

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 11/2026 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä on pyydetty kirjallista asiantuntijalausuntoa asiassa ja SKAL esittää lausuntonaan seuraavaa.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajokorttilakia. Esityksen pääasiallisena tavoitteena on edistää erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta.

Yleistä

SKAL korostaa, että kuljetusalan kannalta on tärkeää uusien osaavien ja turvallisten kuljettajien saaminen alalle. Tulevaisuudessa tarvitaan riittävästi auton ajokortin omaavia henkilöitä, jotta tätä kautta saadaan potentiaalisia uusia ammattikuljettajia.

Ensimmäinen auton ajo-oikeus toimii perustana raskaan kaluston ajokortin hankkimiselle. Täysin automaattisten autojen aika on todella kaukaisessa tulevaisuudessa, varsinkin Suomen haastavat olosuhteet huomioiden.

Kuljetusalan vetovoima on koko Suomen logistisen toimintakyvyn kannalta tärkeä kysymys. Ajokorttilainsäädännöllä on vaikutusta siihen, kuinka moni nuori haluaa hakeutua alalle.

SKAL pitää tärkeänä sitä, että lainsäädäntö ei luo tarpeettomia esteitä koulutukseen pääsulle, eikä monimutkaista koulutusta keinotekoisesti. Erityisen tärkeää on, että lainsäädäntö mahdollistaa järkevän työssäoppimisen, ei heikennä oppisopimuspaikkojen saatavuutta ja tukee alan mainetyötä, jota SKAL tekee aktiivisesti.

SKALin Työvoiman saatavuuden ohjelma ja Hyppää kyytiin -kampanja ovat esimerkkejä siitä, miten ala pyrkii houkuttelemaan uusia osaajia alalle.

Ammatillisessa koulutuksessa ei lisävaatimuksia 17 vuoden ikäpoikkeukseen

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.

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 ajokielloon.

Kellonaikarajoitus koskisi myös ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevia. 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 kuten esimerkiksi tavaraterminaalit, puunkuljetusten metsätyömaat 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 ikäraajat asettavat kuljetusalan jo lähtökohtaisesti muita ammatillisia koulutusaloja huonompaan asemaan koulutuksen keston ja tältä osin puuttuvien henkilökohtaistamismahdollisuuksien osalta.

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

Ajokorttilakiin ehdotetaan myös 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 välttämättä 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.

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

Edellä mainittujen muutosesitysten johdosta liikenneturvallisuus ei vaarantuisi, koska 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 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.

Muutosesitykset 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 oppisopimuspaikkojen saantimahdollisuuksia ja työpaikoilla tapahtuvaa oppimista. Heidän opintojensa ajallinen kesto uhkasi pidentyä ja työelämään siirtyminen viivästyä nykyisestä.

Kuljettajaopetuksen muutokset

Ajokorttilaissa säädettyä riskientunnistamiskoulutusta ehdotetaan muutettavaksi lisäämällä siihen kuuluvan teoria- ja ajo-opetuksen koulutusvaatimuksia.

Lisäykset koulutusvaatimuksiin koskisivat erityisesti kuljettajan oman käyttäytymisen ja sen vaikutusten peilaamista liikenneturvallisuuteen. Muutoksen tavoitteena on mahdollistaa nykyistä syvempi, henkilökohtainen oppiminen GDE-matriisin ylätasoon mukaisia elementtejä hyödyntäen. Ajokortin suorittajalle muutos mahdollistaisi erilaisten riskitilanteiden aiempaa laajemmin pohtimisen jo ennen ajokortin saamista.

Vaatimus ajokorttilain mukaisen ajokieltokoulutuksen suorittamisesta ehdotetaan laajennettavaksi A- ja B-luokista niitä alempiin AM- ja T-luokkiin.

Ajokieltokoulutuksen suorittamista edellytettäisiin jatkossa myös AM/120-, AM/121- ja T-luokan ajo-oikeuden haltijoilta, jotka olisi määrätty ajokieltoon mainittujen luokkien ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana. Lisäksi ehdotetaan, että vaatimus koskisi myös kuljettajia, jotka poliisi on määrännyt väliaikaiseen ajokieltoon.

SKAL kannattaa näitä toimenpiteitä. Kuljettajan tehtäviin tulevilla on hyvä olla mahdollisimman hyvä liikenteen osaaminen ja asennoituminen mahdollisimman varhain. Näin ollen ajokieltokoulutuksen 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 jatkossa syytä tarkastella kustannusvaikutuksia myös koko yhteiskunnan näkökulmasta.

Ajokorttidirektiivi ja ajokorttilain kokonaisuudistus

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt säädöshankkeen, jossa uudistetaan ajokorttilakia kokonaisvaltaisesti ja pannaan kansallisesti täytäntöön EU:n uusi ajokorttidirektiivi ja EU:n ajokieltosäännöt. Direktiivin myötä ajokortteja koskevaa sääntelyä muutetaan koko EU:n alueella.

SKAL pitää tärkeänä, että direktiivin mukaisen avustetun ajamisen järjestelmän eli niin sanotun apukuljettajamallin toteutus tehdään siten, että se hyödyttää myös kuljettajan ammattiin opiskelevien kuljettajien opiskelua ja työssä oppimista.

Lisäksi SKAL esittää, että raskaan kaluston eli ryhmän 2 ajokorttikoulutusta ryhdytään myös uudistamaan tässä ajokorttilain kokonaisuudistuksessa. Ryhmän 2 ajokorttikoulutukseen ei ole pitkään aikaan tehty muutoksia, kun samaan aikaan ryhmässä 1 on tehty useita muutoksia. Ryhmän 2 ajokorttien korotuskoulutukseen liittyen SKAL mm. esittää, että jatkossa ammattipätevyyden perusteella mahdollistettuja pienempiä opetusmääriä voitaisiin hyödyntää ilman vuoden karenssiä.

Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyys

Lisäksi SKAL haluaa tuoda esiin, että ammattipätevyyden koemallia koskevia säädöksiä on myös tarkasteltava. Perustason ammattipätevyyden on voinut suorittaa koemallilla jo useamman vuoden ajan. Käytännössä suorituksia on kuitenkin hyvin vähän. Säädöksissä ammattipätevyyskokeen järjestäjiä ja arvioijia koskevat vaatimukset asetettiin sellaisiksi, että kokeen järjestäjää ei ole montaa eikä kokeen järjestämien ole kannattavaa. SKAL pitää tärkeänä, että koemallia voitaisiin hyödyntää enemmänkin, ja tätä tulee säädöksiä tarkistamalla edesauttaa.

Kuljettajan 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.

Traficomin lupa ja tutkintopaikkaverkosto

Myös Traficomin lupa- ja tutkintopalveluverkoston supistaminen voi olla vaikuttamassa heikentävästi nuorten halukkuuteen tulla kuljetusalalle, koska se voi vähentää halukkuutta hankkia ensimmäinen auton ajokortti. Tilanne voi vaikuttaa myös yritysten halukkuuteen kouluttaa uusia kuljettajia.

SKAL kannat tiivistetysti

- Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien 17-vuotiaiden ei tule joutua yöaikaisen ajokiellon tai ajoneuvon tunnusvelvoitteen piiriin, koska se vaikeuttaisi koulutus- ja oppisopimuspaikkojen saamista ja hidastaisi työelämään siirtymistä.
- Ammattikuljettajaksi opiskelevat nuoret ovat liikenneosaamiseltaan ja -asenteiltaan selvästi keskimääräistä 17-vuotiasta kokeneempia, joten heille kohdistetut lisärajoitukset eivät paranna liikenneturvallisuutta.
- Kuljetusalan vetovoima ja työvoiman saatavuus edellyttävät sujuvaa ja realistista ajokorttisääntelyä, joka ei aseta alaa perusteettomasti muita koulutusaloja heikompaan asemaan
- Ajokorttilain kokonaisuudistuksessa tulee varmistaa, että apukuljettajamalli ja muut direktiivin tuomat muutokset tukevat kuljetusalan koulutusta ja työssä oppimista, eivätkä rajoita sitä.
- Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyysääntelyä on kehitettävä siten, että koemallia voidaan hyödyntää nykyistä laajemmin ja hyväksymisasiakirjan myöntämismahdollisuus palautetaan kaikille koulutuskeskuksille, jotta ne voivat vastata sujuvasti ja joustavasti työvoimatarpeisiin

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja