

**HE 70/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta/
Asiantuntijapyyntö****ASiantuntijalausunto HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ EDUSKUNNALLE
AJOKORTTILAIN MUUTTAMISESTA (HE 70/2022 vp)**

Opetushallitus pitää tärkeänä, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevat saisivat jatkossakin B- ja BE-luokan ajo-oikeuden 17-vuotiaana ilman ajo-oikeuteen liitettäviä rajoituksia.

Opetushallitus esittää lainsäädäntömuutokseen sisältyvän huolensa ammatillisen kuljettajakoulutuksen osalta. Keskeisimmin tämä liittyy muutokseen, jonka mukaan ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien erityinen mahdollisuus saada B- ja BE-luokan ajo-oikeus 17 vuoden täytettyään poistettaisiin. Tilalle tulisi yleinen mahdollisuus saada ajo-oikeus, johon sisältyisi kuljettajan ammattiin huonosti sopivia rajoitteita.

Ammatillisen kuljettajakoulutuksen, eli ammatillisen perustutkinnon suorittamisen, yhteydessä opiskelija suorittaa useita ajo-oikeuksia. Vähintäänkin B ja C -ajo-oikeudet, mutta usein myös yhdistelmäajoneuvon tai linja-auton ajokortin. Tutkinnon suorittaminen kestää noin kolme vuotta. Ajo-oikeuden suorittaminen ja ajaminen liikenteessä on vain osa tutkinnon suorittamisen vaatimuksia, tämän lisäksi tulee kuljettajan ammattiin sisältyvät ammattitaitovaatimukset.

Ammatillisen koulutuksen lainsäädännön mukaan osaaminen tulee osoittaa aitoja työtehtäviä tehden, aidoissa työympäristöissä. Aiemmin ensimmäisen ajo-oikeuden sai aikaisintaan 18-vuotiaana. Siksi 17-vuotiaana saatava ajo-oikeus mahdollistaa aidoissa työympäristöissä tapahtuvan opiskelun toteuttamisen laveammalla osalla opiskelua. Tämä antaa oppimiselle ja osaamisen hankkimiselle enemmän aikaa.

Säädösmuutoksessa esitetään 17-vuotiaalle kuljettajalle rajoitteita, jotka sinänsä ovat perusteltuja yleiseen nuorten liikkumiseen liittyen. Sen sijaan työtehtäviin yhdistettyinä ne eivät ole toimivia, eivätkä samat perustelut päteviä.

- Aikarajoitteet eivät ole toimivia, silloin kun on kyseessä aikaisin alkaviin työtehtäviin liikkuminen tavaraterminalleihin, maarakennus- tai metsätyömaille. Nämä sijaitsevat pääsääntöisesti julkisten kulkuyhteyksien ulkopuolella.
- Henkilömäärärajoitus, yksi matkustaja, ei ole toimiva esimerkiksi työtehtävälanteissa, joissa tarvitaan esimerkiksi kolmea henkilöä lastaus- tai purkutehtävissä. Samoin rajoite ei ole toimiva siirryttäessä tutustumiskäynnille logistiikkakeskukseen oppilaitoksen 1+8 ajoneuvolla.
- Uuden kuljettajan tunnuksen sijoittamiselle yrityksen ajoneuvoon voi tulla ylitsepääsemättömiä esteitä

Yksityiskohtaisemmat perustelut ja muutosehdotus:

Ajokorttilain 5 §:n 6 momentti ja ajokorttilain 51 a §

Ajokorttilain 5 §:n 6 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevien erityinen mahdollisuus saada B- ja BE-luokan ajo-oikeus 17 vuoden täytettyään poistettaisiin. Perusteluna poistamiselle on ainoastaan mainittu, että 6 momenttiin esitetty yleinen 17-vuotiaiden rajoitettu B-luokan ajo-oikeus poistaisi tarpeen säädellä erillisesti ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien B-luokan ajo-oikeuden ikärajasta.

Opetushallitus pitää tärkeänä, että **ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevat saisivat jatkossakin B- ja BE-luokan ajo-oikeuden 17-vuotiaana ilman ajo-oikeuteen liitettäviä rajoituksia.**

Nykyinen ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien erityissäännös on mahdollistanut esimerkiksi logistiikan perustutkintoa suorittavien nuorten osalta pidemmän henkilö- ja pakettiauton ajokokemuksen kartuttamisen ennen isompiin ajoneuvoluokkiin siirtymistä. Se on parantanut ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) 8 luvun mukaisten koulutus- ja oppisopimustyöpaikkojen saatavuutta sekä mahdollistanut työpaikoilla tapahtuvan koulutuksen jakamista pidemmälle ajanjaksolle. Se on myös parantanut kuljetusalan opiskelijoiden ammatti-identiteettiä ja sitoutumista tulevaan ammattiinsa.

Ennen ajokorttilain nykyisen 5 §:n 6 momentin säätämistä (1.7.2018) työpaikoilla tapahtuneet koulutusjaksot kasaantuivat 18 vuoden ajokortti-ikärajasta johtuen keskimäärin kolmivuotisen ammatillisen kuljettajakoulutuksen viimeiselle puolelle vuodelle. Työpaikoilla tapahtuvia koulutusjaksoja on voitu nykyisen 5 §:n 6 momentin ansiosta hyödyntää esimerkiksi pakettiautokuljettajan työtehtävissä jo 17 vuoden täyttämisestä lukien, mikä on osaltaan lisännyt ammatillista osaamista ja liikenneturvallista käyttäytymistä.

Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien asema huonontuisi merkittävästi nykytilaan verrattuna, mikäli yleiseen rajoitettuun B-luokan ajo-oikeuteen liittyvät kellonaika- ja matkustajamäärärajoitukset sekä tunnuksen käyttämisvelvollisuus asetettaisiin koskemaan myös ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevia.

Kellonaikarajoitus (5 § 6 mom)

Hallituksen esityksen mukainen rajoitettu ajo-oikeus ei olisi voimassa minään viikonpäivänä klo 00-05 välisenä aikana. Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien osalta ongelmaksi ei muodostu itse työaika, koska niitä koskevat rajoitteet tulevat nuorista työntekijöistä annetusta laista ja ammatillisesta koulutuksesta annetusta laista, vaan matkat koulutus- ja oppisopimustyöpaikoille ja sieltä pois.

Kellonaikarajoitus vaikeuttaisi ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien opiskelijoiden koulutus- ja oppisopimustaikojen saantimahdollisuuksia ja työpaikoilla tapahtuvaa oppimista.

Kuljetusalan työpaikat ja siten myös kuljettajakoulutuksessa olevien opiskelijoiden koulutus- ja oppisopimustyöpaikat sijaitsevat usein syrjässä ja joukkoliikenneyhteyksien ulottumattomissa; esimerkiksi tavaraterminaalit, maarakennuksen työmaat, puunkuljetusten metsätyömaat, taksivarikot ja kuljetusyritysten varikot. Niissä on toimintaa joka viikonpäivä ympäri vuorokauden. Matkat opiskelijoiden kotoa kyseisille työpaikoille ovat monesti pitkiä.

Esimerkiksi tavaraterminaleissa suurimmat ja oppimisen kannalta monipuolisimmat työt ajoittuvat juuri esitettyyn rajoitusaikaan yön aikana saapuvien runkokuljetusten ja aamuyöstä lähtevien jakelukuljetusten myötä. Työvuoroon pitäisi tällöin lähteä kotoa ennen klo 05:ä ja toisaalta työvuorosta kotiin siirtyminen voisi tapahtua klo 00 jälkeen, jolloin esitetyllä kellonaikarajoituksella olisi tällaisissa tilanteissa kielteinen vaikutus 17-vuotiaisiin ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleviin. Tämä olisi merkittävä huononnnus nykytilaan nähden.

Kuljettajakoulutuksessa olevien opiskelijoiden työpaikalla oppimisessa on ensisijaisen tärkeää, että he ovat tasavertaisessa asemassa työpaikan työntekijöiden kanssa esim. työvuorojen sijoittelun osalta. Samoin tärkeää on, että he kartuttavat osaamistaan tulevan ammattialansa osalta mahdollisimman monipuolisissa tehtävissä. Tämä edellyttää työpaikalle menoa ja sieltä poistumista myös yleiseen rajoitettuun ajo-oikeuteen liitettyjen kellonaikarajausten aikaan.

Matkustajamäärärajoitus (5 § 6 mom)

Hallituksen esityksessä esitetään toisena, yleiseen rajoitettuun B-luokan ajo-oikeuteen liittyvänä rajoituksena, että kyseisellä kuljettajalla saisi olla kyydissään enintään yksi matkustaja. Kyseinen rajoitus on lisätty uutena hallituksen esitysluonnoksen jälkeen. Perusteluna tälle uudelle rajoitukselle on esitetty, että sillä ”voisi ehkäistä riskihakuista käyttäytymistä ajoneuvossa” (s. 22) ja se ”osaltaan sulkisi pois alkoholin ja matkustajien kuljettamiseen liittyviä ongelmia” (s. 42).

Matkustajarajoitus vaikeuttaisi ammatillisen kuljettajakoulutuksen toteuttamista ja lisäisi sen kustannuksia sekä rajoittaisi kuljettajakoulutuksen opiskelijoiden koulutus- ja oppisopimuspaikkojen saantimahdollisuuksia ja työpaikoilla tapahtuvaa oppimista.

Esimerkiksi 20 opiskelijan luokan siirtyminen ajoharjoitteluradalle, työ-/harjoittelukohteeseen, opetuskohteeseen tai yritysvierailulle on toteutettu nykyisin seuraavasti: kaksi nykyisen ajokorttilain 5 §:n 6 momentin perusteella B-luokan ajo-oikeuden omaavaa 17-vuotiaasta opiskelijaa on ajanut kumpikin oppilaitoksen 1+8 -paikkaista ajoneuvoa kuljettaen molemmissa kahdeksan muuta opiskelijaa ja loput kaksi opiskelijaa ovat siirtyneet opettajan kanssa esimerkiksi kuorma-autolla toisen opiskelijan ajaessa ja saadessa samalla C-luokan ajotunteja (jotka edellyttävät opettajan mukanaoloa ajoneuvossa). Vastaava siirtyminen jouduttaisiin siis hoitamaan nykyisen kolmen ajoneuvon sijaan tulevaisuudessa kymmenellä ajoneuvolla, mikä ei myöskään vähentäisi liikenteen päästöjä.

Esitys rajoittaisi ja vaikeuttaisi myös työpaikalla tapahtuvaa oppimista, koska nykyisin esimerkiksi pakettiautokuljetuksissa voi olla yhdessä pakettiautossa joko kaksi opiskelijaa ja työpaikkaohjaaja tai kolme itsenäisesti työskentelevää opiskelijaa. Samoin siirtymiset samalle koulutus- ja oppisopimustyöpaikalle on hoidettu useamman opiskelijan yhteiskyytinä yhdellä henkilöautolla.

Ei liene perusteltua, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleva ei olisi kykenevä 17-vuotiaana kuljettamaan kuin enintään yhtä matkustajaa, mutta heti 18-vuotta täytettyään hänestä tulisi kykenevä kuljettamaan linja-autolla paikallisliikenteessä jopa 150 matkustajaa (laki liikenteen palveluista 30 §).

Tunnuksen käyttämisvelvollisuus (uusi 51 a §)

Yleiseen rajoitettuun B-luokan ajo-oikeuteen liittyy hallituksen esityksessä myös velvollisuus merkitä kuljetettava ajoneuvo tunnuksella. Tunnuksen tarkoituksena on esityksen mukaan tukea rajoitetun ajo-oikeuden noudattamisen valvontaa ja ”lisäksi tunnuksella voisi olla liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus siten, että nuori kuljettaja mahdollisesti keskittyisi ajamiseen paremmin” (s. 79).

Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevat opiskelijat eivät voi kiinnittää koulutus- ja oppisopimustyöpaikan eli kuljetusyrittäjän omistamiin ajoneuvoihin mitään tunnusta. Se on myös teknisesti ja taloudellisesti mahdotonta, kun esimerkiksi kaikissa pakettiautoissa ei ole takaikkunaa, jolloin tunnus pitäisi kiinnittää tarralla ja opiskelijan pitäisi ostaa tarroja jokaista eri työpaikalla suoritettavaa ajoaan varten. Työpaikoilla ei ole yksinomaan opiskelijoiden käyttöön varattuja ajoneuvoja. Sama koskee ammatillisen kuljettajakoulutuksen järjestäjiä ja niiden omistamia ajoneuvoja, joita käyttävät sekaisin sekä alle että yli 18-vuotiaat.

Kuten perusteluissa on myös havaittu: ”Tunnukseen voi liittyä samanlaisia käytännön ongelmia kuin irrotettavien opetuskolmioiden käyttöön, joilla opetusajoneuvoina käytettäviä autoja merkitään. Opetuskolmioiden kohdalla käytännön ongelmia on havaittu esimerkiksi kiinnitysmekanismin sopivuudessa eri automalleihin ja myös sääolosuhteet voivat vaikuttaa tunnuksen kiinnittämiseen.”

Opetushallituksen muutosesitys

Hallituksen esityksessä asetetut rajoitukset 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeudelle lähtevät kaikki ajatuksesta, että kyseinen nuori kuljettaja on kokematon ja riskialtis. Rajoitukset poistuisivat heti 18 vuoden iän täyttymisen myötä, koska ”ajokokemuksen karttuminen lisää kuljettajan valmiuksia tunnistaa riskitilanteita ja toimia liikenteessä vastuullisesti” (s. 42).

Esityksessä on unohdettu, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevat ovat liikenneosaamisensa, asenteensa ja motivoituneisuutensa osalta täysin eri asemassa kuin muut



samanikäiset nuoret. He ovat koulutuksensa alusta alkaen opettajien, työpaikkaohjaajien ja muiden koulutuksen järjestäjän edustajien seurannan, ohjauksen ja arvioinnin kohteena.

Kuljettajakoulutuksessa olevat ovat saaneet ajamisen, ajoneuvon käsittelyn, liikennesääntöjen ja liikennekäyttäytymisen opetusta ja harjoitusta huomattavasti enemmän 17 vuoden ikään mennessä kuin mitä B-luokan ajokorttiopetus edes edellyttää muilta. Heidän vastuullisuutensa, ajo-osaamisensa ja liikennekäyttäytymisensä ovat siten monin kerroin paremmalla tasolla kuin muiden 17-vuotiaiden. Siten heidän osaltaan liikenneturvallisuutta edistävä vaikutus ei tapahdu kellonaika- ja matkustajamäärärajoituksen tai ajoneuvoon kiinnitettävän tunnuksen kautta, vaan ammatillisten opintojen kautta – aivan kuten nykyisinkin.

Kellonaika- ja matkustajarajoitukset sekä tunnuksen käyttövelvollisuus rajoittaisivat toteutuessaan ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien opiskelijoiden koulutus- ja oppisopimuspaikkojen saantimahdollisuuksia ja työpaikoilla tapahtuvaa oppimista. Heidän opintojensa ajallinen kesto uhkaisi pidentyä ja työelämään siirtyminen viivästyä nykyisestä merkittävästi, mikä puolestaan voisi kasvattaa opintososiaalisia ja työttömyysturvaan liittyviä kustannuksia.

Kuljetusalan työvoimatarve on tällä hetkellä suuri, eikä näköpiirissä ole sen vähentymistä – päinvastoin. Hakijamäärät ammatilliseen kuljettajakoulutukseen ovat viime vuosina kasvaneet, eikä tätä hyvää kehitystä pidä vaarantaa uusilla rajoituksilla. Kuljetustarpeiden ja myös huoltovarmuuden varmistamisen vuoksi, ammatilliseen kuljettajakoulutukseen ja sitä koskeviin säännöksiin ei tulisi tehdä huononnuksia, jotka voisivat johtaa kustannusten nousuun, koulutukseen hakeutuvien määrän vähenemiseen ja opintojen ajalliseen pidentymiseen.

Ystävällisin terveisin

Timo Repo
yli-insinööri
timo.repo@oph.fi