

Asia: LVM/147/03/2018

## Lausuntopyyntö liikennepalveluhankkeen kolmannesta vaiheesta

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Kyösti Orre/YTL/LONK/RAINE

Lausunto

18.6.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lainsäädäntöneuvos Kirsi Miettinen

00023 VALTIONEUVOSTO

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI HE 145/03/2018 LAIKSI LIIKENTEEEN  
PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISEKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Yhteinen Toimialaliitto (YTL) ja liiton yhteydessä toimiva Logistiikka-asiakkaidenneuvottelukunta (LONK) sekä Raidealan neuvottelukunta (RAINE) kiittävät mahdollisuudesta lausua otsikon aiheesta. Koska neuvottelukunnan jäsenet ovat isoja tavara- ja henkilölogistiikkapalveluiden käyttäjiä (kauppa, teollisuus, palvelut, maatalous) sekä raidealan markkinaehtoisia toimijoita, on oleellista, että pääsemme lausumaan kan-tamme myös liikenteen palveluihin liittyvään lakiin.

Lausunnon kohdat 4-5 ovat saman sisältöiset Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n lausunnon kanssa.

Esitys on pääpiirteissään hyvä ja kannatettava, mutta vaatii eräitä korjauksia

1. Hallituksen esitys eduskunnalle yleissopimukseen tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn sähköistä rahtikirjaa koskevan pöytäkirjan hyväksymisestä sekä laiksi tiekuljetussopimuslain muuttamisesta.

CMR-sopimuksen lisäpöytäkirjan sähköisestä rahtikirjasta (eCMR-lisäpöytäkirja) ratifiointi on erittäin kannatettava. Tämä ratifiointi on kuljetusalan ja koko elinkeinoelämän pitkään toivoma asia.

On myös hyvä, että kotimaanrahtikirjan käyttämisen mahdollisuus tuodaan esiin laintasolla. Merkitys on pitkälti symbolinen, koska käyttö ei ole edelleenkään pakollista. Pakollisuuden esittäminen olisikin ollut kohtuutonta kaikkiin kuljetuksiin. Muutos on kuitenkin oikeansuuntainen.

### Kotimaanrahtikirjan sisältö

Standardoidun muodon edistämiseksi ehdotetaan kumottavaksi nykyinen tiekuljetussopimuslain pykälä, jossa kotimaisissa kuljetuksissa rahtikirjalla on oma sisältönsä. Lakiehdotus tarkoittaisi sitä, että jatkossa, jos tehdään rahtikirja kotimaan kuljetuksesta, sen sisältö tulee olla sama kuin kansainvälisen rahtikirjan olipa sitten kyse sähköisestä tai paperisesta muodosta. Ymmärrämme esityksen teoreettisen ajatusmallin, mutta käytännön kannalta esitystä ei voi kannattaa. Käytännössä ei synny mitään ongelmaa siitä, että kotimaan rahtikirjassa on eri sisältö kuin kansainvälisessä rahtikirjassa.

Kuten hallituksen esitysluonnoksessa todetaan, sisällöllisesti kotimaanrahtikirja vastaa kansainvälistä rahtikirjaa, mutta sisältö on suppeampi. Kotimaanrahtikirjassa ei ole niitä kansainvälisen rahtikirjan kohtia, joita ei tarvita kotimaankuljetuksissa. Turhien kohtien lisääminen aiheuttaisi hämmennystä kuljetusyritysten asiakkaissa. Niille kuljetusyrityksille ja kuljetusyritysten asiakasyrityksille, jotka kuljettavat tai tilaavat sekä kotimaan että kansainvälisiä kuljetuksia asiassa ei ole ongelma, koska nykyiset järjestelmät pystyvät tuottamaan kummankin rahtikirjan niin sähköisesti kuin paperisena.

Kotimaan tavarankuljetusten rahtikirja (SFS 5865) uudistettiin vuoden 2010 lopussa yhteensopivaksi sähköistä tiedonsiirtoa varten. Tämän vuoksi se toimii hyvin sähköisessä kuljetustilaustietojen välittämisessä. Koska neuvottelukuntiemme jäsenyritysten isona toiminto-osana on logistiikka, käsittelevät jäsenemme merkittävän osan suomalaisista rahtikirjoista. Kotimaanrahtikirjoja tehdään arvion mukaan yli kymmenkertainen määrä verrattuna kansainvälisiin rahtikirjoihin. Kuljetusyrityksille tämän standardin muuttaminen ei ole ylivoimainen asia, mutta kuitenkin kustannuksia aiheuttava. Suurempi haaste syntyy tuhansille tai kymmenille tuhansille kuljetusyritysten asiakasyrityksille, jota ovat mm. LONK:n jäsenet. Tietojärjestelmien muutostyöt voivat olla kymmenien miljoonien eurojen suuruiset. Hallituksen esitysluonnoksessa ei ole tehty tämän muutoksen osalta vaikutusarvioita.

Neuvottelukuntamme tavoitteena on päästä kokonaan eroon paperisista rahtikirjoista. Kun tuohon tavoitteeseen tai lähelle sitä päästään, niin silloin voisi kyseistä rahtikirjamuutosta harkita uudestaan. Nykyisestä standardisoidusta muodosta luopuminen voisi johtaa siihen, että rahtikirjoja ei tehdä ja tietosisältö epäharmonisoituisi.

Yhteenvedona: Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK ei kannata luopumista kotimaanrahtikirjan tietosisällöstä, koska nykyinen toimintatapa ei aiheuta ongelmia käytännön toimintaan tai digitalisuuden edistämiseen. Seurauksena olisi tietojärjestelmien muutostyöt ja tarpeettomat kohdat rahtikirjoissa, jotka aiheuttavat sekaannusta.

## 2. Valmiussuunnitelmat suurille henkilö- ja tavaraliikenteen toimijoille

Liikennepalvelulain 16 § Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin liikenteessä. Tämän kohdan perusteluissa todetaan, että "Toimijat veloitettaisiin siten lä-hinnä niitä itseään hyödyttävään valmiussuunnitteluun. Toiminnan harjoittajat osaisivat itse parhaiten arvioida toimintansa riskit ja kohdistaa siten toimintansa jatku-vuotta edistävää valmiussuunnittelua kriittiseen toimintansa osaan. Velvoite olisi suhteellisen kevyt eikä aiheuttaisi kohtuuttomia kustannuksia toimijoille tai valvovana viranomaisena toimivalle toimijat veloitetaan". Kannatamme tehtyä esitystä.

Toisessa momentissa todetaan, että "Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1. momentissa tarkoitetusta valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen on valtakunnallisesti yhtenäistä. On hyvin tärkeää, että näissä ohjeissa otetaan huomioon yrityksen koko ja toimiala, jotta valmiussuunnittelu olisi järkevää ja kohtuullista yrityksen kannalta. Isommilla Maakuljetuspoolin yrityksillä on jo nykyään käytössään riskienhallintaa sisältäviä laatuja järjestelmiä. On tärkeää, että varautumisveloitteen täyttämiseksi voidaan käyttää hyväksi yrityksissä jo käytössä olevia riskienhallintavälineitä. Näin pystyttäisiin vähentämään yrityksille veloitteesta syntyvää hallinnollista takkaa ja ylimääräisiä kustannuksia.

Varautumisveloitteen asettaminen samanmuotoisena lentoliikenteeseen, rautatie- ja maantieliikenteeseen, kaupunkirautatie- ja maantieliikenteeseen ja maantieliikenteeseen tukee logistisen järjestelmän varautumisen kokonaisuutta.

Varautumisvelvoite tulisi asettaa myös merkittävälle yhteiskunnan sosiaali- ja terveysalan kuljetuspalveluja tuottaville henkilökuljetusyrityksille (mm. inva- ja parikuljetukset) sekä siihen liittyvälle tilauspalvelutoiminnalle. Sen poisjättäminen yhden-mukaisesta varautumisveloitteesta ei tue yhteiskunnan kuljetuspalveluihin liittyvää kokonaisvarautumista.

Yritysten varautumisveloitteen rinnalle tulisi asettaa kullekin vastuuviranomaiselle velvoite selvittää ja valmistella vakavien häiriötilanteiden ja poikkeusolojen edellyttämät nykyisten säädösten muutostarpeet ("joustot"), joilla tuettaisiin toiminnan harjoittajien toimintaedellytyksiä näissä muuttuneissa olosuhteissa.

Säädöksen perusteissa kuvattuja häiriötilanteita (kohta 2.1.4) tulisi tarkentaa lisää-mällä sinne tietoliikenne- ja sähköverkkohäiriöt, joiden toimintahäiriöt vaikeuttavat merkittävästi kuljetuslogistiikan toimintaedellytyksiä. Varautumisen tavoitetta (3.1.4) pitäisi täsmentää siten, että varauduttaisiin poikkeusoloihin ja vakaviin normaaliolo-jen häiriötilanteisiin. Tämä selventäisi myös säädöksen perusteluissa kuvatun val-miussuunnitelman sisältöä (16§, perusteet).

Liikenteen turvallisuusvirastolle pitäisi asettaa velvoite, että sen tulee toimivaltaisena viranomaisena valmistella varautumiseen liittyvät määräykset yhteistyössä Huolto-varmuuskeskuksen ja huoltovarmuusorganisaation logistiikka-alan poolien kanssa. Tällöin estettäisiin mahdollinen päällekkäisyys ja ristiriitaisuus varautumiseen liitty-vissä valmisteluissa.

3. Tieliikenteessä raskaalle ammattiliikenteelle ja raideliikenteelle ehdotetaan ase-tettavaksi paikkatietovelvoite

On selvää, että tulevaisuudessa kaikki ajoneuvot lähettävät liikenneviranomaisille tai vastaaville toimijoille sijaintitietoa, mitä käytetään liikenteen ohjaukseen, suunnitte-luun, häiriötilanteiden hallintaa sekä jossain vaiheessa autonomiset ajoneuvot vaih-tavat sijaintitietoa keskenäänkin.

HE:n perusteluissa todetaan: "Sijaintia koskevan tiedon antamiseen voitaisiin velvoit-taa myös tieliikenteen tavarankuljetusten osalta nykyistä laajemmin, esimerkiksi lii-kenteen ohjauksen ja hallinnan tarpeisiin. On todennäköistä, että jollakin aikavälillä liikenteen ohjau- ja hallintapalveluiden tarjoajat tarvitsevat tiedot kaikkien liikenne-välineiden sijainnista, riippumatta liikennemuodosta. Tavaraliikenteessä sijaintia kos-kevaa tietoa tulee luovuttaa junista, aluksista ja ilma-aluksista liikenteen ohjau- ja hallintapalvelun tarjoajille, mikäli eduskunta hyväksyy hallituksen esitykseen HE 34/2018 vp sisältyvät liikenteen palveluista annettavaan lakiin tehtävät lisäykset."

Nyt esitetty paikannusvelvollisuus tuntuu hyvin irralliselta, koska velvollisuudesta ja-kaa tietoa säädetään erikseen ja myöhemmin. Uusimissa kuorma-autoissa kaikissa on paikannuslaitteet, jotka perustuvat satelliittinavigointiin. Kaikissa ajoneuvoissa ei kuitenkaan ole paikannuslaitteita, joten niitä jouduttaisiin asentamaan jälkikäteen vanhempaan kalustoon.

Osa kuljetusyrityksistä käyttää paikannustietoa hyvinkin paljon oman toimintansa oh-jaamiseen ja kehittämiseen. Tietoa myös jalostetaan ja hyödynnetään liiketoiminnan kehittämiseen. Sääntelyehdotus näyttäisi jatkossa rajoittavan paikantamistiedon ke-räämisen ja käsittelyn yksinomaan viranomaistarkoituksia varten. Tämä tuskin kui-tenkaan on haluttu tavoite. Tuntuu siltä, että koko ajatusmalli siitä, että yritys velvoite-taan keräämään itselleen paikkatietoa, jota voi sitten välittää eteenpäin ei ole toimiva. Eikö tulisi laajentaa eCall- hätäviestipalvelua siten, että ajoneuvo itsenäisesti lähettää tarvittavan sijaintitiedon tietyllä aikavälillä ollessa liikenteessä? Tämä tietysti edellyt-tää vähintään EU-tasoista ratkaisua.

Käsittääksemme paikannusvelvollisuus koskee myös ulkomaalaisia ajoneuvoja Suo-massa, joilla on henkilö- tai tavaraliikennelupa. Näin varmasti tuleekin olla, jos halu-taan toimia syrjimättömästi. Tämä kuitenkin vaikeuttaa ulkomaisten ajoneuvojen toi-mintaa Suomessa. Koko lain valvominen saattaa olla myös melko haastavaa.

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK ja Raidealan neuvottelukunta RAINE katsovat, että paikannusvelvoitetta ei tule asettaa tässä vaiheessa. Tulisi olla parempi selvyyden tietoa jatkossa lähetetään ja missä muodossa. Esitys ei myöskään voi koskea kuin sellaista kalustoa, jossa vaadittava tekniikka jo on. Mitään jälkiasennuksia ei tule vaatia.

4. Yleiset huomiot kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyysden saavuttamista koskevasta sekä-että –mallin käyttöönnotosta (laki liikenteen palveluista II osa)

EU:n ammattipätevyysdirektiivi 2003/59/EY sisältää kaksi rinnakkaista tapaa saavuttaa perustason ammattipätevyys: koulutuspainotteinen (280 h koulutus + koe) ja koe-painotteinen (pelkkä koe) järjestelmä. Molemmat johtavat perustason ammattipätevyysden saavuttamiseen samoilla ikärajoilla. Lisäksi molempiin perusjärjestelmiin voidaan liittää nopeutetun koulutuksen järjestelmä (140 h + koe), jota käytettäessä vähimmäisikärajat ovat korkeammat. Suomessa on nykyisin käytössä koulutuspainotteinen järjestelmä lisätynä nopeutetun koulutuksen järjestelmällä. Käytännössä nykyjärjestelmämme merkittävin, alan työvoiman saantiinkin vaikuttava ”epäkohta” on liittynyt Puolustusvoimien antaman nopeutetun kuljettajakoulutuksen korkeampiin vähimmäisikärajoihin, mikä on aiheuttanut kotiutumisasiheessa alle 21-vuotiaiden siirtymistä töihin kuljetusalan ulkopuolelle.

EU:n komission 23.3.2018 antamassa vastauksessa MEP Merja Kyllösen tekemään kirjalliseen kysymykseen vahvistetaan mahdollisuus käyttää samassa jäsenvaltiossa sekä koulutus- että koepainotteista järjestelmää. Hallituksen esitysluonnos pohjautuu siihen, että Suomessa otettaisiin käyttöön kaikki perustason ammattipätevyysden suorittamistavat: koulutuspainotteinen, koepainotteinen ja nopeutetun koulutuksen järjestelmä.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry on esittänyt useamman vuoden ajan sekä-että –mallin käyttöönottoa Suomessa ja pidämme sen voimaan saattamista edelleenkin erittäin tärkeänä huomioiden ainutlaatuinen kolmijakoinen järjestelmämme ammattipätevyysden saavuttamisessa. Mallin oikea käyttöönotto vaatii kuitenkin perusteellista eri lainsäädäntöjen ja käytännön asioiden selvittämistä, jota ei ole vielä valitettavasti tehty. Sen vuoksi esitämme seuraavaa:

Puolustusvoimia ja pääesikuntaa koskevat muutokset sekä-että –mallin käyttöön ottamiseksi ja koulutuskeskushyväksynnän siirtämiseksi Liikenteen turvallisuusvirastolta pääesikunnalle toteutetaan nyt esityksen mukaisesti Liikennepalveluhankkeen kolmannen vaiheen yhteydessä.

Muilta osin hallituksen esitysluonnoksen sisältämiä muutoksia ei toteuteta vielä Liikennepalveluhankkeen kolmannessa vaiheessa, vaan niiden toteutus valmistellaan mahdollisimman pian perustettavassa eri viranomais- ja toimialatoimijoiden asiantuntijajärjestelmän yhteydessä.

työryhmässä samalla tavoin kuin aikanaan tehtiin EU:n am-mattipätevyysdirektiivin kansallisen voimaansaattamisen osalta (opetusministeriön vuonna 2003 perustettu työryhmä).

Puolustusvoimille sekä-että –malli antaisi mahdollisuuden halutessaan siirtyä osittain tai kokonaan koepainotteiseen järjestelmään, jolloin ammattipätevyyskoulutuksen pituudella ei olisi yksinomaan enää merkitystä ja laajemman kokeen suorittamisella mahdollistettaisiin C- ja CE-luokan ajoneuvojen ammattikuljettajaksi siirtyminen siviilissä 18 vuoden ikäisenä.

Ammatillisen koulutuksen asema ammattikuljettajien pääväylänä työelämään tulee turvata jatkossakin. Ammatillisen osaamisen vaatimukset kasvavat muun muassa digitalisaation, ympäristövaatimusten, uusien palvelukonseptien ja suurempien ajoneuvoyksiköiden myötä. Ammatillisen koulutuksen reformin mukaista on saada tunnistettua ja tunnustettua olemassa olevaa osaamista mahdollisimman laajasti riippumatta osaamisen kartuttamisesta, ja sekä-että –malli mahdollistaisi oikein toteutettuna myös kuljetusalan ammatillisen koulutuksen saattamisen lähemmäksi reformin mukaista tilaa. Koska avoimia kysymyksiä yksityiskohtaisen toteutuksen ja ammatillista koulutusta koskevan lainsäädännön muutostarpeiden osalta on paljon, tärkeää olisi, että työryhmässä tarkasteltaisiin asioita ensimmäistä kertaa kokonaisuutena: ammattipätevyys, ajokortti ja ammatillinen koulutus – tähän asti muutoksia on toteutettu vain pala kerrallaan huomioimatta kokonaisuutta.

Kuten esitysluonnoksessa on todettu, sekä-että –mallin käyttöönotto vaatisi muutoksia ammatillisen koulutuksen lainsäädäntöön monelta osin. – Miten koepainotteisessa vaihtoehdossa huomioidaan niin sanottu SORA-lainsäädäntö, jolla varmistetaan, että henkilö on terveydentilaltaan, toimintakyvyltään tai rikostaustaltaan kykenevä ja soveltuva lopulta ammattikuljettajan työhön? Miten ammatillisten tutkintojen näyttöjen arviointia ja arvioijia koskevat säännökset mukautetaan perustason ammattipätevyys koepainotteiseen järjestelmään? Miten varmistetaan maantieteellinen kattavuus? Kuinka käytännön valvonta toteutetaan? Kuka antaa todistukset? Ym.

Koska opetus- ja kulttuuriministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymiä koulutuskeskuksia ja koejärjestelyitä koskevat säännökset menevät ristiin ja niillä on heijastusvaikutuksia toisiinsa, työryhmässä tulee käsitellä molemmat kokonaisuudet samanaikaisesti. Yhteismitallisuus myös laadun ja luotettavuuden osalta tulee varmistaa näiden kahden järjestelmän osalta, mikä ei nyt esityksessä toteudu, sillä Liikenteen turvallisuusviraston järjestelmässä toimijoiden vaatimuksia on esitetty madallettavaksi. Työryhmätyössä on varmistettava, että kuljettajien ammattipätevyys edellytyksenä oleva perusosaamistaso ei laske, suoritetaan perustason ammattipätevyys millä tavalla ja minkä toimivaltaisen viranomaisen järjestelmässä tahansa.

Samassa työryhmässä olisi hyvä käsitellä ne kansalliset muutostarpeet ja toteutustavat, joilla 18.4.2018 annettu direktiivi 3028/645/EU maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen

tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipäte-vyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta saatetaan kansallisesti voimaan.

## Vaikutusarviointi

Opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymillä koulutuskeskuksilla olisi osaamiseensa ja nykytoimintaan liittyvät luontaiset edellytykset ottaa käyttöön koepainotteinen järjestelmä sellaisissa tilanteissa, joissa opiskelijan henkilökohtaistamisen perusteella aiemmin hankittu osaaminen mahdollisen lisäkoulutuksen myötä todetaan riittäväksi. Koulutukseen osallistumistuntien seuraaminen ei luonnollisesti ole aidon osaamisen mittari. Esityksen vaikutusarvioinnissa annetaan kuitenkin virheellisesti kuva, että muutokset ammatillisen koulutuksen järjestelmään olisivat vähäisiä, koska tilat, laitteet, arvioijat ja työelämätoimikunta ovat jo olemassa. Toteutus vaatii paljon muutakin, ja ammatillisen koulutuksen rahoitusta koskevan lainsäädännön aikaansää-mia laajalle leviäviä taloudellisia vaikutuksia ei ole arvoitu lainkaan.

Perustason ammattipätevyyskokeessa suurin painoarvo on asetettu teoriakokeelle, jonka vähimmäiskesto on neljä tuntia, ja käytännön kokeen vähimmäiskesto on ai-noastaan kaksi tuntia. Esityksen keskeisissä ehdotuksissa on mainittu sivulla 31, et-tä koevaihtoehdossa kielitaidon puute ei olisi esteenä ammattipätevyyden suorittamiselle toisin kuin koulutusvaihtoehdossa. Teoriakoepainotteisuus tuo itse asiassa suuremmat haasteet kielitaidon osalta muun muassa maahanmuuttajille, mikä voi myös lisätä ammattipätevyyskokeen suorittamista suullisesti ja tuomioistuintulkin kanssa (VNA 640/2007 6 §:n 2 mom). Suullisesti suoritettu koe puolestaan pidentää kokeen ajallista kestoa, ja ainakin nykyisin ammattipätevyyskokeen suorittaja vastaa itse tulkin kustannuksista. Näitä ei ole huomioitu vaikutusarvioinnissa.

Yksityiskohtaiset huomiot kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyttä koskevista esityksistä

### 5.1. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys 5 §

Perustason ammattipätevyyskokeen suorittaminen vastaisi 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutusta siinä, että ammattipätevyyden suorittavaan voitaisiin so-veltaa alempia ikävaatimuksia. Esitetyn 1 momentin yksityiskohtaisissa perusteluissa on virheellisesti todettu, että se ”edellyttäisi kuitenkin määräkestoisessa ammatil-lisessä koulutuksessa oloa.” Ammatillisen koulutuksen vaikutus ikärajoihin koskee ainoastaan D1- ja D-luokan linja-auton kuljettamista 18-vuotiaana (uusi 6 § 4 mom). Sama perusteluvirhe toistuu muun muassa 8 §:n 5 momentin yksityiskohtaisissa pe-rusteluissa.

Esitetyn 3 momentin yksityiskohtaisten perusteluiden mukaan EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 16 (1.b) artiklan ja liitteen II a)-alakohdan mukainen vammaisuuteen liittyvä linja-autonkuljettajien koulutus toteutettaisiin sekä koulutus- että koepainotteisen vaihtoehdon yhteydessä perustason ammattipätevyyttä suoritettaessa. Miten koulutusvelvoite toteutetaan käytännössä pelkällä kokeella, jää esityksessä avoimeksi.

## 5.2. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan vähimmäisikä 6 §

Ikäraajat pysytettäisiin ennallaan. Kansallisesti sovellettavien alempien linja-autonkuljettajien ikärajojen säilyttäminen on tärkeää. Esitetty 4 momentti on kuitenkin nykyistä suppeampi sen sisältämän koulutuksen osalta: esityksessä edellytetään ”linja-auton kuljettajan tehtävissä edellytettävän ammatillisen perustutkinnon” suorittamista, kun nykyisessä 5 §:n 4 momentissa viitataan EU:n ammattipätevyysdirektiivin 2003/59/EY 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuun ammatilliseen koulutukseen, joka ei rajoitu yksinomaan ammatilliseen perustutkintoon. Esimerkiksi kuljetusalan ammattitutkinnon henkilökuljetusten osaamisala (linja-autonkuljettaja) on esityksessä unohdettu.

Esitämme, että 4 momentti muutetaan seuraavaksi:

”D1- tai D-luokan linja-auton kuljettajana Suomessa, Ahvenanmaata lukuun ottamatta, voi 2 momentista poiketen toimia 18 vuotta täyttänyt, joka on suorittanut linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden muuten kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella ammattipätevyysdirektiivin 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetun ammatillisen koulutuksen yhteydessä ja jolla on kuljetettavan ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus. Kuljettaja, joka ei ole täyttänyt 20 vuotta, saa kuljettaa D-luokan linja-autoa vain paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä tai siirtää D-luokan ajoneuvoa ilman matkustajia.”

Samassa yhteydessä olisi tarkasteltava ajokorttilain 5 §:n 3 momentti ja tehtävä siihen vastaavat muutokset.

## 5.3. Perustason ammattipätevyyskoe 8 §

Esitetyn 2 momentin mukaan: ”Ajokokeen kesto on vähintään 90 minuuttia, josta enintään kolmasosa voidaan toteuttaa korkealaatuisella simulaattorilla, harjoitusradalla tai muulla liikenteen ulkopuolella olevalla alueella erityisesti toimintaa ja ajamista vaikeissa olosuhteissa arvioitaessa.” EU:n ammattipätevyysdirektiivin (2003/59/EY) liitteen I jakson 2 kohdan 2.2. alakohdan b mukaan käytännön koetta voidaan täydentää kolmannella osalla, joka toteutetaan ”erityisellä testialueella tai

korkeatasoisessa simulaattorissa, jotta voidaan arvioida edistymistä turvallisuusmääräyksiin perustuvassa järkevässä ajokäyttäytymisessä. Tarkoituksena on erityisesti arvioida ajoneuvon hallintaa kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaihtelevissa il-masto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan”.

Esitämme, että 2 momentin 2. virke muutetaan seuraavaksi:

”Ajokokeen kesto on vähintään 90 minuuttia, josta enintään kolmasosa voidaan toteuttaa korkealaatuisella simulaattorilla tai erityisellä testialueella erityisesti toimintaa, ajoneuvon hallintaa, järkevää ajokäyttäytymistä ja ajamista vaikeissa ja vaihtelevissa olosuhteissa arvioitaessa.”

Esitetyn 3 momentin mukaan: ”Perustason ammattipätevyys voidaan laajentaa toiseen kuljetusmuotoon suorittamalla sitä vastaava käytännön koe ja teoriakokeesta ne oppiaineluettelon osat, jotka koskevat suoritettavaa kuljetusmuotoa ja pätevyyttä.” Yksityiskohtaisten perustelujen mukaan perustason ammattipätevyyttä laajennettaessa käytännön koe suoritettaisiin täysimittaisena ja teoriakokeessa suoritettaisiin vain ne osuudet, jotka koskisivat suoritettavaa kuljetusmuotoa, mikä vastaa EU:n ammattipätevyysdirektiivin (2003/59/EY) liitteen I jakson 2 kohdan 2.2. alakohdassa b mainittua. Koska teoriakokeen vähimmäiskestolle ei ole kuitenkaan asetettu eri tuntimäärää laajennustilanteita varten, teoriakokeen kesto on tällöinkin vähintään neljä tuntia ja sen kuljetusmuotokohtaisten kysymysten määrän tulee siten olla merkittävästi suurempi kuin yhteisten tavoitelauseoppien kysymysten kanssa.

Esitetyn 5 momentin mukaan perustason ammattipätevyyskokeetta suorittavalla on oltava kokeessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus. Tästä ei ole esitetty poikkeusta 9 §:ssä suoritettaessa perustason ammattipätevyyttä ammatillisen koulutuksen yhteydessä. Ammattipätevyyden ja ajokortin välinen kiinteä suoritusjärjestys tulisi poistaa ammatillisen koulutuksen yhteydessä samalla tavoin, kuin se on poistettu nykyisin ajokorttilaissa. Tämä helpottaisi koulutuksen järjestämistä ja sen joustavaa etenemistä sekä mahdollistaisi joustavammin ammattipätevyyden suorittamisen vaiheittain myös perustason ammattipätevyyskokeen vaihtoehdossa. Esimerkiksi teoriakokeen suorittaminen voisi olla opiskelujen edetessä sopivampaa ennen ajo-oikeuden saavuttamista, mitä tukisi edelleen 9 §:n mahdollistama kokeen vaiheittainen suorittaminen.

Esitämme, että 5 momentin 2. virke muutetaan seuraavaksi:

”Käytännön koetta suorittavalla on oltava kokeessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus lukuun ottamatta 9 §:n 1 momentissa tarkoitettussa ammatillisessa koulutuksessa olevaa opiskelijaa.”

#### 5.4. Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyys ammatillisen koulutuksen yhteydessä 9 §

Esitetty 1 momentti sisältää mahdollisuuden suorittaa perustason ammattipätevyyskoulutukseen liittyvät kokeet vaiheittain, onpa kysymys ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvästä kevyemmästä teoriakokeesta tai uudesta laajemmasta ammattipätevyyskokeesta. Yksityiskohtaisten perusteluiden mukaan perustason ammattipätevyyskokeen lisäämistä lukuun ottamatta sääntely olisi tältä osin ennallaan.

Esitys sisältää kuitenkin yhden olennaisen heikennyksen nykytilaan verrattuna. Kokeen vaiheittain suorittamista ei enää sallittaisi nopeutettuun koulutukseen sisältyvän teoriakokeen osalta. Tämä asettaa iältään vanhemmat ammatillisen koulutuksen opiskelijat selkeästi huonompaan asemaan nuorempien opiskelijoiden kanssa. Vaiheittainen suorittaminenhan koskee sekä täydessä (280 h) että nopeutetussa (140 h) koulutuksessa yksinomaan siihen liittyvää teoriakoetta, joka on molemmissa 7 §:n 3 momentin mukaisesti samanlainen. Sama koskee perustason ammattipätevyyskoulutuksen laajentamista koulutuksella (7 §:n 2 mom): 70 tunnin koulutukseen liittyvän teoriakokeen voisi esityksen mukaan suorittaa ammatillisessa koulutuksessa vaiheittain, mutta nopeutettuun 35 tunnin koulutukseen liittyvää samaa teoriakoetta ei voisi. Mahdollisuus suorittaa koe vaiheittain ammatillisessa koulutuksessa tulee koskea kaikkia perustason ammattipätevyyskoulutustapoja, myös nopeutettuja koulutuksia.

Esitämme, että 1 momentti muutetaan seuraavaksi:

”Perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvä teoriakoe ja perustason ammattipätevyyskoe voidaan suorittaa vaiheittain tutkintojen ja muiden osaamiskokonaisuuksien viitekehyksestä annetun lain (93/2017) 1 §:ssä tarkoitetun tutkinnon tai osaamiskokonaisuuden suorittamisen sisältävässä ammatillisessa koulutuksessa, jonka kesto on vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta.”

Esityksestä puuttuu kokonaan nykyinen 6 §:n 5 momentti, joka on syytä lisätä esityksen 9 §:n 4 momentiksi:

”Kun koulutus annetaan ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) 3 §:ssä tarkoitetun ammatillisen tutkintokoulutuksen yhteydessä, koulutuksessa noudatetaan Opetushallituksen määrittämiä tutkinnon perusteita.”

#### 5.5. Koulutuskeskukset 11 §

Pidämme opetus- ja kulttuuriministeriötä ja pääesikuntaa koskevia esityksiä hyvinä. Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymien koulutuskeskusten vaatimustasoa on puolestaan laskettu poistamalla edellytys autokouluvasta kuorma- tai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseseen. Muutokseen ei ole tarvetta, koska autokoululupaedellytys koskee perustason ammattipätevyyskoulutusta järjestäviä koulutuskeskuksia, joiden ammatillinen laatu tulee säilyttää. Autokoululupaedellytyksen poistamista on perusteltu sivulla 38 sillä, että muutoksen myötä myös kuljetusyrietykset voisivat hakeutua perustason ammattipätevyyskouluttajaksi. Ne kuljetusyrietykset, jotka ovat halunneet ryhtyä antamaan perustason ammattipätevyyskoulutusta (280/140 h), ovat jo saaneet koulutuskeskustaluvan eikä autokoululupaedellytys ole ollut esteenä.

Työelämän tahtotila ei edelleenkään ole, että siirtyisimme vain tuottamaan liikennealalta ajokortin ja ammattipätevyyden omaavia kuljettajia. Kuljetusalan yritykset tarvitsevat kehittyäkseen ja uudistuakseen laajempaa osaamis pohjaa kuin pelkän perustason ammattipätevyyden ja ajokortin.

Pelkästään jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi hyväksyttävän tahon osalta on puolestaan perusteltua säilyttää nykyiset kevyemmät vaatimukset, jotka mahdollistavat kuljetusyrietysten hakeutumisen jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi. Jatkokoulutuksessa kuljetusyrietykset pystyvät huomioimaan omasta toiminnastaan aidosti nousevia lisäkoulutustarpeita.

#### 5.6. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen teoriakokeiden ja perustason ammattipätevyyskokeiden järjestäminen ja kokeiden arvioijat 13 §

Esityksen 1 momentissa kokeita järjestävän ajoneuvoille asetetut vaatimukset ("tarvittavat asianmukaiset välineet") ovat kevyemmät kuin 12 §:n 4 momentissa ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen osalta. Kokeessa käytettävien ajoneuvojen edellytykset tulisi olla samat kuin 12 §:n 4 momentissa.

Esityksessä on kokonaisuudessaan huolestuttavaa se, että samanaikaisesti halutaan laskea sekä Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymien koulutuskeskusten (11 §:n 2 mom) että Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymien kokeiden järjestäjien vaatimustasoa (13 §:n 3 mom). Tämä vähentää Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluvien koulutuskeskusten ja kokeiden laadullista uskottavuutta.

On eri asia suorittaa perustason ammattipätevyyskoe ammatillisen koulutuksen tai Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä kuin yksinomaan yksittäisenä erillisenä kokeena. Kahdessa ensimmäisessä kuljettajan ammatillinen osaaminen ei jää yksin perustason ammattipätevyyskokeen varaan. Se, että perusteluiden mukaan "nykyiseen toimintaan liittyvä kilpailuttaminen koetaan hallinnollisesti raskaana hallinnollista taakkaa aiheuttavana menettelynä" ei ole peruste laskea Liikenteen turvallisuusviraston toimijoiden tasoa, sillä sen seuraukset näkyvät

pahimmillaan liikenneturvallisuuden heikkenemisenä. Liikenteen turvallisuusviraston hallinnollista taakkaa vähennetään esityksessä jo siirtämällä sille nykyisin kuuluvat Puolustusvoimien asiat pääesikunnalle. Lukuisten eri kokeiden järjestäjien valvonta, laadullisen tasapuolisuuden ja objektiivisuuden varmistaminen on iso haaste verrattuna siihen, että Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluvan perustason ammatinvalvontakokeen järjestäminen olisi nykyiseen tapaan kilpailuttamisen tuloksena yhden ”viranomaisjärjestäjän” vastuulla (direktiivin 2003/59/EY liitteen I jakson 2 kohta 2.2: ”jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai niiden nimeämä yksikkö”).

Positiivista on se, että yksityiskohtaisissa perusteluissa on yhdessä kohdin viitteitä objektiivisuuden säilyttämispyrkimyksistä kokeiden järjestämisessä siltä osin, kun 12 §:n perusteluihin on kirjattu seuraavaa: ”Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymissä 11 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuissa koulutuskeskuksissa kokeen vastaanottajina toimii koulutuskeskuksesta erillinen taho.” Tämä tulisi kirjata myös 13 §:n säädöstekstiin.

#### 5.7. Koulutusta ja kokeita koskevien asiakirjojen säilyttäminen 14 §

Esityksen 2 momentin mukaan kokeen järjestäjän olisi säilytettävä kaikkia järjestämiään kokeita tai niiden osia koskevat asiakirjat. Kokeen osia koskevat asiakirjat tarkoittavat yksinomaan 9 §:n 1 momentin mukaan ammatillisessa koulutuksessa vaihteittain suoritettuja kokeita, sillä muissa tilanteissa perustason ammattipätevyyskoulutukseen liittyvää teoriakoetta tai perustason ammattipätevyyskoetta ei voi suorittaa osissa. Tämä olisi tarpeen täsmentää yksityiskohtaisissa perusteluissa.

#### 5.8. Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettujen toimivaltaisten viranomaisten: IV osan 1 luvun 16 §

Pidämme hyvänä esityksen sisältävää toimivaltaisten viranomaisten kolmijakoa, Liikenteen turvallisuusviraston, opetus- ja kulttuuriministeriön (ml. Opetushallitus) ja pääesikunnan (ml. Puolustusvoimat) kesken. Aiemmin lausunnossa esiintuomamme huolenaihe koskien Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymiä koulutuskeskuksia ja perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjiä näkyy myös esitetyn 16 §:n 4 ja 5 momenteissa, joiden välillä on selkeä epäsuhta.

Esityksen 4 momentti koskee perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja jatkokoulutuksen sekä perustason koulutukseen liittyvän teoriakokeen järjestämistä ja valvontaa. Tehtävät voidaan nykytilaa vastaavasti hoitaa hankkimalla palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä. Esityksen 5 momentti puolestaan koskee Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymiä uuden laajemman perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjiä, joissa ei ole vastaavaa edellytystä hankinnalle kuin perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien suurempien teoriakokeiden osalta 4 momentissa.

Esitämme, että 4 ja 5 momentit yhdistetään seuraavasti:

”Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa muiden perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien kokeiden ja perustason ammattipätevyyskokeen järjestämisestä ja valvonnasta sekä niitä koskevien todistusten antamisesta. Se voi järjestää tehtävien hoitamisen kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hankkimalla tarvittavat palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa hyväksymiensä koulutuskeskusten valvonnasta. Virasto voi yhdistää koulutuskeskuksen valvontaa koskevan tehtävän kokeen vastaanottamiseen ja valvontaan liittyvään palvelutehtävään.”

Kuten esityksen sivulla 28 on todettu: ”Koevaihtoehdon kokeiden suorittajia tulisi kohdella yhdenvertaisesti riippumatta siitä, millä hallinnonalalla he kokeen suorittavat.” Opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymässä koulutuskeskuksessa osana ammatillista koulutusta järjestettävien ammattipätevyyskokeiden järjestämis-, valvonta- ja todistustenantovastuu kuuluisi Opetushallituksen asettamalle työelämätoimikunnalle, jonka jäsenet toimivat virkavastuulla (laki ammatillisesta koulutuksesta 531/2017 119 §:n 2 mom).

Kaikkien ammattipätevyyskoulutuksen ja kokeiden valvontaa pitää tehostaa nykyisestä ja valvonnan toteuttamiseen tulee osoittaa riittävät ammatilliset, taloudelliset ja henkilöresurssit.

#### 5.9. Hyväksymisasiakirjan käyttäminen ammatillisessa koulutuksessa: ajokortti-lain 5 §:n 2 momentti

Hyväksymisasiakirjan käyttäminen tulee mahdollistaa myös ammatillisen koulutuksen yhteydessä suoritettavassa nopeutetussa koulutuksessa. Esityksessä oleva nopeutetun koulutuksen poisrajaus voisi vähentää entisestään nopeutetun koulutuksen käyttämistä varsinkin, kun hyväksymisasiakirjan käyttäminen olisi samankaltaisesti mahdollista ammatillisessa koulutuksessa koevaihtoehdon valinnan osalta.

Esitämme, että ajokorttilain 5 §:n 2 momentti muutetaan seuraavaksi:

”Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokan tutkinnon suorittamiseksi vaadita siltä, joka on liikenteen palveluista annetun lain x §:n 1 momentissa tarkoitettua ammatillisessa koulutuksessa, johon sisältyy mainitun luvun 5 §:n 1 momentissa tarkoitettu perustason ammattipätevyysden suorittaminen ja jolla on mainitussa 9 §:ssä tarkoitettu hyväksymisasiakirja. Ennen edellä tarkoitettua perustason ammattipätevyysden

saavuttamista tässä momentissa tarkoitettu ajo-oikeus on voimassa vain hyväksymisasikirjalla tehtävissä kuljetuksissa tai kun säädetty ikävaatimus muulla perusteella täyttyy.”

Kunnioittaen

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK ja Raidealan neuvottelukunta RAINE

Kyösti Orre

Pääsihteeri

Orre Kyösti  
Yleinen Teollisuusliitto YTL ry - Logistiikka ja raideala