

Liikenne- ja viestintäministeriö  
[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

Viite: Lausuntopyyntö 22.05.2018, LVM/147/03/2018

## LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYSLUONNOKSESTA KOSKIEN LIIKENNEPALVELUHANKKEEN KOLMATTAA VAIHETTA

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry haluaa esittää lausuntonaan Liikennepalveluhankkeen kolmanteen vaiheeseen sisältyvistä kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyttä koskevista esityksistä seuraavaa:

### 1. Kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyden saavuttamista koskevasta sekä-että –mallin käyttöönotosta (laki liikenteen palveluista II osa)

EU:n ammattipätevyysdirektiivi 2003/59/EY sisältää kaksi rinnakkaista tapaa saavuttaa perustason ammattipätevyys: koulutuspainotteinen (280 h koulutus + koe) ja koepainotteinen (pelkkä koe) järjestelmä. Molemmat johtavat perustason ammattipätevyyden 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 lisättynä nopeutetun koulutuksen järjestelmällä. Käytännössä nykyjärjestelmämme merkittävien, alan työvoiman saantiinkin vaikuttava ”epäkohta” on liittynyt Puolustusvoimien antaman nopeutetun kuljettajakoulutuksen korkeampiin vähimmäisikärajoihin, mikä on aiheuttanut kotiutumisvaiheessa 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 ammattipätevyyden suorittamistavat: koulutuspainotteinen, koepainotteinen ja nopeutetun koulutuksen järjestelmä.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry on yhdessä Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n kanssa esittänyt useamman vuoden ajan sekä-että –mallin käyttöönottoa Suomessa ja pidämme sen voimaan saattamista edelleenkin erittäin tärkeänä huomioiden ainutlaatuinen kolmijakoinen järjestelmämme ammattipätevyyden 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 asiantuntemusta hyödyntävässä työryhmässä samalla tavoin kuin aikanaan tehtiin EU:n ammattipätevyysdirektiivin 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 kartuttamistavasta, 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 käyttöönottoaminen 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 ammattipätevyyden 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 ammattipätevyyden edellytyksenä oleva perusosaamistaso ei laske, suoritetaanpa 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 ammattipätevyydestä 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 aikaansaamia 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 ainoastaan kaksi tuntia. Esityksen keskeisissä ehdotuksissa on mainittu sivulla 31, että 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.

## 2. Tavara- ja henkilöliikenteen digitalisaatio

Laki liikenteen palveluista, II osa 1 luku / uusi 17 § paikantamisvelvollisuus tieliikenteessä.

Kolmannessa momentissa säädetään tietojen käsittelystä ja vaarana on, että henkilösuoja ei täyty henkilösuojalain 6 § edellyttämällä tavalla.

Ehdotetussa uudessa säännöksessä asetettaisiin ajoneuvon paikantamisvelvoite tieliikenteessä henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltioille. Paikantamisvelvoite kohdistuisi ajoneuvoon sekä reittitietoihin, mutta ei suoranaisesti kuljettajaan. Kuljettaja voi olla tunnistettavissa vaikka henkilöä ei suoranaisesti seurattaisikaan. Sijaintitiedon kerääjällä on mahdollisuus tunnistaa luonnollinen henkilö sijaintitiedon perusteella. Tietojen kerääminen ehdotetulla tavalla on ainoastaan laissa säädettyihin tarkoituksiin. Tietojen muu kerääminen on taas henkilösuojalain mukaisen perusteen mukaista toimintaa.

Tietosuojavaltuutettu on lausunut, että keskeistä olisi ehkäistä sijaintitiedosta muodostuva reittitiedot. Reittitietojen muodostuminen ja seuraaminen mahdollistaa henkilön yksilöimisen helpommin kuin pelkkä pistemäinen sijaintitieto. Tämän takia olisi määritettävä että, seurantatiedot toimitettaisiin vain reaaliaikaisena eikä niitä saisi tallentaa. Näin niitä ei voisi yhdistää muuhun aineistoon, kuten henkilöstösuojalain 6 § määrittelee.

Sen vuoksi esitämme seuraavaa:

*Tietojen käsittelyssä tulee olla nimetyt toimijat, joilla on oikeus ja velvollisuus tietojen käsittelyyn. Sijaintitietojen tulee kohdistua ainoastaan kalustoon ja kaluston käyttöön, muuhun tietojen keräämiseen ja käsittelyyn tulee olla aina tietosuojalain mukainen peruste. Tiedot tulee käsitellä reaaliaikaisena ja niitä ei saa tallentaa.*

Helsingissä 19. päivänä kesäkuuta 2018

AUTO- JA KULJETUSALAN TYÖNTEKIJÄLIITTO AKT ry

  
Harri Pasanen  
2.varapuheenjohtaja