

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ EDUSKUNNALLE AJOKORTTILAIN MUUTTAMISESTA (HE 70/2022 vp)

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan hallituksen esityksestä eduskunnalle HE 70/2022 vp seuraavaa:

1. Ajokorttilain 5 §:n 1 momentin 8 kohta

Ajokorttilain 5 §:n 1 momentin 8 kohta esitetään muutettavaksi siten, että vähimmäisikä ajokortin saamiseksi D1- ja D1E-luokassa olisi 18 vuotta silloin, kun henkilö on suorittanut linja-autonkuljettajan tehtäviin valmistavan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä olisi muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys. Esitys on looginen, koska vastaava 18 vuoden ikäraja on jo käytössä samoilla edellytyksillä ns. isompien linja-autojen osalta eli D-luokassa (1 momentin 9b kohta).

Pidämme kyseistä muutosesitystä hyvänä.

2. 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.

Ottamatta kantaa esitettyyn 17-vuotiaiden yleiseen rajoitettuun B-luokan ajo-oikeuteen pidämme erittäin tärkeänä, että **ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevat saisivat jatkossakin B- ja BE-luokan ajo-oikeuden 17-vuotiaana ilman mitään ajo-oikeuteen liitettäviä rajoituksia.**

Nykyinen ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien erityissäännös on mahdollistanut esimerkiksi logistiikan perustutkintoa suorittavien nuorten osalta pidemmän henkilö- ja pakettiauton ajokemuksen kartuttamisen ennen isompiin ajoneuvoluokkiin siirtymistä. Se on parantanut ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 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 päästy nykyisen 5 §:n 6 momentin ansiosta hyödyntämään esimerkiksi pakettiautonkuljettajan

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.

2.1. 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-, oppisopimus- ja loma-aikojen työpaikoille ja sieltä pois.

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

Kuljetusalan työpaikat ja siten myös kuljettajakoulutuksessa olevien opiskelijoiden koulutus- ja oppisopimustyöpaikat sijaitsevat usein syrjässä ja joukkoliikenneyhteyksien ulottumattomissa; esimerkiksi tavaraterminaalit, puunkuljetusten metsätyömaat, taksivarikot ja kuljetusyritysten varikot. Niissä on toimintaa joka viikonpäivä ympäri vuorokauden. Matkat 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 huononnuksena 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 kellonaikarajoitusten aikaan.

Opetus- ja kulttuuriministeriön hallituksen esityksen luonnosvaiheen lausunnossaan esittämä arvio, ”ettei yöaikaisen ajamisen rajoittaminen vaikuttaisi kielteisesti ammatillisen koulutuksen työpaikalla järjestettävän koulutuksen toteuttamiseen” ei perustu kuljetusalan työpaikkojen ja työelämän toiminnan tuntemukseen. Huomattavaa myös on, että kyseinen arvio kohdistui viikonloppuöihin, koska luonnosvaiheessa kellonaikarajoitukset koskivat ainoastaan viikonloppuöitä. Hallituksen esityksessä kellonaikarajoitukset on laajennettu koskemaan kaikkia viikonpäiviä.

2.2. 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-vuotiasta 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 ”kimppakyytinä” yhdellä henkilöautolla.

On sinänsä kummallista, 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 §).

2.3. 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 kuljetusyrityksen 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.”

3. Muutosesityksemme

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 täysin 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 ajoneuvon 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 sekä loma-aikojen työpaikkojen saantimahdollisuuksia. Heidän opintojensa ajallinen kesto uhkaisi pidentyä ja työelämään siirtyminen viivästyä nykyisestä, mikä puolestaan voisi kasvattaa opintososiaalisia ja työttömyysturvaan liittyviä kustannuksia.

Kuljetusalan työvoimatarve on tällä hetkellä todella suuri, eikä näköpiirissä ole sen vähentymistä – päinvastoin. Hakijamäärät ammatilliseen kuljettajakoulutukseen ovat viime vuosina kasvaneet, eikä tätä hyvää kehitystä pidä vaarantaa uusilla rajoituksilla. Jotta pystyisimme hoitamaan maamme kuljetustarpeet ja varmistamaan huoltovarmuuden, ammatilliseen kuljettajakoulutukseen ja sitä koskeviin säännöksiin ei pidä tehdä mitään huononnuksia, jotka voisivat johtaa koulutukseen hakeutuvien määrän vähenemiseen ja opintojen ajalliseen pidentymiseen.

Ehdotetun 5 a §:n rajoituksia ja 51 a §:n tunnuksen käyttämisvelvollisuutta ei tule siis kohdistaa ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleviin. Ajokorttiin ei tarvittaisi tästä mitään erillistä merkin-tää. Henkilö pystyisi todistamaan tien päällä tapahtuvassa valvonnassa olevansa ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, kun hän esittäisi hyväksymisasiakirjan tai muun oppilaitoksen antaman todistuksen.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry esittää, että ajokorttilakiin lisättäisiin uusi 5 b § ja muutettaisiin esityksessä olevaa 32 §:n 1 momenttia seuraavasti:

5 b §

Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevan B- ja BE-luokan ajo-oikeus

Poiketen siitä, mitä 5 §:n 1 momentin 5 kohdassa ja 6 momentissa säädetään, B- ja BE-luokan ajokortin vähimmäisikä on 17 vuotta, jos kysymyksessä on henkilö, joka opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Opiskelu on osoitettava oppilaitoksen antamalla todistuksella teoriakokeeseen tultaessa.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun henkilön ajo-oikeuteen ei sovelleta 5 a §:ssä säädettyjä alaikäisen kuljettajan ajo-oikeuden rajoituksia eikä hänen kuljettamaan ajoneuvoon sovelleta 51 a §:ssä säädettyä velvollisuutta alaikäisen kuljettaman ajoneuvon merkitsemisestä.

32 §

Ajokortin ja muun luvan tai todistuksen mukana pitämis- ja esittämisvelvollisuus

Ajokortti, väliaikainen ajokortti, tilapäinen ajokortti, kansainvälinen ajokortti, opetuslupa, moottoripyörän harjoituslupa, muussa EU- tai ETA-valtiossa kuin Suomessa annettu mopon ajolupa, liikenneopettajalupa, opetusharjoittelulupa ja kuljettajantutkintotodistus on pidettävä ajettaessa mukana ja vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle taikka muulle liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivalle tulli- ja rajavartiomiehelle. Edellä 5 b §:ssä tarkoitettulla kuljettajalla, kunnes hän on täyttänyt 18 vuotta, on lisäksi velvollisuus pitää ajaessaan mukana kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun asetuksen (434/2018) 5 §:n mukaista hyväksymisasiakirjaa tai muuta oppilaitoksen antamaa todistusta ja vaadittaessa esitettävä se poliisimiehelle taikka liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivalle tulli- ja rajavartiomiehelle.

Helsingissä 19. päivänä toukokuuta 2022

AUTOLIIKENTEEN TYÖNANTAJALIITTO RY

Mari Vasarainen
toimitusjohtaja