

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 70/2022 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 70/2022 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

SKAL:n kannalta on tärkeää uusien osaavien ja turvallisten kuljettajien saaminen alalle. Tulevaisuudessakin tarvitaan riittävästi auton ajokortin omaavia henkilöitä, jotta tätä kautta saadaan potentiaalisia uusia ammattikuljettajia. Ensimmäinen auton ajo-oikeus toimii perustana raskaan kaluston ajokortin hankkimiselle ja täysin automaattisten autojen aika on kuitenkin vasta kauempana tulevaisuudessa.

Ammatillinen koulutus ja 17-vuotiaan kuljettajan rajoitteet

Ottamatta kantaa esitettyyn 17-vuotiaiden yleiseen rajoitettuun B-luokan ajo-oikeuteen SKAL pitää tärkeänä, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevat saisivat jatkossakin B- ja BE-luokan ajo-oikeuden 17-vuotiaana ilman mitään ajo-oikeuteen liitettäviä rajoituksia. SKAL pitää tärkeänä, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien osalta 5a §:n mukaisia rajoitteita ei sovelleta opiskeluun liittyvissä ajoissa. Samoin SKAL pitää myös alaikäisen kuljettajan tunnusta ongelmallisena kuljettajakoulutuksessa olevien opiskeluun liittyvissä ajoissa.

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 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 työpaikoilla tapahtuneet koulutusjaksot kasaantuivat 18 vuoden ajokortti-ikärajasta johtuen kolmivuotisen kuljettajakoulutuksen viimeiselle puolelle vuodelle. Työpaikoilla tapahtuvia koulutusjaksoja on päästy nykyisen 5 §:n 6 momentin ansiosta hyödyntämään esimerkiksi pakettiautonkuljettajan työtehtävissä jo 17 vuoden täyttämistä 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 käyttövelvollisuus asetettaisiin koskemaan myös ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevia.

Hallituksen esityksessä asetetut rajoitukset 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeudelle lähtevät kaikki ajatuksesta, että kyseinen nuori kuljettaja on kokematon ja riskialtis. Esityksessä ei huomioida, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevat ovat liikenneosaamisensa, asenteensa ja motivoituneisuutensa osalta täysin eri asemassa kuin muut saman ikäiset nuoret.

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 edistävää 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 ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien opiskelijoiden koulutus- ja oppisopimuspaikkojen saantimahdollisuuksia ja työpaikoilla tapahtuvaa oppimista. Heidän opintojensa ajallinen kesto uhkasi 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, tilanne on pahenemassa. 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.

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 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 opiskelijoiden kotoa kyseisille työpaikoille ovat monesti pitkiä.

Tavaraterminaaaleissa suurimmat ja oppimisen kannalta monipuolisimmat työt ajoittuvat juuri esitettyyn rajoitusaikaan yön aikana saapuvien runkokuljetusten ja aamuyöstä lähtevien jakelukuljetusten myötä. Työvuoroon pitää tällöin lähteä kotoa ennen klo viittä ja toisaalta työvuorosta kotiin siirtyminen tapahtuu puolenyön jälkeen. Esitetyt kellonaikarajoitukset eivät enää mahdollistaisi kyseisenlaista työharjoittelua. Tämä olisi selvä huononnus 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 lausunnossa 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 kelloaikarajoitukset on laajennettu koskemaan kaikkia viikonpäiviä.

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.

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.

Tunnuksen käyttämisvelvollisuus (uusi 51 a §)

Yleiseen rajoitettuun B-luokan ajo-oikeuteen liittyy hallituksen esityksessä myös velvollisuus merkitä kuljetettava ajoneuvo tunnuksella, joka on kiinnitettävä ajoneuvon takaosaan näkyvälle paikalle. 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”.

Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevat opiskelijat eivät voi kiinnittää koulutus- ja oppisopimustyöpaikan eli kuljetusyrityksen omistamiin ajoneuvoihin mitään tunnusta. Se on myös teknisesti ja taloudellisesti ongelmallista, koska 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.

Muutosesitys

Edellä esitetystä johtuen, SKAL esittää, että 5a §:ään lisätään toinen momentti seuraavasti:

”1 momentin mukaisia rajoitteita ei sovelleta henkilöön, joka opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen”

Samoin 51 a §:ään kolmas momentti seuraavasti:

”1 momentin mukaista tunnusta ei vaadita henkilöltä, joka opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen.”

Kuljettajaopetuksen muutokset

Esityksessä ehdotetaan, että kuljettajaopetusta täydennettäisiin lisäämällä vaatimuksia teoriaopetuksesta. Lisäksi ehdotetaan säädettäväksi, että liukkaalla ajamisen ajo-opetus tulisi järjestää ajamisen näyttöinä ja harjoituksina siten, että opetus tapahtuisi ensisijaisesti ajoharjoitteluradalla. Samoin ehdotetaan, että ajokieltokoulutuksen suorittamista edellytettäisiin jatkossa myös uusilta, ajokielttoon määrätyiltä AM/120-, AM/121- ja T-luokan ajo-oikeuden haltijoilta. Lisäksi ajokieltokoulutuksen suorittamista edellytettäisiin jatkossa myös kuljettajilta, jotka poliisi on määrännyt väliaikaiseen ajokielttoon

SKAL kannattaa näitä toimenpiteitä. Kuljettajan tehtäviin tulevilla on hyvä olla mahdollisimman hyvä liikenteen osaaminen ja asennoituminen mahdollisimman varhain. Näin ollen ajokorttikoulutuksen kohdistaminen myös alempiin ajokorttiluokkiin on suositeltavaa. Kuljettajakoulutuksen kehittäminen on kannatettavaa liikenneturvallisuuden näkökulmasta, mutta sillä on vaikutuksia myös mahdollisuuksiin hankkia ammatti liikennealalta.

Kehittämismahdollisuuksia pohdittaessa on syytä tutkia myös sellaisia vaihtoehtoja, joilla voi olla vaikutuksia ajokortin hankkimisen hintaan. Näiltä osin on syytä tarkastella kustannusvaikutuksia myös koko yhteiskunnan näkökulmasta.

Ryhmän 2 kuljettajaopetus

Tässä yhteydessä SKAL esittää, että raskaan kaluston eli ryhmän 2 ajokorttikoulutusta ryhdytään myös uudistamaan. Kun ryhmän 1 ajokorttikoulutuksen muutosta aikoinaan valmisteltiin, todettiin, että ryhmän 2 koulutuksia muutetaan sen jälkeen, kun ammattipätevyyden hankkimiseksi on saatu myös koemalli. Nyt kun koemallista on säädetty laissa, tulee aloittaa ryhmän 2 ajokorttikoulutuksen muutoksen suunnittelu. Ryhmän 2 ajokorttien korotuskoulutukseen liittyen SKAL esittää, että jatkossa ammattipätevyyden perusteella mahdollistettuja pienempiä opetusmääriä voitaisiin hyödyntää ilman vuoden karenssiaikaa.

Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyys

Lisäksi SKAL katsoo, että edellä mainittua ammattipätevyyden koemallia koskevia säädöksiä on tarkasteltava uudelleen. Mallia koskeva lakimuutos on ollut voimassa jo vuoden 2020 alusta, ja asetuskäsi jo vuoden ajan, mutta koesuorituksia ei SKALin tietojen mukaan ole tehty. Kokeen järjestäjiäkin on ilmeisesti vain kaksi, jotka siis eivät ole kokeita järjestäneet. SKAL pitää tärkeänä, että koemalli saadaan nopeasti hyödynnettäväksi myös käytännön tasolla, ja tätä tulee säädöksiä tarkistamalla edesauttaa.

Edellä esitettyyn ammattipätevyyteen liittyen SKAL esittää myös hyväksymisasiakirjan myöntämismahdollisuuden palauttamista takaisin kaikille ammattipätevyyskouluttajille. Kun ammattipätevyyskoulutukset alkoivat, kaikilla koulutuskeskuksilla, joilla oli pitkäkestoisia koulutuksia, oli mahdollista myöntää hyväksymisasiakirja. Sitten mahdollisuus on rajautunut vain opetus- ja kulttuuriministeriön luvan perusteella toimiville koulutuskeskuksille.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja