsittelemään tarkemmin koulutuksen sisältöä.

Edellä mainituilla perusteilla työryhmä ehdottaa alustavasti uusien koulutusvaatimusten lähtökohdaksi seuraavaa suuruusluokkaa olevia tuntimääriä:

C1: 8 tuntia teoriaopetusta + 5 tuntia ajo-opetusta

C: 12 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta

C1->C: 4 tuntia teoriaopetusta + 5 tuntia ajo-opetusta

CE: 15 tuntia teoriaopetusta + 20 tuntia ajo-opetusta

D1: 8 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta

D: 15 tuntia teoriaopetusta + 20 tuntia ajo-opetusta

D1->D 7 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta

B->D 27 tuntia teoriaopetusta + 30 tuntia ajo-opetusta

C1E: 10 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta

D1E: 10 tuntia teoriaopetusta + 10 tuntia ajo-opetusta

Työryhmä tulee jatkossa tarkastelemaan ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden suorittamista vastaavaan tapaan kuin vetoautojen kohdalla siirtäessä esimerkiksi C1E-luokasta CE-luokan ajo-oikeuteen.

Teoriaopetustunnin pituus olisi 45 minuuttia ja ajo-opetustunnin pituus 50 minuuttia (vastaisi nykyistä kahta ajokertaa).

Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevalla henkilöllä tulisi olla alhaisesta koulutukseentuloiästä johtuen mahdollisuus osallistua raskaamman ajoneuvoluokan teoria- ja ajo-opetukseen jopa ennen B-luokan ajo-oikeutta. Tällöin, mikäli oppilaalla ei ole vähintään C-luokan ajo-oikeutta, ajo-opetuksessa ajoneuvon kuljettajaksi katsottaisiin opettaja, ja ajoneuvossa tulisi olla opettajalle riittävät hallintalaitteet. Jos oppilas on suorittanut C-luokan ajo-oikeuden, opettajan hallintalaitteita ei vaadittaisi.

Jatkossa D-luokan kuljettajantutkintoon pääsemisen tulisi olla mahdollista suoraan B-luokan ajoneuvon ajo-oikeuden pohjalta, ja tällöin tulisi koulutus suunnata suoraan linja-autonkuljettajalta vaadittaviin asioihin. Henkilön soveltuvuus linja-auton kuljettajaksi tulisi olla mahdollista arvioida ennen koulutukseen hyväksymistä. Työryhmän näkemyksen mukaan tämä saattaa olla käytännössä vaikea järjestää, koska soveltuvuuden testaamiseen ei ole saatavilla riittävän täsmällistä ja edullista testausmenetelmää. Toinen työryhmässä esillä ollut vaihtoehto soveltuvuuden arvioinnissa olisi ottaa huomioon kokelaan liikenne- ja liikenneturvallisuus, esimerkiksi ajokielto tiettyinä ajanjaksona, ennen kuljettajantutkintoon pääsyä.

Lisäksi työryhmä pitää tärkeänä, että raskaan kaluston ennakoivan ajon koulutus (REAK) jaettaisiin ajokorttikoulutuksen ja ammattipätevyyskoulutuksen kesken siten, että ajokorttikoulutukseen sisältyisi ns. kevyt REAK ja ammattipätevyyskoulutukseen kattavampi REAK. Näin kaikki ajo-oikeuksia hankkivat saisivat peruskoulutuksen ja kaikki ammattikuljettajiksi ryhtyvät kattavan koulutuksen.

Ikävaatimusten alentaminen D- ja D1-luokissa

Nykyisin ajokorttiasetuksen 10 §:n mukaan ajokortin saamisen edellytyksenä on C- ja C1-luokan ajoneuvon ajokorttiluvan saaneella 18 vuotta, CE- tai C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajokorttiluvan saaneella 21 vuotta tai, jos hän on saanut kuljettajaopetusta asianomaisen ministeriön päätöksen mukaisen vähimmäismäärän tai suorittanut vastaavan tutkinnon puolustusvoimissa, että hän on täyttänyt 18 vuotta, ja D- tai D1-luokan ajoneuvon taikka DE- tai D1E-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajokorttiluvan saaneella 21 vuotta.

Työryhmä kannattaa linja-auton kuljettajan ikärajan alentamista uusien ammattipätevyysvaatimusten mukaisesti 18 vuoteen kolmivuotisen ammatillisen koulutuksen perusteella. D- ja D1-luokan ajo-oikeuden saami-

nen tulisi kuitenkin sovittaa uuden kuljettajan seurantajärjestelmään siten, että kakkosvaiheen kuljettajakoulutuksen suorittaminen olisi edellytys ajokortin saamiselle. Käytännössä tämä vaatimus tarkoittaisi voimassa olevien säännösten perusteella sitä, että henkilöllä tulisi olla ollut B-luokan ajokortti vähintään puolen vuoden ajan. Työryhmä on keskustellut ammatillisessa koulutuksessa olevien nuorten henkilöiden ikään liittyvistä ongelmista CE- ja D-luokkien kohdalla. Työryhmä pitää kuitenkin tärkeänä, että alemman ajokorttiluokan koulutus olisi viety loppuun ennen ylemmän luokan kortin suorittamista.

Henkilön aiemman kokemuksen ja ammattipätevyyden suorittamisen huomioiminen ajokorttiluokkaa suoritettaessa tai korotettaessa

Nykyisin raskaiden luokkien kuljettajantutkintoon pääseminen on mahdollista myös kokemuksen perusteella, ilman koulutusta. Tästä on säädetty ajokorttiasetuksessa (845/1990) seuraavasti:

C1E: vähintään vuoden muu kuin lyhytaikainen C-luokan ajo-oikeus tai ulkomailla annettu C-luokan ajokortti

CE: tutkintoa edeltäneiden viiden vuoden aikana ajanut liikenteessä päätoimisesti C-luokan ajoneuvoa, jonka kokonaismassa on vähintään 12 000 kg, yhtäjaksoisesti vähintään kolme kuukautta

D1 ja D: tutkintoa edeltäneiden viiden vuoden aikana ajanut päätoimisesti vähintään vuoden liikenteessä autoa, jonka kokonaismassa on vähintään 12 000 kg

Työryhmä katsoo, että kuljettajantutkintoon pääseminen kokemuksen perusteella on muodostunut vakiintuneeksi käytännöksi ja tämä olisi tarpeen säilyttää työvoiman saatavuuden turvaamiseksi. Nykyinen käytäntö kokemuksen osoittamiseksi on joissain tapauksissa koettu ongelmalliseksi mistä johtuen työryhmä on pohtinut tapaa riittävän kokemuksen osoittamiseksi. Työryhmän kantana on, että kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä voisi olla vähintään vuotta aiemmin hankittu ammattipätevyystodistus. Ammattipätevyyden suorittaminen on jatkossa käytännön kokemuksen hankkimisen edellytys ja pitemmällä koulutuksella yhden vuoden aikana hankittu kokemus voitaisiin katsoa riittäväksi. Ammattipätevyyden nopeutetulla menettelyllä suorittaneiden todistusten tulisi kuitenkin olla hankittu vähintään kaksi vuotta aiemmin. Ammattipätevyydellä tarkoitettaisiin uuden järjestelmän (ml. siirtymäajat) mukaisesti hankittua pätevyyttä. Lisäksi vaatimuksena olisi, että edellinen suoritettu ajo-oikeus olisi ollut voimassa vähintään yhden vuoden, jotta useamman luokan korotus kokemuserusteella ei olisi mahdollista ilman riittävää lisäkokemusta.

Kuljettajantutkinnon sisältö ja väliaikaisen ajokortin hyödyntäminen määräaikaisen ajo-oikeuden osoittamisessa

Työryhmän kantana on, että kuljettajantutkinto tulisi jatkossakin järjestää samanlaisena riippumatta kokelaan taustasta. Tutkinnon vaativuustasoa olisi syytä kehittää siten, että ajokokeessa keskityttäisiin entistä enemmän suoritettavan ajokorttiluokan ajoneuvojen erityispiirteisiin. Tutkintoja vastaanottavalla tulisi olla koulutuksella hankittu pätevyys raskaan kaluston tutkintojen vastaanottamiseen ja kokemusta raskaan kaluston kuljettamisesta. Myös käytännössä yksittäisen vastaanottajan tulisi saada vuositasolla riittävä määrä raskaan kaluston kokelaita. Peruskoulutuksen ohella myös säännöllisen jatkokoulutuksen järjestäminen olisi tarpeen.

Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi työryhmä näkee tarpeelliseksi mahdollisuuden vähentää tutkintopaikkakuntien määrää raskaissa luokissa kuitenkin siten, että riittävä maakunnallinen kattavuus säilytetään. Säädöksissä tutkintopaikkakuntien soveltuvuutta tutkintojen vastaanottamiseen tulisi mahdollisesti määritellä muutoinkin nykyistä tarkemmin.

Koska ammattipätevyystodistus tulee perusteeksi saada raskaimpien luokkien ajo-oikeus nuorempana, työryhmän näkemyksen mukaan olisi tärkeätä, että henkilöllä olisi mahdollisuus saada ajo-oikeus ammattipätevyyskoulutuksen aikana tapahtuvaa työharjoittelua varten. Ajo-oikeus voitaisiin saattaa voimaan 18 vuoden iässä esimerkiksi väliaikaisella ajokortilla, joka voitaisiin ammattipätevyystodistuksen suorittamisen jälkeen vaihtaa lyhytaikaiseen ajokorttiin.

Autokoululupien alueellisten rajoitusten poistaminen

Raskaan kaluston ajokorttisäännösten uudistamiseen liittyen työryhmä pitää tarpeellisena autokoululupien alueellisen voimassaolon uudelleen-tarkastelua. Autokoululupajärjestelmää voitaisiin kehittää siten, että raskaiden luokkien osalta lupien alueellisesta voimassaolosta luovuttaisiin. Myönnetty lupa voisi olla voimassa koko Suomessa. Tällä tavoin varmistettaisiin raskaan kaluston opetuksen riittävä valtakunnallinen kattavuus ja helpotettaisiin alan yhteistyötä.

Helsingissä 31 päivänä elokuuta 2005

Eija Maunu

Työryhmän puheenjohtaja

Liite 4

Raskaan kaluston ajokorttisäännösten muutokset; yhteenveto liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän väliraportista annetuista lausunnoista

Liikenne- ja viestintäministeriön raskaan kaluston ajokorttisäännösten muutostarpeiden selvittämistä varten asettama työryhmä antoi toimeksiantonsa mukaisesti 31.8.2005 väliraportin ministeriölle muutosten päälinjoista. Raportin linjauksista pyydettiin sidosryhmiltä lausunnot 31.10.2005 mennessä. Lausunnon antoivat Ajo-varma, Ammatillisten aikuiskoulutuskeskusten liitto ry, Auto- ja kuljetusalan koulutustoimikunta, Kuljettajaopettajat, Kuljetusalan aikuiskoulutuskeskukset/aikuisopistot, Liikenneturva, Liikennevakuutuskeskus, Linja-autoliitto, opetusministeriö, Pääesikunta, Suomen Autokoululiitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry.

Suurin osa lausunnonantajista piti työryhmän esittämiä linjauksia oikeansuuntaisina. Kriittisimmin linjauksiin suhtautuivat aikuiskouluttajat (Ammatillisten aikuiskoulutuskeskusten liitto ry ja Kuljetusalan aikuiskoulutuskeskukset/aikuisopistot), joiden mukaan esitys ei ole omiaan lisäämään osaamista, parantamaan liikenneturvallisuutta ja kohottamaan kuljettajan ammatin arvostusta.

Seuraavassa lausunnonantajien kannanotoista yhteenveto väliraportin aihepiireittäin.

Raskaan kaluston kuljettajaopetuksen koulutuksen määrä

Ajokorttiluokkaa varten vaadittavan koulutuksen tuntimäärien pudottamiseen ja ehdotettuihin uusiin tuntimääriin suhtauduttiin myönteisesti lukuun ottamatta aikuiskouluttajia. Jos opetusmääriä lasketaan, kouluttajille tulee taata sellaiset taloudelliset resurssit, että koulutuksen laatu aiempaa vähemmällä tuntimäärillä voidaan parantaa (Kuljetusalan aikuiskoulutuskeskukset/aikuisopistot).

Teoriaopetustunnin ja ajo-opetustunnin pituudeksi kuitenkin ehdotettiin 60 minuuttia (Auto- ja kuljetusalan koulutustoimikunta, Kuljettajaopettajat, opetusministeriö).

Esityksestä puuttuu ehdotus koulutusmääräksi tapauksessa, jossa henkilö siirtyy henkilöliikenteestä tavaraliikenteeseen (B→D→CE) (Kuljetusalan aikuiskoulutuskeskukset/aikuisopistot).

Arvioitaessa henkilön soveltuvuutta linja-auton kuljettajaksi työryhmä esittää huomioon otettavaksi kokelaan liikenne rikkomukset. Vähäisiä rikkomuksia ei kuitenkaan tulisi ottaa huomioon, koska voidaan olettaa, että paljon ajavalla on näitä enemmän kuin vähän ajokokemusta omaavalla henkilöllä (opetusministeriö).

REAKin sisällyttämistä opetukseen pidettiin hyvänä, mutta huomautettiin, että myös muut vastaavat kurssit tulisi hyväksyä (Kuljetusalan aikuiskoulutuskeskukset/aikuisopistot, Suomen Autokoululiitto). Lisäksi REAKistakin tulisi ajokorttikoulutusta varten räätälöidä oma koulutusohjelma (Liikenneturva). Myös taloudellisen ajon perusteet tulisi sisältyä koulutukseen (SKAL).

Ikävaatimusten alentaminen D- ja D1-luokissa

Ikävaatimusten alentamiseen suhtauduttiin pääosin myönteisesti. Todettiin toisaalta, että ikävaatimusten alentaminen heikentää liikenneturvallisuutta (Liikenneturva).

Koulutuksen voi aloittaa nuorempana, mutta linja-auton kuljettajan ammattiin tulisi päästä vasta 21-vuotiaana (Suomen Autokoululiitto). Lisäksi mikäli linja-auton kuljettajan ikävaatimus alennetaan 18 vuoteen, kokelaan tulee aina suorittaa logistiikan alan perustutkinto ja sen linja-autonkuljettajan opinnot (Ammatillisten aikuiskoulutuskeskusten liitto ry ja Kuljetusalan aikuiskoulutuskeskukset/aikuisopistot). Nykyisiä pätevyysvaatimuksia uudistus ei saa heikentää (LVK) ja mikäli muutos toteutetaan, sen turvallisuusvaikutuksia tulee seurata tarkoin (Liikenneturva).

Esityksestä puuttuu ehdotus siitä, että kolmivuotisen ammatillisen koulutuksen käyneellä henkilöllä olisi ajo-oikeus D-luokan busseissa 20-vuotiaana koko maassa (Linja-autoliitto).

Henkilön aiemman kokemuksen ja ammattipätevyyden suorittamisen huomioiminen ajokorttiluokkaa suoritettaessa tai korotettaessa

Työryhmän linjauksiin suhtauduttiin myönteisesti, joskin ehdotusta ajokorttiluokan korottamistapauksissa pidettiin vaikeaselkoisena (Linja-autoliitto). Ammattipätevyys ajokokemuksen osoittajana on myös ongelmallinen (Ajovarma).

Kuljettajatutkinnon sisältö ja väliaikaisen ajokortin hyödyntäminen määräaikaisen ajo-oikeuden osoittamisessa

Ehdotukset kuljettajatutkinnon sisällöstä saivat myönteisen vastaanoton.

Laadullisen kuljettajatutkinnon valtakunnallista kattavuutta pidettiin tärkeänä (Kuljettajaopettajat). Raskaan luokan tutkintopaikkakuntien vähentämistä myös vastustettiin (Suomen Autokoululiitto). Toisaalta ennen asian ratkaisemista edellytettiin, että tutkintopaikkakuntien vähentämisen vaikutukset tutkintojen laatuun ja saatuuteen selvitetään tarkemmin (opetusministeriö). Mikäli tutkintopaikkakuntia vähennetään, tämä ei saa tarkoittaa kokelaalle kohtuuttoman pitkiä tutkintomatkoja (SKAL), vaan pikemminkin tutkintojen vastaanottajan kuin kokelaiden liikkuvuutta (Suomen Autokoululiitto).

Autokoululupien alueellisten rajoitusten poistaminen

Nykyistä autokoululupajärjestelmää ei tulisi muuttaa (Kuljettajaopettajat, Suomen Autokoululiitto). Mikäli lupajärjestelmää uudistetaan, tulee varmistaa, ettei autokouluverkostosta tule alueellisesti liian harva (SKAL) ja että luvansaaja osoittaa edellytyksensä laadukkaalle toiminnalle, ja osoittaa kuhunkin toimipisteeseensä vastuukouluttajan (Ammatillisten aikuiskoulutuskeskusten liitto ry ja Kuljetusalan aikuiskoulutuskeskukset/aikuisopistot).

LIITE 5

Työryhmän muutosehdotukset tieliikennelakiin, ajokorttiasetukseen ja sen soveltamisesta annettuun liikenneministeriön päätökseen

Tieliikennelain muutos liittyisi kuljettajan soveltuvuuden arviointiin. Muulta osin työryhmä ei ole katsonut ammattipätevyyssäännösten voimaantulon ennen ajokorttidirektiivin edellyttämien säädösmuutosten valmistelua edellyttävän muutoksia.

Tieliikennelaki

70 § Ajokorttilupa

(1) Poliisi myöntää luvan ajokortin saamiseen (*ajokorttilupa*) hakijalle, joka täyttää asetuksella säädetyt terveysvaatimukset ja jota ei alkoholin tai muun huumaavan aineen jatkuvan väärinkäytön vuoksi ole katsottava kuljettajana liikenteelle vaaralliseksi. Ajokorttilupaa linja-auton tai raskaan ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin saamiseksi ei myönnetä, jos hakijan ikä 72 §:n 3 momentin mukaan on esteenä ajo-oikeuden saamiselle tai jos häntä on tekemiensä liikenne rikkomusten tai niiden johdosta määrättyjen seuraamusten nojalla pidettävä sopimattomana kuorma-auton tai linja-auton kuljettajaksi siten kuin valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädetään.

Ajokorttiasetuksen muutokset sisältävät myös esimerkinomaisesti sellaisia muutosehdotuksia, jotka tarvitaan vasta uuden ajokorttidirektiivin antamisen jälkeen.

Ajokorttiasetus

6 § Ajo-oikeuden laajuuden osoittavat merkinnät

(1) Ajokorttilupa saadaan myöntää 2 momentissa säädetyin poikkeuksin seuraavin ajo-oikeuden laajuuden osoittavin merkinnöin:

A

B

BE

A B

A BE

B C

A B C

BE C
 A BE C
 BE CE
 A BE CE
 B D
 A B D
 BE D
 A BE D
 BE D
 A BE DE
 B C DE
 A B C D
 BE C D
 A BE C D
 BE C DE
 A BE C DE
 BE CE DE
 A BE CE DE
 M
 T
 MT

(2) Jos ajokorttilupa myönnetään A1-, C1- tai D1-luokkaa varten, korvataan 1 momentissa tarkoitettu luokkaa A koskeva merkintä merkinnällä A1, luokkaa C koskeva merkintä merkinnällä C1 ja luokkaa D koskeva merkintä merkinnällä D1. Jos C-luokan ajo-oikeuden haltijalle myönnetään ajokorttilupa C1E-luokkaa varten tai D-luokan ajo-oikeuden haltijalle D1E-luokkaa varten, lisätään kysymyksessä olevan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeutta vastaava merkintä ennen 1 momentissa tarkoitettua luokkaa C tai D koskevaa merkintää. (poist.)

7 § Ajo-oikeuden laajuus

(1) Ajo-oikeuden haltija saa 2-4 momentissa säädetyin, Suomessa lukuun ottamatta Ahvenanmaata voimassa olevin poikkeuksin kuljettaa vain sellaista ajoneuvoa, jonka luokkaa vastaava ajo-oikeus hänellä on. A-luokka sisältää A1-luokan, C-luokka C1-luokan ja D-luokka D1-luokan ajoneuvojen ajo-oikeuden.

(2) A1-, A- tai B-luokan ajoneuvon ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa myös M- ja T-luokan ajoneuvoa.

(3) (poist.) E-luokan tutkinnon suorittaja, jolla on vetoauton luokkaa vastaava ajo-oikeus, saa kuljettaa tutkinnossa käytettävän ajoneuvoyhdistelmän kuljettajantutkintoon ja sieltä takaisin lyhintä soveltuvaa reittiä käyttäen.

(4) Liikenteenvalvoja, jolla on B-luokan ajoneuvon ajo-oikeus, saa valvontatehtävän sitä vaatiessa koeajaa tai siirtää A1- ja A-luokan ajoneuvoa. Poliisi-, tull- tai rajavartiomies, jolla on C-luokan ajoneuvon ajo-oikeus, saa liikenne- tai muun valvontatoimenpiteen sitä vaatiessa koeajaa tai siirtää D-, D1- tai E-luokan ajoneuvoa. Ajoneuvon katsastaja, jolla on C-luokan ajoneuvon ajo-oikeus, saa kuljettaa D-, D1- tai E-luokan ajoneuvoa sen katsastuksen toimittamiseksi. Paloauton tai pelastusauton kuljettaja, jolla on C-luokan ajo-oikeus, saa tehtävässään toimiessaan ja hälytystehtävän sitä vaatiessa siirtää tai kuljettajaa E-luokan ajoneuvoa tai siirtää D1- tai D-luokan ajoneuvoa onnettomuuspaikalla.

10 § Ikävaatimukset

Ajokortin saamisen edellytyksenä on, että:

- 1) A1-luokan ajoneuvon ajokorttiluvan saanut on täyttänyt 16 vuotta;
- 2) A-, B- tai BE-luokan (poist.) ajoneuvon ajokorttiluvan saanut on täyttänyt 18 vuotta;
- 3) C¹)- tai C1²)-luokan ajoneuvon taikka CE³)- tai C1E²)-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajokorttiluvan saanut on täyttänyt 18 vuotta;
- 4) D⁴)- tai D1⁵)-luokan ajoneuvon taikka DE⁴)- tai D1E⁵)-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajokorttiluvan saanut on täyttänyt 21 vuotta tai, jos D- tai D1-luokan ajokorttiluvan saanut on suorittanut kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain (/) 9 §:ssä tarkoitetun ammatillisen perustutkinnon ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden, että hän on täyttänyt 18 vuotta³); sekä
- 5) M- tai T-luokan ajoneuvon ajokorttiluvan saanut on täyttänyt 15 vuotta

Uuden ajokorttidirektiivin voimaantulua edellytetään, että:

¹) C-luokan ajoneuvon ajokorttiluvan saanut on täyttänyt 21 vuotta tai, jos hän on suorittanut kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (/) tarkoitetun kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden muuten kuin mainitun lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitetulla nopeutetulla koulutuksella, että hän on täyttänyt 18 vuotta.

²) C1- tai C1E-luokan ajokorttiluvan saanut on täyttänyt 18 vuotta.

³) CE-luokan ajokorttiluvan saanut on täyttänyt 21 vuotta tai, jos hän on suorittanut kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (/) tarkoitetun kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden muuten kuin mainitun lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitetulla nopeutetulla koulutuksella, että hän on täyttänyt 18 vuotta;

⁴) D- tai DE-luokan ajoneuvon ajokorttiluvan saanut on täyttänyt 24 vuotta tai, jos hän on suorittanut kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitetun linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden muuten

kuin mainitun lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitetulla nopeutetulla koulutuksella, että hän on täyttänyt 21 vuotta
- tai jos hän on suorittanut perustason ammattipätevyuden edellä mainitun lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitetulla nopeutetulla koulutuksella, että hän on täyttänyt 21 vuotta ja ammatissa toimiminen rajoitetaan mainitun lain mukaan paikallisliikenteeseen
⁶⁾ D1- tai D1E-luokan ajokorttiluvan saanut on täyttänyt 21 vuotta.

11 § Ajokorttiluvan hakeminen ja muu hakemus

(5 momentti: § Hakemuksen ratkaiseminen)

(1) Hakemus on ratkaistava viivytyksettä. Ajokorttilupa on myönnettävä, jos hakemusasiakirjat, hakijaa koskevat ajokorttirekisteritiedot ja mahdolliset lisäselvitykset osoittavat, että hakija täyttää tieliikennelain 70 §:n 1–3 momentissa säädetyt ajokorttiluvan myöntämisen edellytykset.

(2) Hakijaa ei ole pidettävä tieliikennelain 70 §:n 1 momentin mukaisesti sopivana C1E, CE, D1, D, D1E tai DE-luokan ajoneuvon kuljettajaksi, jos hänet on hakemuksen tekemistä edeltäneen yhden vuoden aikana määrätty ajokieltoon tieliikennelain 75 §:n 1 momentin tai mainitun pykälän 2 momentin 3, 4 tai 5 kohdan nojalla tai, jos hän ennen haetun ajo-oikeuden alkamista syyllistyy liikennerekisterin siltä, että hänet määrätään edellä mainittujen lainkohtien perusteella ajokieltoon.

(3) Haettaessa ajokorttilupaa 33 §:n 3 tai 4 momentissa tarkoitetun Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai ETA-valtiossa annetun ajokortin perusteella lupa on myönnettävä, jos mainittu ajokortti on poliisin tarvittaessa hankkiman lisäselvityksen mukaan voimassa, eikä rekisteritietojen perusteella tai muuten ole tiedossa estettä ajo-oikeuden voimassaolon jatkumiselle.

16 § Ajo-oikeutta koskevat erityisehdot

(4) Ajo-oikeuteen liitetyistä 1 momentissa tarkoitetuista ehdoista tehdään merkintä ajokorttiin. Ajokorttiin voidaan hakemuksesta tehdä myös merkintä kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä annetussa laissa (/) tarkoitetusta kuljettajan ammattipätevyydestä siten kuin siitä mainitussa laissa tai sen nojalla säädetään.

19 § Opetuksen tavoite ja toteuttaminen

(3) Opetuksessa on annettava tiedot liikennejärjestelmästä, sen toiminnasta ja siihen liittyvistä riskeistä sekä eri tienkäyttäjryhmien turvallisuuteen vaikuttavista muista tekijöistä. Oppilaalle on opetettava liikennesäännöt, liikennemerkkit ja muut liikennettä koskevat määräykset sekä moottoriajoneuvon oikea käyttötapa ottaen huomioon kuljetettavan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettamisen erityispiirteet.

(4) Kuljettajaopetus B-luokkaan (poist.) kuuluvan auton ajo-oikeuden saamiseksi annetaan kahdessa vaiheessa. Kuljettajaopetuksen toisessa vaiheessa (*jatko-opetus*) syvennetään kuljettajaopetuksen ensimmäisessä vaiheessa opittuja ja lyhytaikaisen ajo-oikeuden aikana harjoiteltuja tietoja ja taitoja sekä lisätään valmiutta vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja liikenteen tavallisimpien vaaratilanteiden ennakoimisessa ja välttämässä.

20 § Oppilaan ottaminen autokouluun

(3) Annettaessa kuljettajaopetusta CE-, C1E-, D- tai D1-luokan ajo-oikeuden saamiseksi ammatillisessa perustutkintokoulutuksessa kuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä, oppilaan autokouluun ottamista ja ajo-opetuksen aloittamista koskevasta vähimmäisiästä on 1 momentista poiketen voimassa, mitä 47 §:n 2 momentissa tarkoitettuun kuorma-auton kuljettajaopetukseen ottamisen ja ajo-opetuksen aloittamisen vähimmäisiästä säädetään.

21 § Opetuslupa

(2) Opetuslupa voidaan tieliikennelain 68 §:n 1 momentin 4 kohdan nojalla myöntää C-, C1-, D- tai D1-luokan ajoneuvon tai CE-, C1E-, DE- tai D1E-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeuden saamiseksi annettavaa kuljettajaopetusta varten. Opetusluvun myöntäminen autonkuljettajan ammattiopetukseen rinnastettavan työnantajan antaman koulutuksen yhteydessä edellyttää oppisopimusta. Opetettavalla on oltava vähintään B-luokan ajoneuvon ajo-oikeus ja ajoneuvoyhdistelmällä opetusta annettaessa vetoauton ajo-oikeus.

(6) Opetusluvalla annettavasta opetuksesta, opetusajoneuvon ajohallintalaitteista ja opetusajoneuvon kuljettajasta ajo-

opetuksessa on soveltuvin osin voimassa, mitä autokouluopetuksesta säädetään ja määrätään.

23 § Ajoneuvon kuljettaja ajo-opetusta annettaessa ja opetusajoneuvon tunnus

(1) Opettaja katsotaan kuljettajaksi annettaessa ajo-opetusta B-, C- tai C1-luokan ajoneuvolla. Opettajan on istuttava oppilaan vieressä annettaessa opetusta liikenteessä.

(2) Annettaessa ajo-opetusta D- tai D1- luokan ajoneuvolla oppilaalle, jolla on B-luokan ajoneuvon ajo-oikeus, opettaja katsotaan kuljettajaksi. Jos oppilaalla on C-luokan ajoneuvon ajo-oikeus, oppilas katsotaan kuljettajaksi. E-luokan ajoneuvolla ajo-opetusta annettaessa oppilas katsotaan kuljettajaksi ja hänellä on oltava vetoauton ajo-oikeus.

(4) Ajo-opetusta annettaessa ja moottoripyörällä ajoa harjoiteltaessa tulee ajoneuvossa olla asianomaisen ministeriön päätöksen mukainen tunnus. Ajo-opetuksen aikana saa (poist.) E-luokan ajoneuvoyhdistelmässä olla kuormaa ja D- tai D1-luokan ajoneuvossa oppilaan ja opettajan lisäksi olla mukana enintään seitsemän ajo-oppilasta tai opetushenkilöstöön kuuluvaa.

26 § Kuljettajantutkinnon tavoite ja toteuttaminen

(2) Kuljettajantutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe. Jos tutkinnon suorittaja on tutkintoa edeltäneen viiden vuoden aikana suorittanut hyväksytysti teoriakokeen, ajo-oikeuden laajentamiseksi suoritettava teoriakoe voidaan pitää yleisiä liikennesääntöjä ja määräyksiä koskevia asioita siihen sisällyttämättä. T-luokan ajoneuvon kuljettajantutkinnossa suoritetaan ajokoe (poist.) vain, jos tutkinnon vastaanottaja pitää sitä tarpeellisena. M-luokan ajoneuvon kuljettajantutkinnossa suoritetaan vain teoriakoe. Ajokokeeseen pääsemisen edellytyksenä on, että tutkinnon suorittaja on enintään kuusi kuukautta aikaisemmin suorittanut hyväksytysti vastaavan luokan teoriakokeen.

28 § Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset

(1) Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä on, että tutkinnon suorittaja täyttää 10 §:ssä tai 8 §:n 1 momentissa säädetyn ikävaatimuksen ja että hänellä on ajokorttilupa, jollei 30 §:n 2 momentissa toisin säädetä. Ajokorttilupaa ei kuitenkaan vaadita 8 §:n 1 momentissa tarkoitettuun ajokokeeseen

osallistuvalla A-luokan ajo-oikeuden haltijalta. Muista edellytyksistä säädetään 2–8(9*) momentissa.

(4) C- ja C1-luokan tutkintoon pääsemisen edellytyksenä on, että:

- 1) tutkinnon suorittajalla on Suomessa B-luokan ajoneuvon ajo-oikeus tai hän on täällä suorittanut vastaavan kuljettajantutkinnon tai hänellä on ulkomailla annettu vastaavan luokan ajokortti ja että hän on saanut tutkinnon luokkaa vastaavan kuljettajaopetuksen;
- 2) C-luokan tutkinnon suorittajalla on C1-luokan ajo-oikeus ja kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain mukainen perustason ammattipätevyys, joka on saavutettu vähintään vuotta ennen tutkintoon tuloa, tai jos se on saavutettu mainitun lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitetulla nopeutetulla koulutuksella, että se on saavutettu vähintään kaksi vuotta ennen tutkintoon tuloa,
- 3) tutkinnon suorittajalla on ollut aikaisemmin Suomessa vastaavan luokan ajoneuvon ajo-oikeus tai hänelle on ulkomailla annettu vastaava ajokortti.

(5) D- ja D1-luokan kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä on, että:

- 1) tutkinnon suorittajalla on B-luokan ajoneuvon ajo-oikeus ja hän on saanut jatko-opetuksen tai, että hänellä on vähintään kuusi kuukautta aikaisemmin ulkomailla annettu Suomessa voimassa oleva B-luokkaa vastaava ajokortti sekä, että hän on saanut tutkinnon luokkaa vastaavan kuljettajaopetuksen,
- 2) D-luokan tutkinnon suorittajalla on C-, C1- tai D1-luokan ajoneuvon ajo-oikeus tai D1-luokan tutkinnon suorittajalla C- tai C1-luokan ajoneuvon ajo-oikeus ja kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain mukainen perustason ammattipätevyys, joka on saatu vähintään vuotta ennen tutkintoon tuloa, tai jos se on saavutettu mainitun lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitetulla nopeutetulla koulutuksella, että se on saavutettu vähintään kaksi vuotta ennen tutkintoon tuloa sekä, että hän on lisäksi saanut täydentävän määrän tutkinnon luokkaa varten vaadittavaa kuljettajaopetusta; taikka
- 3) tutkinnon suorittajalla on ollut aikaisemmin Suomessa vastaavan luokan ajoneuvon ajo-oikeus tai hänelle on ulkomailla annettu vastaava ajokortti.

(6) CE- tai C1E-luokan kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä on, että:

- 1) tutkinnon suorittajalla on vetoauton luokkaa vastaava ajo-oikeus Suomessa ja hän on saanut jatko-opetuksen tai hänellä on ulkomailla annettu vetoauton luokkaa vastaava ajokortti sekä, että hän on saanut tutkinnon luokkaa vastaavan opetuksen taikka,
- 2) tutkinnon suorittajalla on vetoauton ajo-oikeus ja kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain mukainen perustason ammattipätevyys, joka on saavutettu

vähintään vuotta ennen tutkintoon tuloa, tai jos se on saavutettu mainitun lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitetulla nopeutetulla koulutuksella, että se on saavutettu vähintään kaksi vuotta ennen tutkintoon tuloa sekä, että hän on sen lisäksi saanut täydentävän määrän tutkinnon luokkaa varten vaadittavaa kuljettajaopetusta; taikka

3) tutkinnon suorittajalla on tai on ollut aikaisemmin Suomessa D-luokan ajoneuvon tai tutkinnon luokkaa vastaava ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus taikka, että hänelle on ulkomailla annettu tutkinnon luokkaa vastaava ajoneuvoyhdistelmän ajokortti.

(7) DE- ja D1E-luokan kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä on, että:

1) tutkinnon suorittajalla on Suomessa vetoauton luokkaa vastaava ajo-oikeus tai hän on täällä suorittanut vastaavan luokan kuljettajantutkinnon tai hänellä on ulkomailla annettu vastaava ajokortti ja hän on saanut tutkinnon luokkaa vastaavan opetuksen; tai

2) tutkinnon suorittajalla on vetoauton ajo-oikeus ja kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain mukainen perustason ammattipätevyys, joka on saavutettu vähintään vuotta ennen tutkintoon tuloa, tai jos se on saavutettu mainitun lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitetulla nopeutetulla koulutuksella, että se on saavutettu vähintään kaksi vuotta ennen tutkintoon tuloa sekä, että hän on sen lisäksi saanut täydentävän määrän tutkinnon luokkaa varten vaadittavaa kuljettajaopetusta; taikka

3) tutkinnon suorittajalla on ollut aikaisemmin Suomessa vastaavan luokan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus tai hänelle on ulkomailla annettu vastaava ajokortti.

*) 9 mom. lisäys kun uusi ajokorttidirektiivi tulee voimaan esimerkiksi seuraavasti: ”Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 4 §:ssä tarkoitetussa perustason ammattipätevyyskoulutuksessa oleva saadaan 1 momentissa tarkoitetusta ikävaatimuksesta poiketen ottaa kuljettajantutkintoon, jos hän täyttää koulutuksen yhteydessä suoritettavaan perustason ammattipätevyyteen liittyvän ikävaatimuksen, sen estämättä, että ammattipätevyyden suorittaminen on vielä kesken. Kuljettajantutkintotodistuksen kelpoisuudesta säädetään x §:ssä.”

29 § Kuljettajantutkintoon ilmoittautuminen

(1) Kuljettajantutkintoon ilmoittautuvan on esitettävä luotettava selvitys henkilöllisyydestään ja:

1) todistus enintään kuusi kuukautta aikaisemmin saadusta kuljettajaopetuksesta; tai

- 2) enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annettu todistus teoriaopetuksen saamisesta ja vähintään yksi ja enintään kolme kuukautta aikaisemmin myönnetty harjoituslupa; taikka
 - 3) selvitys suoritetusta kuljettajantutkinnosta tai hänelle Suomessa aikaisemmin myönnetystä ajokortista tai ulkomailla annettu ajokortti; ja lisäksi
 - 4) todistus jatko-opetuksen saamisesta tai selvitys ammattipätevyydestä ja sen saamisen ajankohdasta, jos jatko-opetuksen saaminen tai ammattipätevyys on kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä;
 - 5) edellä 28 §:n 9 momentin mukaisesti tutkintoa suoritettaessa oppilaitoksen antama todistus siitä, että oppilas on mainitussa 9 momentissa tarkoitetussa koulutuksessa.
-

31 § Kuljettajantutkintotodistus ja tutkinnossa hylkääminen*)

(1) Tutkinnon suorittajalle on annettava todistus hyväksytysti suoritetusta kuljettajantutkinnosta. Todistusta ei kuitenkaan luovuteta tutkinnon suorittajalle, jos edellytykset ajokortin luovuttamiseen tieliikennelain 71 §:n 1 momentin mukaan eivät ole olemassa tai jos hänelle annetaan väliaikainen ajokortti.

(1a) Muu kuin 25 §:ssä tai 28 §:n 9 momentissa*) tarkoitettu todistus tutkinnon suorittamisesta oikeuttaa yhden kuukauden ajan tutkinnon suorittamisesta kuljettamaan siinä mainittuun luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa Suomessa. Mainitussa 28 §:n 9 momentissa tarkoitettu tutkintotodistus yhdessä B-luokan ajo-oikeuden osoittavan asiakirjan kanssa oikeuttaa haltijansa kuljettamaan tutkinnon luokkaa vastaavaa ajoneuvoa kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 6 §:ssä tarkoitetuissa ajoissa, siten kuin näistä ajoista mainitussa laissa tai sen nojalla säädetään, ennen kuin edellytykset tutkinnon luokkaa vastaavan ajokortin tai väliaikaisen ajokortin luovuttamiselle täyttyvät.*)

*) momentin muutos tarpeen vasta uuden ajokorttidirektiivin tultua voimaan

39 a § Autokoululupaa koskevat hakemukset

(1) Autokoululupaa haetaan kirjallisesti koulun sijaintipaikan lääninhallitukselta. Hakemuksessa on mainittava autokoulun aiottu sijaintikunta, kuorma-autovetoisella ajoneuvoyhdistelmällä tai linja-autolla kuljettajaopetusta annettaessa autokoulun päätoimipaikan aiottu sijaintikunta, opetustoiminnasta vastaava johtaja ja ne ajoneuvoluokat, joita koskevan ajo-oikeuden saamiseksi autokoulussa annetaan kuljettajaopetusta.

39 b § Autokoululuvan myöntäminen ja uudistaminen sekä autokoululupaa koskevat ilmoitukset

(3) Autokoululupaan on merkittävä:

1) koulun opetustilan tai opetustilojen sijaintikunta ja kuorma-autovetoisella ajoneuvoyhdistelmällä tai linja-autolla kuljettajaopetusta annettaessa autokoulun päätoimipaikan sijaintikunta;

(3a) Annettaessa opetusta kuorma-autovetoisella ajoneuvoyhdistelmällä tai linja-autolla muualla kuin 3 momentin 1 kohdassa tarkoitetussa päätoimipaikassa, autokoulun on ilmoitettava teoriaopetuksen antopaikasta ja opetuksesta vastaavasta opettajasta sille tutkinnon vastaanottajalle, jonka toimialueella opetukseen käytettävä tila sijaitsee.

40 § Autokoulun opetushenkilöstö

(1) Autokoulussa on oltava opetustoiminnasta vastaava johtaja, joka ohjaa ja kehittää koulussa annettavaa opetusta, vastaa opetuksen sisällöstä ja opetustoiminnan hoitamisesta säännösten ja lupaehtojen mukaisesti sekä muutoinkin tosiasiallisesti toimii tehtävässään. Annettaessa teoriaopetusta kuorma-autovetoisen ajoneuvoyhdistelmän tai linja-auton ajo-oikeutta varten muualla kuin autokoulun päätoimipaikassa, autokoulun on nimettävä opetusta varten vastaava opettaja ja ilmoitettava siitä valvovalle tutkinnon vastaanottajalle. Koulussa on oltava myös koulun oppilasmäärään nähden riittävä opetushenkilöstö.

(2) Autokoulun opetustoiminnasta vastaavan johtajan on täytettävä 39 §:n 1 momentin 1-3 kohdassa säädetyt vaatimukset ja hänellä on oltava niiden ajoneuvoluokkien ajo-oikeus, joita koskevan ajo-oikeuden saamiseksi autokoulussa annetaan kuljettajaopetusta. Ajo-opetusta antavalla opettajalla on oltava liikenneopettajalupa ja sen ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus, jolla opetusta annetaan. (poist.) Muulla opettajalla on oltava liikenneopettajalupa tai autokoulua valvovan tutkinnon vastaanottajan Ajoneuvohallintokeskuksen antamien ohjeiden mukaisesti hyväksymä opetusalan koulutus ja käytännön kokemus. Tutkinnon vastaanottajan on hyväksyttävä opettajan pätevyys ennen opetustoimintaan ryhtymistä.

41 § Autokoulun opetustila sekä opetusmateriaali ja -välineet

(1) Tutkinnon vastaanottajan on hyväksyttävä opetustila ennen sen käyttöönottoa. Kuljettajaopetusta kuorma-autovetoisen ajoneuvoyhdistelmän tai linja-auton ajo-oikeutta varten voidaan antaa muussakin tilassa, joka soveltuu annettavaan opetukseen ja josta on ennen opetuksen aloittamista ilmoitettu sille tutkinnon vastaanottajalle, jonka toimialueella tila sijaitsee.

Ajoneuvohallintokeskus antaa tarvittaessa opetukseen käytettävää tilaa koskevat ohjeet.

(2) Autokoulussa on oltava opetuksen antamiseen tarvittavat ajoneuvot, joiden tulee täyttää kouluajoneuvoja koskevat vaatimukset ja olla muutoskatsastuksessa hyväksytyt kuljettajaopetukseen käytettäviksi. Vaatimus muutoskatsastuksesta ei kuitenkaan koske perävaunuja. Ajo-opetukseen käytettävän simulaattorin on oltava Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymä. Opetusmateriaalin on vastattava hyväksytyä opetussuunnitelmaa.

47 § Liikenneopettajia kouluttavaa laitosta ja kuljettajan ammattiopetusta koskevat poikkeukset

(2) Opetussuunnitelmaperusteisessa ammatillisessa perustutkintokoulutuksessa kuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä saa antaa BC- tai C-luokan kuljettajaopetusta kuorma-auton ajo-oikeuden saamiseksi ilman autokoululupaa. Oppilaitoksen on nimettävä ajo-oikeuden saamiseksi annettavaa opetusta varten opetustoiminnasta vastaava johtaja, jonka pätevyydestä ja tehtävistä on voimassa mitä autokoulun opetustoiminnasta vastaavasta johtajasta säädetään. Ajo-opetusta antavalla opettajalla on oltava liikenneopettajalupa ja opetusajoneuvon ajo-oikeus. Kuljettajaopetuksessa noudatetaan soveltuvin osin tämän asetuksen säännöksiä opettajan pätevyyden hyväksymisestä, opetusvälineistä ja opetuksen sisällöstä.

(2a) Ajoneuvohallintokeskus valvoo ajo-oikeuden saamiseksi annettavaa kuljettajaopetusta ja hyväksyy tässä opetuksessa noudatettavan opetussuunnitelman. Valvonnan toteuttajina toimivat kuljettajantutkinnon vastaanottajat Ajoneuvohallintokeskuksen antamien ohjeiden mukaisesti. Ajoneuvohallintokeskuksen on viipymättä ilmoitettava valvonnan yhteydessä havaituista puutteista ja laiminlyönneistä opetushallitukselle.

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Voimaantulo:

Tämä asetus tulee voimaan päivänä kuuta 20. Sen 10 §:n 3 kohta, 11 §:n 5 kohta, 19 §:n 3 momentti, 28 §:n 4 momentin 2 kohta ja 7 momentin 2 kohta, 29 §, 40 §:n 2 momentti ja 47 §:n 2

momentti tulevat kuitenkin voimaan vasta 10.9.2009 niiltä osin kuin vaatimukset koskevat C-, C1-, CE- tai C1E-luokkaa ja sitä varten annettavaa opetusta.

Ennen tämän asetuksen voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Siirtymäsäännökset:

- Tämän asetuksen voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti annettu opetustodistus oikeuttaa sitä vastaavan luokan tutkintoon pääsyyn tämän asetuksen voimaantullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti.
- Tämän asetuksen voimaantullessa voimassa olleiden vaatimusten mukaisesti suoritetusta tutkinnosta annettu todistus oikeuttaa tämän asetuksen voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti ajokortin saamiseen.
- Linja-auton ajo-oikeuden saamiseksi suoritettavaan kuljettajantutkintoon voidaan 10.9.2013 saakka ja CE- tai C1E-luokan kuljettajantutkintoon 10.9.2014 saakka ottaa henkilö, joka osoittaa täyttävänsä tämän asetuksen voimaan tullessa voimassa olleet kuljettajantutkintoon pääsyn edellytykset päätoimisena kuljettajana toimimisen perusteella ja sen lisäksi osoittaa saaneensa uusien vaatimusten mukaisen täydentävän koulutuksen.

Liikenneministeriön päätös ajokorttiasetuksen soveltamisesta

(4 a) § Teoriaopetuksen määrä luokissa C, C1, CE, C1E, D, D1, DE ja D1E

(1) Oppilaalle on annettava teoriaopetusta:

- 1) C1-luokkaa varten vähintään 9 tuntia;
- 2) C-luokkaa varten vähintään 12 tuntia;
- 3) C1E-luokkaa varten vähintään 8 tuntia;
- 4) CE-luokkaa varten vähintään 15 tuntia;
- 5) D1- luokkaa varten vähintään 15 tuntia, tai jos oppilaalla on C1- tai C-luokan ajo-oikeus, vähintään 9 tuntia;
- 6) D-luokkaa varten vähintään 27 tuntia, tai jos oppilaalla on C1- tai C-luokan ajo-oikeus, vähintään 15 tuntia taikka D1-luokan ajo-oikeus, vähintään 6 tuntia;
- 7) D1E-luokkaa varten vähintään 8 tuntia;
- 8) DE-luokkaa varten vähintään 8 tuntia.

(2) Oppilaalle on annettava ajokorttiasetuksen 28 §:n 4-5 ja 7 momentissa tarkoitettua täydentävää teoriaopetusta ammattipätevyyden lisäksi:

- 1) CE-luokkaa varten vähintään 5 tuntia;
- 2) C1E-luokkaa varten vähintään 3 tuntia
- 3) D-luokkaa varten vähintään 5 tuntia;

- 4) D1-luokkaa varten vähintään 3 tuntia.
- 5) DE-luokkaa varten vähintään 3 tuntia:
- 6) D1E-luokkaa varten vähintään 3 tuntia
- (3) Oppitunnin pituus on vähintään 45 minuuttia. Oppilaalle saa antaa 1 ja 2 momentissa tarkoitettua opetusta enintään seitsemän tuntia päivässä.
- (4) Tutkinnon vastaanottaja voi ottaa oppilaan tutkintoon 1 momentin vähimmäismääristä poiketen, jos hänellä olevan tai aikaisemmin olleen ajo-oikeuden taikka hänen hankkimansa muun opetuksen tai pätevyyden voidaan Ajoneuvohallintokeskuksen ohjeiden mukaisesti katsoa vastaavan kysymyksessä olevan luokan opetussuunnitelman sisältöä. Opetuksen vähimmäismäärä ei saa kuitenkaan alittaa 2 momentissa mainittuja täydentävän koulutuksen määriä.

(4 b) § Ajo-opetuksen määrä luokissa C, C1, CE, C1E, D, D1, DE ja D1E

- (1) Oppilaalle on annettava ajo-opetusta:
 - 1) C1-luokkaa varten vähintään 5 tuntia;
 - 2) C-luokkaa varten vähintään 10 tuntia, tai jos oppilaalla on C1-luokan ajo-oikeus, vähintään 5 tuntia;
 - 3) C1E-luokkaa varten vähintään 10 tuntia;
 - 4) CE-luokkaa varten vähintään 30 tuntia, tai jos oppilaalla on C1E-luokan ajo-oikeus, vähintään 20 tuntia;
 - 5) D1-luokkaa varten vähintään 15 tuntia, tai jos oppilaalla on C1- tai C-luokan ajo-oikeus, vähintään 10 tuntia;
 - 6) D-luokkaa varten vähintään 40 tuntia, tai jos oppilaalla on C1- tai C-luokan ajo-oikeus, vähintään 20 tuntia, taikka jos oppilaalla on D1-luokan ajo-oikeus, vähintään 15 tuntia;
 - 7) D1E-luokkaa varten vähintään 10 tuntia;
 - 8) DE-luokkaa varten vähintään 10 tuntia;
- (2) Oppilaalle on annettava ajokorttiasetuksen 28 §:n 4-5 ja 6 momentissa tarkoitettua täydentävää ajo-opetusta ammattipätevyyden lisäksi:
 - 1) CE-luokkaa varten vähintään 10 tuntia;
 - 2) C1E-luokkaa varten vähintään 3 tuntia;
 - 3) D-luokkaa varten vähintään 10 tuntia;
 - 4) D1-luokkaa varten vähintään 3 tuntia;
 - 5) DE-luokkaa varten vähintään 3 tuntia;
 - 6) D1E-luokkaa varten vähintään 3 tuntia.
- (3) Ajotunnin pituus on vähintään 50 minuuttia. Oppilaalle saa antaa 1 ja 2 momentissa tarkoitettua ajo-opetusta enintään neljä tuntia päivässä.
- (4) Tutkinnon vastaanottaja voi ottaa oppilaan tutkintoon 1 momentin vähimmäismääristä poiketen jos hänellä olevan tai aikaisemmin olleen ajo-oikeuden taikka hänen hankkimansa muun opetuksen tai pätevyyden voidaan Ajoneuvohallintokeskuksen ohjeiden mukaisesti katsoa

vastaavan kysymyksessä olevan luokan opetussuunnitelman sisältöä. Opetuksen vähimmäismäärä ei saa kuitenkaan alittaa 2 momentissa mainittuja täydentävän koulutuksen määriä.

(4 c) § Opetuksen antaminen C-, C1-, CE-, C1E-, D-, D1-, DE- tai D1E-luokkaa varten

(1) Tässä pykälässä tarkoitettua opetusta annettaessa oppilaalla on oltava vähintään B-luokan ajoneuvon ajo-oikeus. Opetukseen on sisällytettävä ennakoivan ajamisen opetusta ja se voidaan toteuttaa teoriaopetuksena. Kuljettajaopetukseen on sisällytettävä tarpeellinen ensiapukoulutus onnettomuuspaikalla toimimiseksi.

(2) Jos ajo-opetuksessa käytetään simulaattoria, opetussuunnitelmassa on nimettävä ja vahvistettava ne oppisisällöt, joiden opetukseen laite teknisiltä ja koulutuksellisilta ominaisuuksiltaan ja toiminnoiltaan sekä liikenneympäristön ja –olosuhteet riittävästi huomioon ottaessaan soveltuu luokkakohtaiselle ajo-opetukselle asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Simulaattoria käyttäen annettavan ajo-opetuksen määrä on enintään viidennes (4 b) §:n mukaisista ajo-opetuksen määristä. Opettajalla on oltava opetettavan luokan ajo-opettajan kelpoisuus ja hänen on oltava mukana opetustilanteessa opetuksen ajan.

6 § Kouluajoneuvot

(1) Kouluajoneuvona on käytettävä:

3) kuorma-autoa, jonka todellinen kokonaismassa on vähintään 60 prosenttia sen rekisteröidystä kokonaismassasta, jos opetusta annetaan C1- tai C-luokkaa varten;

4) D-luokan linja-autoa, jos opetusta annetaan D-luokkaa varten ja D1-luokan linja-autoa, jos opetusta annetaan D1-luokkaa varten; ja

5) E-luokkaan kuuluvaa ajoneuvoyhdistelmää, jossa vetoautona on C-luokan kuorma-auto, jos opetusta annetaan CE-luokkaa varten, C1-luokan (poist.) kuorma-auto, jos opetusta annetaan C1E-luokkaa varten, D-luokan linja-auto, jos opetusta annetaan DE-luokkaa varten ja D1-luokan linja-auto, jos opetusta annetaan D1E-luokkaa varten.

(2) Kouluajoneuvojen on oltava normaalirakenteisia, eikä niissä saa olla erityistä ajamista helpottavaa hallintalaitetta, jollei ajoneuvolla anneta opetusta yksinomaan sellaisille oppilaille, joiden vamma edellyttää tällaisten laitteiden käyttöä. Normaalirakenteisuutta koskevan vaatimuksen estämättä voidaan kouluajoneuvoksi hyväksyä ajoneuvo, jossa on ABS-jarrut, luistonestojärjestelmä, vakionopeuden säädin tai muu vastaava lisävaruste taikka joka on normaalirakenteisen etu- tai

takapyörävetoisen henkilöauton nelipyörävetoinen rinnakkaismalli, maastoauto tai sellaiseksi katsottava ajoneuvo. (3) Kouluautossa on oltava hinausköysi ja erikseen annettujen määräysten mukainen ensiapupakkaus sekä opettajaa varten erilliset kytkin- ja jarrupolkimet ja taustapeilit. Erillisiä kytkin- ja jarrupolkimia ei kuitenkaan vaadita linja-autossa ja E-luokkaan kuuluvassa ajoneuvoyhdistelmässä, jos oppilaalla on C-luokan ajoneuvon ajo-oikeus. Henkilöautossa on oltava opettajalle ja oppilaalle erilliset säädettävät istuimet. Koulukuorma-autossa on oltava etuistuimella turvavyö kutakin istuinpaikkaa kohden.

7 § Opetuslupa

(1) Opetusluvun hakijan opetusalan tuntemus tutkitaan Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymää kysymysaineistoa käyttäen, jollei Ajoneuvohallintokeskus toisin määrää. (2) Opetusluvassa määrätyn auton on täytettävä kouluajoneuvoja koskevat 6 §:n 1 ja 2 momentissa mainitut vaatimukset. Muun kuin B-luokkaan kuuluvan auton on täytettävä myös mainitun pykälän 3 momentin vaatimukset. Opetukseen käytettävässä autossa on oltava opettajaa varten erillinen ulkopuolinen taustapeili sekä B-luokkaan kuuluvassa autossa jarrupoljin ja muussa autossa kytkin- ja jarrupoljin. Lisäksi autossa on oltava turvavyöt opettajaa ja opetettavaa varten. Moottoripyörän on oltava kaksipyöräinen ja sen on täytettävä kouluajoneuvoja koskevat 6 §:n 2 ja 4 momentissa mainitut vaatimukset ja ajokorttiasetuksen sitä ajokorttiluokkaa koskevat vaatimukset, jota vastaavan ajo-oikeuden saamiseksi opetuslupa myönnetään.

9 § Kuljettajaopetuksen antaminen ammatillisessa perustutkintokoulutuksessa

(1) Opetussuunnitelmaperusteisessa ammatillisessa perustutkintokoulutuksessa kuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä annettavassa C-luokan kuljettajaopetuksessa on noudatettava soveltuvin osin 1-3, 10 ja 11 §:n säännöksiä. (2) Oppilaan saa ottaa 1 momentissa tarkoitettuun kuljettajaopetukseen sinä vuonna, jona hän täyttää 16 vuotta. Ajo-opetusta saa antaa liikenteessä aikaisintaan siitä päivästä lähtien, jolloin oppilas täyttää 17 vuotta. Kuljettajaopetus CE-, C1E-, D- tai D1-luokkaa varten voidaan aloittaa, vaikka oppilaalla ei ole B-luokan ajo-oikeutta. Ajoneuvoyhdistelmällä ajo-opetusta annettaessa oppilaalla on kuitenkin oltava vetoauton ajo-oikeus.

12 § Tutkintoon pääsemisen ajankohta

Oppilaan saa ottaa B-luokan kuljettajantutkintoon aikaisintaan 30 päivän kuluttua kuljettajaopetuksen alkamisesta.

12a § kumotaan

14 § Ajokoe

(2) Ajokokeessa käytettävän ajoneuvon on täytettävä opetusajoneuvoja koskevat vaatimukset, sekä 7 ja 8 §:ssä tarkoitettuja opetusajoneuvoja lukuun ottamatta:

9) C1E-luokan tutkinnossa ajoneuvoyhdistelmän, jossa vetoautona on C1-luokan (poist.) kuorma-auto, pituuden on oltava vähintään 8 metriä ja suurimman rakenteellisen nopeuden vähintään 80 km/h. Perävaunun rekisteröidyn kokonaismassan on oltava vähintään 1 250 kg ja todellisen kokonaismassan vähintään 800 kg. (poist.) Ajoneuvoyhdistelmässä kuormatilan korirakenteen tai kuorman kuormatilan leveydeltä ja pituudelta on oltava vähintään vetoauton ohjaamon korkuinen ja levyinen, tai kapeampikin edellyttäen kuitenkin, että kuljettajan näkemä taakse on mahdollinen vain käyttämällä ulkopuolisia taustapeilejä;

18a § Kumotaan

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan 10 päivänä syyskuuta 2008. Sen 1-3, 12 a §, 14 §:n 2 momentin 9 kohta ja 18 a § tulevat kuitenkin voimaan vasta 10 päivänä syyskuuta 2009 siltä osin kuin ne koskevat C-, C1-, CE- ja C1E-luokkaa.

Ennen tämän asetuksen voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Siirtymäsäännökset

(1) Tämän asetuksen 6 §:n 1 momentin 5 kohdasta poiketen saa (10.9.2021) saakka C1E-luokan kouluajoneuvona käyttää ajoneuvoyhdistelmää, jonka vetoauto on C-luokan kuorma-auto ja 14 §:n 2 momentin 9 kohdasta poiketen C1E-luokan tutkinnossa ajoneuvoyhdistelmää, jonka vetoautona on C-luokan kuorma-auto

edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän rekisteröity kokonaismassa on alle 20 000 kg ja todellinen kokonaismassa alle 15 000 kg.

(2) Tämän asetuksen 14 §:ssä säädetyn estämättä C-, C1-, CE-, C1E-, D-, D1-, DE- ja D1E-luokan tutkinnossa saadaan 29 päivään syyskuuta 2013 saakka mainittu päivä mukaan lukien käyttää myös ajoneuvoa, joka on hyväksytty kouluajoneuvoksi ennen liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen 815/2003 voimaantuloa 1 päivänä lokakuuta 2003 edellyttäen, että ajoneuvo täyttää mainitun asetuksen voimaan tullessa voimassa olleet ajokokeessa käytettävää ajoneuvoa koskevat vaatimukset.