



06.06.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 VALTIONEUVOSTO

Viite LVM/905/03/2017

Asia **OKM:n lausunto hallituksen esitysluonnoksesta liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

Opetus- ja kulttuuriministeriö esittää lausuntonaan liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotuksista seuraavaa:

Liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt lausuntokierrokselle luonnoksen liikennepalvelulain toiseksi vaiheeksi. Esitys sisältää osioita lentoliikenteeseen, raideliikenteeseen, tieliikenteeseen ja merenkulkuun liittyen sekä liitelakien muutosehdotuksia. Opetus- ja kulttuuriministeriö kiittää mahdollisuudesta antaa asiassa lausunto. Ministeriön lausunto keskittyy tieliikenteen ja merenkulun osioihin.

Lakiluonnoksessa liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 3 luvussa (5 - 6 §) kuljettajaa koskevissa vaatimuksissa tieliikenteessä esitetään, että kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyden saavuttamisessa siirryttäisiin nykyisestä koulutuspainotteisesta opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen käsiteltävästä ammattipätevyysdirektiivin toimeenpanovaihtoehdosta (280 tunnin koulutus + koe) koepainotteiseen ammattipätevyden suorittamiseen. Ammattipätevyysdirektiivin mukainen osaaminen saavutettaisiin näyttökokeilla. Perustason ammattipätevyden saavuttaminen nopeutetulla 140 tunnin koulutuksella ehdotetaan säilytettäväksi koevaihtoehdon rinnalla.

Opetus- ja kulttuuriministeriö ei kannata esitettyä muutosta. Voimassa oleva ammattipätevyyskoulutusjärjestelmä on ollut toimiva, eikä ministeriön tietoon ole tullut siihen kohdistuvia merkittäviä muutostarpeita. Opetus- ja kulttuuriministeriö katsoo, että nykyinen järjestelmä turvaa edelleenkin parhaiten kuljetusalan vahvan ja laaja-alaisen osaamisen sekä laadukkaan ja liikenneturvallisuutta tukevan kuljettajakoulutuksen. Nykyisen järjestelmän olemassaolon aikana kuorma- ja linja-autonkuljettajien osaamisen taso, kuljettajan työn arvostus ja kuljettajakoulutuksen imago ovat parantuneet. Lisäksi selvitykset osoittavat, että nykyisen perustason ammattipätevyyskoulutuksen vaikutukset liikenneturvallisuuden lisäämisessä ovat Suomessa kiistattomat.

Opetus- ja kulttuuriministeriön näkökulmasta nykyinen järjestelmä on ollut myös hallinnollisesti toimiva, sillä kuorma- ja linja-autonkuljettajien perustason ammattipätevyden saavuttaminen on rakennettu osaksi ammatillisen peruskoulutuksen ja ammatillisen lisäkoulutuksen järjestelmää ja tutkintojärjestelmää, jolloin siitä ei aiheudu ylimääräistä

hallinnollista työtä eikä ylimääräisiä kustannuksia eri osapuolille. Järjestelmä on selkeä opiskelijan ja tutkinnon suorittajan kannalta, koska ammattipätevydet on sisällytetty tutkintojen osaamisvaatimuksiin. Myös parhaillaan eduskunnan käsittelyssä olevassa laissa ammatillisesta koulutuksesta on huomioitu nykyinen ammatillisen koulutuksen kuljettajakoulutusjärjestelmä ja sisällytetty se osaksi uutta ammatillisen koulutuksen järjestelmää siten, että kuljettajakoulutuksen ja kuljettajien osaamisen laatu varmistettaisiin kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin vaatimusten mukaisesti osana ammatillisen koulutuksen laadunvarmistusjärjestelmää vastaavaan tapaan kuin nykyisin. Uuden lain ammatillisesta koulutuksesta on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2018 alkaen. Uusi ammatillista koulutusta koskeva lainsäädäntö on valmisteltu erittäin laajassa yhteistyöverkostossa, joka on kattanut myös eri toimialojen työnantaja- ja työntekijäjärjestöt. Kuljetusalan elinkeinoelämä ja alan keskeiset työnantaja- ja työntekijäjärjestöt eivät ole ammatillisen koulutuksen reformin valmistelun kuluessa ilmaisseet tarvetta muuttaa nykyistä järjestelmää koepainotteiseksi.

Opetus- ja kulttuuriministeriön näkemyksen mukaan lakiehdotuksessa ei ole riittävästi perusteltu, miksi kyseiseen koepainotteiseen järjestelmään on tarpeen siirtyä ja miksi ehdotettu vaihtoehto olisi kuljettajien osaamisen varmistamisen, kuljetusten laadun tai liikenneturvallisuuden näkökulmasta merkittävästi parempi kuin nykyinen järjestelmä. Lakiluonnoksen laajemmat vaikutukset ovat jääneet esityksessä arvioimatta.

Opetus- ja kulttuuriministeriö katsoo, että siirtyminen koulutuspainotteisesta järjestelmästä koepainotteiseen järjestelmään vaikuttaisi merkittävästi kuljetusalan koulutuksen ja tutkintojen kysyntään, tarjontaan ja järjestämisen edellytyksiin sekä sitä kautta edellytyksiin vastata työelämän tarpeisiin. Koepainotteisessa järjestelmässä perustason ammattipätevyuden hankkiminen ja osoittaminen irtautuisi ammatillisten tutkintojen muista osaamisvaatimuksista. Tämä heikentäisi osaltaan kuljetusalan ammatillisten tutkintojen merkitystä alalla tarvittavan laaja-alaisen osaamisen tuottamisessa. Koepainotteiseen vaihtoehtoon siirtyminen tarkoittaisi, että kuljetusalan tehtävissä edellytettäisiin tällöin käytännössä pelkän perustason ammattipätevyuden hankkimista. Opetus- ja kulttuuriministeriö näkee esitetyssä mallissa vaarana sen, että kuljetusalan osaaminen kapeutuisi merkittävästi, mikä heikentäisi kuljetusalan työtehtävissä toimivien mahdollisuuksia sijoittua muihin työtehtäviin tilanteissa, joissa kuljetusalan työtehtävät vähenisivät. Ottaen huomioon esimerkiksi teknologisen kehityksen myötä kuljetusalalla ennakoitavat merkittävät muutokset työtehtäviin ja niiden osaamisvaatimuksiin, alan tehtävissä toimimisen edellyttämän ammattitaidon sitominen perustason ammattipätevyyskokeeseen voi heikentää merkittävästi yksilöiden mahdollisuuksia työllistyä alan muihin tehtäviin tai muille logistiikka-aloille, kun kuljettajatehtävät nykymuodossaan väistämättä tulevat tulevaisuudessa vähenemään merkittävästi.

Koepainotteiseen vaihtoehtoon siirtyminen vaikuttaisi myös merkittävästi kuljetusalan koulutuksen tarjontaan ja sitä kautta ammattitaitoisen työvoiman saatavuuteen. Ammatillisen koulutuksen järjestäjien toiminnalliset ja taloudelliset edellytykset järjestää pitkäkestoista ja tutkintotutkintotavoitteista kuljettajakoulutusta heikkenisivät, mikäli alan tehtäviin voidaan tulla ehdotetulla lyhyellä koulutuksella tai pelkällä esityksen mukaisella teoriapainotteisella näyttökokeella. Ammatilliset tutkinnot on rakennettu työelämän tarpeiden mukaisesti ja ne tuottavat ammattipätevyuden lisäksi merkittävästi laaja-alaisempaa osaamista. Koepainotteiseen järjestelmään siirtymisen riskinä on, että tutkintokoulutuksen volyymit laskevat merkittävästi nykyisestä, koska tutkinnon suorittamisella ei enää jatkossa olisi merkitystä kuljettajatehtäviin pääsyn kannalta. Ammatillisen koulutuksen reformissa uudistetaan koulutuksen rahoitusjärjestelmä perustumaan toiminnan vaikuttavuuteen ja tuloksellisuuteen siten, että nykyistä merkittävästi suurempi osuus rahoituksesta määräytyisi aikaansaatuisten tutkintojen ja niiden osien perusteella sekä tutkinnon tai sen osan suorittajan työllistymisen perusteella. Kuljetusalan

koulutus on vaatinut suuria investointeja ja koulutuksessa tarvittavan infrastruktuurin ylläpitämien on myös kallista. Ehdotettu uusi koepainotteinen järjestelmä ja sen rinnalla oleva nopeutetun koulutuksen järjestelmä ei turvaa ammatillisen koulutuksen järjestäjille koulutukseen liittyvää rahoituksellista pohjaa, koska riski siihen, että tutkinnon suorittaminen jäisi kesken erillisen ammattipätevyyskokeen suorittamisen myötä todennäköisesti kasvaisi. Tällöin koulutuksen järjestäjien intressi ylläpitää kustannuksiltaan kallista koulutusta vähenisi merkittävästi. Ammatilliseen koulutukseen viime vuosina tehdyt rahoitusleikkaukset ovat nyt jo heikentäneet kuljettajakoulutuksen järjestämistä ja uudistus edelleen vaikeuttaisi koulutuksen resursointia tilanteessa, jossa koulutuksen järjestäjät ovat ammatillisen koulutuksen reformin ja sen yhteydessä tehtävän rahoitusjärjestelmän uudistamisen vuoksi muutoinkin epävarmoja tulevan rahoituksen suuruudesta ja kun rahoitus jatkossa määräytyisi nykyistä vahvemmin koulutuksen järjestäjän suorituskyvyn ja vaikuttavuuden perusteella.

Mikäli esitetty muutos tullaan tekemään ammattipätevyyskoulutukseen, opetus- ja kulttuuriministeriö joutuu arvioimaan myös nykyisten ammatillisten kuljettajatutkintojen tarpeellisuutta. Jos ammattikuljettajan tehtäviin jatkossa riittää kuljettajan ammattipätevyyden suorittaminen, ei laaja-alaisempia tutkintoja välttämättä enää tarvita. Toisaalta työelämä on kaikilla muilla aloilla selkeästi katsonut, että alan ammattilaisilta vaaditaan laaja-alaista osaamista, jotta ala voi kehittyä ja alalla työskentelevillä on valmiudet oppia uutta. Työelämä ja toimintaympäristö ovat tällä hetkellä ja tulevaisuudessa niin suuressa murroksessa, että työntekijöillä on oltava valmiudet ja kyky suunnata osaamistaan uudelleen työuransa aikana. Myös kuljetusala tulee ennakoititietojen mukaan muuttumaan merkittävästi tulevina vuosina mm. teknologisen kehityksen vuoksi. Tästä syystä olisi työelämän osaamistarpeen näkökulmasta ristiriitaista kaventaa kuljetusalan ammattitaitovaatimuksia siirtymällä tutkintojen sijaan pelkkään perustason ammattipätevyyskokeeseen. Vaarana on, että kuljetusalalla käytännössä enemmän tai vähemmän luovuttaisiin laaja-alaisen osaamisen tuottamisesta ja keskityttäisiin perustason ammattipätevyyden tuottamiseen.

Lakiluonnoksessa esitetty periaate osaamisen osoittamisesta näyttämällä ja sen irrottaminen muodollisesta koulutuksesta on sinällään hyvä ja kannatettava. Esitetyn muutoksen taustalla on ajatus siitä, että kaikkia kuljettajien ammattipätevyyttä tarvitsevia ei pidä asettaa samaan muottiin, vaan jo olemassa oleva osaaminen ja vielä puuttuva osaaminen huomioidaan yksilöllisesti. Näyttökoejärjestelmän ja nopeutetun koulutuksen yhdistelmän uskotaan mahdollistavan henkilökohtaiset ratkaisut paremmin kuin nykyisen koulutuspainotteisen järjestelmän ja nopeutetun koulutuksen yhdistelmän. Periaatteessa esitys vastaa uuden ammatillisen koulutuksen lainsäädännön peruseriaatteita eli osaamisperusteisuuden ja asiakaslähtöisyyden vahvistamista sekä osaamisen osoittamista näyttämällä se. Opetus- ja kulttuuriministeriö pitää kuitenkin ongelmallisena sitä, että käytännössä että direktiivin tasolla määritellyt kokeet ovat liian teoriapainotteisia ja mekaanisia soveltuakseen osaamisperusteiseen ajatteluun. Opetus- ja kulttuuriministeriö katsoo, että olemassa oleva osaaminen ja vielä puuttuva osaaminen voitaisiin huomioida parhaiten järjestelmässä, jossa perustason ammattipätevyys olisi mahdollista saavuttaa joko koulutusvaihtoehdon, koevaihtoehdon tai nopeutetun koulutuksen kautta eikä näiden vaihtoehtojen käyttöä rajoitettaisi direktiivissä nykyiseen tapaan. Näin kullekin yksilölle voitaisiin valita juuri hänelle tai hänen työnantajalleen parhaiten soveltuva kuljettajien ammattipätevyyden saavuttamisvaihtoehto.

Ehdotuksessa perustason ammattipätevyyden saavuttaminen näyttökokeella (6 §) tapahtuisi siten, että kokeen kesto on vähintään neljä tuntia ja käytännön kokeen kesto on vähintään kaksi tuntia, josta ajokokeen osuus on vähintään 90 minuuttia. Varsinaista ajokorttikokeesta poikkeavaa kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammatillista osaamista osoitettaisiin käytännössä vain puoli tuntia. Opetus- ja kulttuuriministeriö näkee, että

näin lyhyellä käytännön kokeella ei pystytä uskottavasti turvaamaan vaativan kuljettajakoulutuksen osaamisen osoittamista eikä varmistamaan sitä, että kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys suorittaneiden käytännön osaaminen olisi riittävällä tasolla kuljettajan tehtävien hoitamiseen. Direktiivin mukainen koejärjestely suosii teoreettisesti lahjakkaita, ja pelkkä teoreettinen tieto ei riitä kuljettajan tehtävissä.

Esitysluonnoksen II osan 3 luvun 7 §:n 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaisi nopeutetussa koulutuksessa noudatettavat opetussuunnitelmat ja kokeen perusteet. Tämä koskisi myös opetus- ja kulttuuriministeriön järjestämisluvalla toimivia ja ammatillisen perus- ja ammattitutkinnon tutkinnon osana olevaa nopeutettua perustason ammattipätevyyskoulutusta. Ehdotettu muutos lisäisi koulutuksen järjestäjien hallinnollista taakkaa nykytilanteeseen verrattuna. Menettely toisi koulutuksen järjestäjille myös lisäkustannuksia ja lisätöitä, kun saman osaamisen hankkimiseen ja saman osaamisen osoittamiseen olisi toisaalta Opetushallituksen laatimat tutkinnon perusteet ja toisaalta liikenteen turvallisuusviraston vahvistamat perusteet, joiden mukaan koulutuksen järjestäjän tulisi omat suunnitelmansa laatia. Lisäksi ammatillisen koulutuksen opiskelijat joutuisivat suorittamaan käytännön työn tekemistä painottavat ammatillisen tutkinnon tai sen osan suorittamiseksi vaadittavat näytöt että mahdollisesti lisäksi erillisen teoriakokeen tai ainakin osan siitä. Voimassa olevan ammattipätevyyslain (273/2007) 5 §:n mukaan Opetushallitus vahvistaa kuljettajien opetuksessa noudatettavat opetussuunnitelman ja tutkinnon perusteet, ammatillisten tutkintojen osalta käytännössä tutkinnon perusteet. Opetus- ja kulttuuriministeriö näkee, että ammatillisiin perus- ja ammattitutkintoihin sisältyvässä nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksessa noudatettavat opetussuunnitelmat ja kokeen perusteet vahvistaisi jatkossakin Opetushallitus, kuten nykyisin. Lisäksi opetus- ja kulttuuriministeriö katsoo, että mikäli siirrytään koemalliin, myös mahdolliset näyttökokeen perusteet pitäisi voida vahvistaa osana tutkinnon perusteita silloin, kun perustason ammattipätevyys suoritetaan opetus- ja kulttuuriministeriön järjestämisluvalla osana pitkäkestoista ammatillista kuljettajakoulutusta. Opetushallitus laatisi tutkinnon perusteet yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston ja muiden sidosryhmien kanssa siltä osin, kun perusteet koskevat kuorma- ja linja-autonkuljettajien perustason ammattipätevyys saavuttamista, mutta perusteet vahvistaisi Opetushallitus kuten muutoinkin ammatillisessa koulutuksessa. Tällöin tutkintojärjestelmän hallinnointi olisi selkeää ja voitaisiin varmistaa, että tutkintojärjestelmä kokonaisuudessaan vastaa työ- ja elinkeinoelämän eri toimi-alojen osaamistarpeisiin. Tämä on tulevaisuudessa entistäkin tärkeämpää, koska työelämän eri toimialojen osaamisvaatimukset muuttuvat nopeasti.

Esitetystä 8 §:ssä mahdollistetaan se, että perustason ammattipätevyys voidaan suorittaa näyttökokeilla vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta kestävä opetus- ja kulttuuriministeriön tutkintojen ja koulutuksen järjestämisluvalla tai muuten annettavan ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä, jolloin sekä näyttökokeet että nopeutettuun koulutukseen liittyvät teoriakokeet voisi suorittaa vaiheittain. Kyseisen koulutuksen aikana opiskelija saisi kuljettaa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää Suomessa ilman ammattipätevyyttä tietyin ehdoin. Opetus- ja kulttuuriministeriö pitää kokeiden vaiheittaisen suorittamisen mahdollistamisesta ja mahdollisuutta kuljettaa em. ajoneuvoja opiskelun aikana nykyiseen tapaan erittäin tärkeänä kuljettajakoulutuksen toteuttamisen ja ammattitaidon ja ammattipätevyys osoittamisen näkökulmasta.

Esitetyn 8 §:n perusteluissa todetaan, että pykälän 1 momentissa edellytettäisiin kysymyksessä olevan paitsi opetus- ja kulttuuriministeriön tutkintojen ja koulutuksen järjestämisluvalla annettava ammatillisen tutkinnon suorittamiseen valmistava ammatillinen kuljettajakoulutus, myös muun koulutuksen antajan muulla perusteella, esimerkiksi oppisopimuksella, antama vastaava tutkinnon suorittamiseen valmistava ammatillinen kuljettajakoulutus. Opetus- ja kulttuuriministeriö toteaa, että eduskunnan käsittelyssä ole-

vassa uudessa ammatillista koulutusta koskevassa laissa ei käytetä käsitettä tutkintoon valmistava koulutus, vaan puhutaan tutkintokoulutuksesta. Mainitussa laissa oppisopimuskoulutus on, kuten nykyisinkin, erilliseen sopimukseen perustuva tapa järjestää koulutusta työpaikalla käytännön työtehtävien yhteydessä. Epäselväksi jää, mitä tarkoitetaan perusteluissa mainituilla muilla ammatillisen kuljettajakoulutuksen antajilla, sillä ammatillista koulutusta koskevan lainsäädännön mukaan muut koulutuksen antajat voivat toteuttaa tutkintokoulutusta oppisopimuskoulutuksena vain yhteistyössä sellaisen koulutuksen järjestäjän kanssa, jolla on ammatillisten tutkintojen ja koulutuksen järjestämislupa kyseiseen ammatilliseen kuljettajatutkintoon tai jatkossa laajennettu oppisopimuskoulutustehtävä, eivät muulla perusteella tai muulla tavoin.

Esityksessä ei ole myöskään riittävästi tuotu esille, mitä taloudellisia vaikutuksia muutoksella olisi ja mitä mahdollisia uusia kustannuksia/maksua ammatillisen koulutuksen järjestäjälle muutoksessa tulisi. Koulutuksen järjestäjille esitetty muutos ei saisi enää tuoda lisäkustannuksia ilman vastaavaa lisärahoitusta, koska koulutusleikkaukset ovat nyt jo heikentäneet koulutuksen järjestäjien toimintaedellytyksiä. Nämä tulisi esityksessä arvioida.

Esityksen 10 §:n Koulutuskeskukset ja kokeet vastaanottajat 3 momentissa todetaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy 1 momentin 2 ja 3 kohdassa mainitut koulutuskeskukset. Ehdotetun pykälän 1 momentissa on kuitenkin vain kohdat 1 ja 2, ei kohtaa 3, joten epäselväksi jää, mitä koulu-tuskeskuksia Liikenteen turvallisuusvirasto tosiasiaassa hyväksyy. Samassa pykälässä puhutaan kokeiden vastaanottajista. Epäselväksi jää, tarkoite-taanko tässä kokeen vastaanottajilla organisaatiota vai yksilöä. Mikäli ko-keen vastaanottajilla tarkoitetaan yksilöitä, menee hyväksyntä käytännön toiminnan ja hallinnon keventämisyrikkimysten kannalta epätarkoituksenmukaiselle tasolle. Kokeiden laadun varmistamisen näkökulmasta oleellisempaa olisi määritellä sää-döksissä, millaista osaamista kokeen vastaanottajalta edellytetään samaan tapaan kuin kokeiden arvioijien osaamisvaatimukset määritellään. Tällöin koulutuskeskukseksi hyväksytty organisaatio voisi nimetä kokeita vastaanottavat henkilöt ilman, että yksittäisiä henkilöitä täytyy erikseen hyväksyttää Liikenteen turvallisuusvirastossa tai opetus- ja kulttuu-riministeriössä. Mikäli kokeen vastaanottajilla tarkoitetaan organisaatioita, olisi hyvä selkeämmin määritellä niiden suhde koulutuskeskuksiin.

Esitetystä 10 §:ssä ja sen perusteluissa jää epäselväksi myös se, onko mahdollista hyväksyä jokin organisaatio vain järjestämään ja vastaanottamaan kokeita ilman, että ky-seinen organisaatio antaisi näyttökokeiden tai nopeutettuun koulutukseen liittyvien teoriakokeiden läpäisemiseksi tarvittavaa koulutusta. Mikäli tarkoitus on, että hyväksytyillä organisaatioilla täytyy olla edellytykset sekä koulutuksen antamiseen että kokeiden vastaanottamiseen ja arvioijien hankkimiseen ja kouluttamiseen, olisi selkeämpää pu-hua vain koulutuskeskuksista ja niiden hyväksymisestä ja määrittää perustason ammattipätevyyskoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi hyväksytyn organisaation tehtäväksi myös kokeiden toteuttaminen ja arvioinnin organisointi. Mikäli tarkoitus puoles-taan on, että jokin organisaatio voitaisiin hyväksyä pelkästään järjestämään ja vas-taanottamaan kokeita ilman, että kyseisellä organisaatiolla olisi edellytyksiä tai hyväk-syntää koulutuksen antamiseen, tämän pitäisi käydä selkeästi ilmi säännöksistä hyväk-symisedellytysten, -menettelyiden ja -vastuiden osalta sekä myös valvontavastuun osalta.

Voimassa olevan ammattipätevyyslain (27/2007) 13 §:ssä (Koulutuskeskuksen valvonta) todetaan, että ”Koulutuskeskuksen hyväksyvä viranomainen vastaa koulutuskeskuksen ja siellä annettavan opetuksen valvonnasta. Opetusministeriö voi osoittaa tehtävän Opetushallitukselle.” Opetus- ja kulttuuriministeriö esittää, että tämä mahdollisuus tulee edelleen säilymään myös uudessa lainsäädännössä.

Esityksen 11 luvussa Merenkulun koulutuksen järjestäjän ja koulutuksen hyväksyminen 1 §:ssä esitetään, että otettaisiin käyttöön merenkulun koulutuksen järjestäjien ja annettavan koulutuksen hyväksyminen, josta vastaisi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Kansainväliset velvoitteet (mm. STCW-yleissopimus) edellyttää merenkulun koulutuksen järjestäjien hyväksyntää. Opetus- ja kulttuuriministeriö kannattaa esitettyä muutosta. Tämä muutos parantaa koulutuksen yhteneväistä laatua ja mahdollista myös koulutuksen järjestäjille merenkulun koulutusviennin.

Muilta osin opetus- ja kulttuuriministeriöllä ei ole huomautettavaa lakiesitykseen.

Kansliapäällikkö

Anita Lehikoinen

Opetusneuvos

Jukka Lehtinen