

Asia: VN/8292/2021

Lausuntopyyntö: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan ajokorttilain muuttamisesta annetusta hallituksen esitysluonnoksesta 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).

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry pitää kyseistä muutosesitystä hyvänä.

2) Ajokorttilain 5 §:n 6 momentti

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 mainittu, että 6 momenttiin esitetty yleinen ”rajoitettu 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 Autoliikenteen Työnantajaliitto ry pitää erittäin tarpeellisena, että nykyisen ajokorttilain 5 §:n 6 momentin sisältämä erillinen 17 vuoden ikäraja B-luokan ajo-oikeudelle joka tapauksessa säilytettäisiin ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien osalta.

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 painottuivat ja 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 pakettiautokuljettajan työtehtävissä jo 17 vuoden täyttämisestä lukien, mikä on osaltaan lisännyt ammatillista osaamista ja liikenneturvallista käyttäytymistä.

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 muodostuvat matkat koulutus- ja oppisopimustyöpaikoille ja sieltä pois. Suurin osa kuljetusalan työpaikoista toimii joka viikontähti ympäri vuorokauden, jolloin yleiseen rajoitettuun B-luokan ajo-oikeuteen esitetyt kellonaikarajaukset rajoittaisivat ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien opiskelijoiden koulutus- ja oppisopimuspaikkojen saantimahdollisuuksia ja työpaikoilla tapahtuvaa oppimista.

Kuljetusalan työpaikat ja siten myös koulutus- ja oppisopimustyöpaikat sijaitsevat usein syrjässä ja joukkoliikenneyhteyksien ulottumattomissa; esimerkiksi tavaraterminaalit, puunkuljetusten metsätyömaat, taksivarikot ja kuljetusyriyten varikot. 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 ja toisaalta työvuorosta kotiin siirtyminen voisi tapahtua klo 00 jälkeen, jolloin esitetyllä ajallisella rajoituksella (klo 00-05) olisi tällaisissa tilanteissa kielteinen vaikutus 17-vuotiaisiin ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleviin. Tämä olisi merkittävä huononnuksena nykytilaan nähden.

Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevat joutuisivat esitetyn muutoksen myötä myös taloudellisesti nykytilaa huonompaan asemaan. Liikenne- ja viestintäministeriön maksuasetuksen (974/2020) mukainen 110 euron ikäpoikkeusluvan hakemusmaksu ei koske nykyisin ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevia, jotka saavat B-/BE-luokan ajo-oikeuden 17-vuotiaana. Mikäli nykyinen erillinen 17 vuoden ikäraja poistettaisiin ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien osalta, maksu tulisi koskemaan heitä ja kuljetusalan opiskelijoiden taloudellinen taakka kasvaisi. Täytyy muistaa, että juuri kyseisille opiskelijoille ajokortin saaminen mahdollisimman aikaisin on opiskeluiden ja opiskeltavan ammatin kannalta ”elinehto”.

Jokaisella nuorella tulee olla tasavertainen mahdollisuus ammatilliseen koulutukseen opintoalasta sekä omasta ja/tai huoltajien taloudellisesta tilanteesta huolimatta eri puolilla Suomea. Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevat ovat saaneet ajamisen, ajoneuvon käsittelyn, liikennesääntöjen ja liikennekäyttäytymisen opetusta ja harjoitusta huomattavasti enemmän 17 vuoden ikään mennessä kuin mitä B-luokan ajokorttiopetus edellyttää. Heidän vastuullisuutensa, ajo-osaamisensa ja liikennekäyttäytymisensä ovat siten lähtökohtaisesti paremmalla tasolla kuin muiden 17-vuotiaiden.

Mikäli nykyinen erillinen 17 vuoden ikäraja B-luokan ajo-oikeudelle poistettaisiin ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien osalta, kuljetusalan ammatillisten opiskelijoiden opintojen ajallinen kesto uhkasi pidentyä ja työelämään siirtyminen viivästyä nykyisestä merkittävästi, mikä puolestaan voisi kasvattaa opintososiaalisia ja työttömyysturvaan liittyviä kustannuksia. Kuljetusalan työvoimatarve on tällä hetkellä suuri, mutta juuri ajokorttisäädösten ikärajat asettavat kuljetusalan muita ammatillisia koulutusaloja huonompaan asemaan koulutuksen keston ja sen henkilökohtaistamismahdollisuuksien osalta.

Samalla kun nykyinen ajokorttilain 5 §:n 6 momentin sisältämä erillinen 17 vuoden ikäraja tulisi säilyttää ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien osalta, olisi selvyiden vuoksi hyvä poistaa nykyinen ”opiskeluun liittyviin ajoihin” -rajaus, joka on aiheuttanut käytännön tilanteissa turhia ja eriäviä tulkinnallisuuksia.

Esitämme, että ajokorttilain 5 §:ään sisällytettäisiin seuraava uusi 7 momentti:

”Edellä 1 momentin 5 kohdasta ja 6 momentista poiketen vähimmäisikä ajokortin saamiseksi B- ja BE-luokassa 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.”

3) Ajokorttilain 51 a §

Ajokorttilakiin esitetään lisättävän uusi 51 a §, jonka mukaan alle 18-vuotiaiden kuljettajien olisi merkittävä kuljettamansa ajoneuvo tietynlaisella tunnuksella. Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevat eivät kuitenkaan voi kiinnittää koulutus- ja oppisopimustyöpaikan ajoneuvoihin mitään tunnusta.

Tunnuksen tarkoituksena on esitysluonnoksen mukaan informoida muille liikenteessä liikkuville alaikäisestä kuljettajasta ja sen kautta saavuttaa liikenneturvallisuutta edistävä vaikutus. Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevat ovat saaneet ajo- ja liikennekäyttämisen opetusta ja harjoitusta huomattavasti enemmän jo 17 vuoden ikään mennessä kuin mitä B-luokan ajokorttiopetus edellyttää. Siten heidän osaltaan liikenneturvallisuutta edistävä vaikutus ei tapahdu ajoneuvoon kiinnitettävän tunnuksen, vaan ammatillisten opintojen kautta.

Esitämme, että ajokorttilain 51 a §:ä ei sovellettaisi ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleviin. Teknisesti se ei edellyttäisi muutosta esitettyyn 51 a §:ään, koska siinä tunnuksen käyttövelvollisuus koskisi 5 §:n 6 momentissa tarkoitettuja kuljettajia ja koska tämän lausunnon kohdassa 2 olemme esittäneet ammatillisia kuljettajakoulutuksessa olevia koskien oman erillisen säännöksen lisäämistä 5 §:n 7 momenttiin.

Vasarainen Mari
Autoliikenteen Työnantajaliitto ry