

Asia: VN/17379/2025

Lausuntopyyntö: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Logistiikan työelämätoimikunta haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan ajokorttilain muuttamista koskevasta hallituksen esitysluonnoksesta seuraavaa:

Ajokorttilain 97 §:n sisältämän yleisen B-luokan ajo-oikeuden ikäpoikkeusluvan ehtoja ehdotetaan tiukennettavaksi. Ehdotuksen myötä nykyisen ajokorttilain 5 §:n 6 momentin sisältämän erityisen, ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevia koskevan 17 vuoden ikäraja poikkeuksen käyttö ja merkitys kuljettajakoulutuksessa oleville opiskelijoille tulee kasvamaan.

1) Ajokorttilain 5 a §

Ajokorttilakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 a §, jonka mukaan alle 18-vuotiaan B-luokan ajo-oikeutta rajoitettaisiin kieltämällä yöaikainen ajaminen. Ajo-oikeus ei olisi voimassa yöaikaan, kello 00–05. Rajoitus olisi voimassa siihen asti, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta. Seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja voitaisiin tuomita sakkoon ja määrätä ajokieltoon.

Kellonaikarajoitus koskisi myös ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevia. Oppisopimusoppilaisiin sovelletaan nuorista työntekijöistä annetun lain (998/1993) säännöksiä kokonaisuudessaan suoraan sen 1 §:n 1 momentin soveltamisalasäännöksen perusteella. Vaikka ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 77 §:n 2 momentin perusteella nuorista työntekijöistä annetun lain 7 §:n työajan sijoittelua koskevia säännöksiä sovelletaan myös ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleviin koulutussopimuslaisiin, ongelmaksi muodostuisivat matkat koulutus- ja oppisopimustyöpaikoille ja sieltä pois.

Ehdotuksella olisi kielteinen vaikutus alle 18-vuotiaisiin ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleviin. 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. Suurin osa niistä toimii joka viikonpäivä ympäri vuorokauden. Matkat opiskelijoiden kotoa kyseisille työpaikoille ovat monesti pitkiä.

Kuljettajakoulutuksessa olevien opiskelijoiden työpaikalla oppimisessa on ensisijaisen tärkeää, että he ovat tasavertaisessa asemassa työpaikan työntekijöiden kanssa esimerkiksi työvuorojen sijoittelun osalta. Samoin tärkeää on, että he kartuttavat osaamistaan tulevan ammattialansa osalta mahdollisimman monipuolisissa tehtävissä. Esimerkiksi tavaraterminaleissa suurimmat ja oppimisen kannalta monipuolisimmat työt ajoittuvat juuri esitettyyn rajoitusaikaan yön aikana saapuvien runkokuljetusten ja aamuyöstä lähtevien jakelukuljetusten myötä. Tämä edellyttää työpaikalle menoa ja sieltä poistumista myös klo 00–05 välisenä aikana.

Jokaisella nuorella tulee olla tasavertainen mahdollisuus ammatilliseen koulutukseen opintoalasta ja asuinpaikasta riippumatta. Ajokorttisäädösten ikärajat asettavat kuljetusalan jo lähtökohtaisesti muita ammatillisia koulutusaloja huonompaan asemaan koulutuksen keston ja tältä osin puuttuvien henkilökohtaistamismahdollisuuksien osalta.

Esitämme, että ehdotettua 5 a §:ä ei sovellettaisi ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleviin alle 18-vuotiaisiin opiskelijoihin.

Liikenneturvallisuus ei vaarantuisi, koska ajokorttilain 5 §:n 6 momentin tarkoittamat ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevat ovat saaneet ajo- ja liikennekäyttäytymisen opetusta ja harjoitusta huomattavasti enemmän 17 vuoden ikään mennessä kuin mitä B-luokan ajokorttiopetus edellyttää ja koska kellonaikarajauksen poissuljenta koskisi 5 §:n 6 momentin mukaisesti vain siinä tarkoitettuja opiskeluun liittyviä ajoja.

2) Ajokorttilain 51 a §

Ajokorttilakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 51 a §, jonka mukaan alle 18-vuotiaiden kuljettajien olisi merkittävä kuljettamansa ajoneuvo tietynlaisella tunnuksella. Seuraamukseksi veloitteen rikkomisesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu.

Tunnuksen käyttövelvollisuus koskisi myös ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevia. Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevat eivät kuitenkaan voi kiinnittää koulutus- ja oppisopimustyöpaikan ajoneuvoihin mitään tunnusta.

Ajoneuvon merkitsemisvelvoitteella pyritään esitysluonnoksen mukaan vaikuttamaan nuorten kuljettajien arvoihin ja asenteisiin liikenteessä. On tärkeää huomioida, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevat ovat liikenneosaamisensa ja -asenteidensa sekä motivoituneisuutensa osalta täysin eri asemassa kuin muut samanikäiset nuoret.

Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevat ovat saaneet ajamisen, ajoneuvon käsittelyn, liikennesääntöjen ja liikennekäyttäytymisen opetusta ja harjoitusta huomattavasti enemmän 17 vuoden ikään mennessä kuin mitä B-luokan ajokorttiopetus edellyttää muilta. Heidän vastuullisuutensa, ajo-osaamisensa ja liikennekäyttäytymisensä ovat siten paremmalla tasolla kuin muiden 17-vuotiaiden. Siten heidän osaltaan arvoihin ja asenteiseen vaikuttaminen ei tapahdu ajoneuvoon kiinnitettävän tunnuksen, vaan ammatillisten opintojen kautta – aivan kuten nykyisinkin.

Esitämme, että ehdotettua ajokorttilain 51 a §:ä ei sovellettaisi ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleviin alle 18-vuotiaisiin opiskelijoihin.

Poissuljenta voitaisiin toteuttaa sekä ehdotetun 5 a §:n että 51 a §:n osalta esimerkiksi muuttamalla nykyisen ajokorttilain 5 §:n 6 momentin viimeistä lausetta:

”Ennen 1 momentin 5 kohdassa säädetyn vähimmäisiän saavuttamista ajo-oikeus oikeuttaa vain tässä momentissa tarkoitettuun opiskeluun liittyviin ajoihin, joihin ei sovelleta lain 5 a §:ä ja 51 a §:ä.”

Kellonaikarajaukset ja tunnuksen käyttövelvollisuus rajoittaisivat toteutuessaan ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien opiskelijoiden koulutus- ja oppisopimuspaiikkojen saantimahdollisuuksia ja työpaikoilla tapahtuvaa oppimista. Heidän opintojensa ajallinen kesto uhkaisi pidentyä ja työelämäään siirtyminen viivästyä nykyisestä.

Kuljetusalan työvoimatarve kasvaa merkittävästi lähivuosina, muun muassa nykyisen työvoiman eläköitymisestä johtuen. Nykyisistä linja-autonkuljettajista on yli 60-vuotiaita 21 % ja yli 55-vuotiaita 40 %. Vastaavasti nykyisistä tavaraliikenteen kuljettajista on yli 60-vuotiaita 10 % ja yli 55-vuotiaita 21 %. 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 huononnuksia, jotka voisivat johtaa koulutukseen hakeutuvien määrän vähenemiseen ja opintojen ajalliseen pidentymiseen.

Ollas Minna
Opetushallitus - Logistiikan työelämätoimikunta