

# Laki liikenteen palveluista, II-vaihe

## LVM019:00/2017

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on lähettänyt lausunnonle luonnoksen liikennepalvelulain toiseksi vaiheeksi.

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry (LIITU) kiittää mahdollisuudesta antaa asiassa lausunto. Lausuntonne kohdistuu liikennepalvelulain 3. lukuun, jossa käsitellään tieliikenteen kuljettajia koskevia vaatimuksia. Kyseisessä luvussa ehdotetaan muutoksia kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyteen, jonka perustason ammattipätevyyden suorittamisessa siirryttäisiin määrämuotoisesta koulutuksesta koevaihtoehtoon. Rinnalla säilyisi kuitenkin myös nopeutetun koulutuksen vaihtoehto pätevyyden saavuttamiseksi.

LIITU esittää kantanaan seuraavaa

LIITU vastustaa järjestelmän muuttamista, jossa nykyiset monipuoliset pätevyyden hankkimisvaihtoehdot rajattaisiin nopeutetun koulutuksen ja pelkän kokeen suorittamisen vaihtoehtoihin.

LIITU ehdottaa

- nykyisen tarkoituksenmukaisesti toimivan järjestelmän säilyttämistä ja sen pitkäjänteistä kehittämistä
- vaihtoehtoisesti kokeen suorittamisen mallia nykyisten koulutusvaihtoehtojen rinnalle
- lisää joustavuutta Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) hyväksymien koulutuskeskusten toiminnan tehostamiseksi kuljettajien saatavuuden turvaamiseksi
  - hyväksymisasiakirjan käytön nykyistä laajempaa hyödyntämistä ammatillisen koulutuksen määritelmää väljentämällä
  - koulutuskeskuksen, kokeen arvioijien, opetushenkilöstön ja -välineiden määritelmiin lisää joustavuutta, jotta toiminnan järjestämisen kustannukset säilyvät kohtuullisina
- jatkokoulutusvaatimuksen säilymistä tarkoituksenmukaisena koulutuskokonaisuutena niin, että henkilö ei voi koevaihtoehtoa hyväksikäyttäen täyttää jatkokoulutuksen suorittamisvaatimusta
- laajennuskoulutusta toiseen liikennelajiin koulutuksella riippumatta siitä, miten voimassa oleva ammattipätevyys on saavutettu.

### 3 § Kuorma- ja linja-autonkuljettajaa koskevat vaatimukset

*7) linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, ja matkustaja tai vajaanvaltaisten matkustajien osalta hänen holhustoimesta annetussa laissa (442/1999) tarkoitettu edunvalvojansa on tietoinen siitä, että kuljettajalla ei välttämättä ole 1 momentissa tarkoitettua linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä; taikka*

Esityksen kohta on hyvin kyseenalainen ja ristiriidassa turvallisuusajattelun kanssa. Perhesidonnoisessa käytössä linja-auton käyttö on ymmärrettävää. Lähtökohtaisesti linja-auto on tarkoitettu käytettäväksi ammattiliikenteessä. Turvallisuusnäkökulmasta yksittäistapauksissa henkilöiden kuljettamisen helpottaminen ei voi olla tärkeämpää kuin esimerkiksi yhdistys- tai seuratoiminnassa olevien lasten ja nuorten ammattitaitoiset ja turvallisen henkilökuljetukset. Kokonaisvahinkoriskiä nostaa lisäksi houkutus heikkokuntoisen kaluston käyttöön. Ehdotus avaa myös matalan kynnyksen ansaintakanavan ja kasvattaa mahdollisuutta harmaan talouden lisääntymiseen.

Ehdotamme, että kyseinen kohta pysytettäisiin nykyisen lainsäännön mukaisena, kuten se säilytettiin liikennepalvelulain ensimmäisen vaiheen käsittelyn yhteydessäkin.

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

*Kuorma- ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla tässä luvussa säädetyt näyttökokeet. Perustason ammattipätevyys voidaan saavuttaa myös suorittamalla nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus ja siihen liittyvä koe. Perustason ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan.*

Ehdotus kaventaa nykyisiä koulutusvaihtoehtoista rakentuvia pätevyiden hankkimiskanavia ja heikentää huomattavasti kuljettajakoulutusalan yritysten toimintaedellytyksiä. Vaihtoehtona esitämme näyttökokeen lisäämistä 280 tunnin perustason koulutuksen ja 70 tunnin laajentamiskoulutuksen sekä nopeutetun koulutuksen rinnalle.

### 6 § Perustason ammattipätevyiden saavuttaminen näyttökokeella

Vastustamme kyseistä ehdotusta. Koevaihtoehto on kannatettava vain nykyisten koulutusvaihtoehtojen rinnalla. Kaikki vaihtoehdot olisi mahdollistettava täysimääräisesti ammattipätevyiden hankkimiseksi, koska lopputulema on sama pätevyys kaikkien kanavien kautta. Yleisesti käytettävää termistöä pitäisi selkiyttää koevaihtoehdossa niin, että se eroaa selvästi ajokorttia varten vaadittavan kuljettajantutkinnon suorittamisesta ja toisaalta ammatillisista tutkinnoista. Ehdotetun keskeneräisyys näkyy tässä selvästi. Asiaa käsittelevissä keskustelutilaisuuksissa kuin sen enempiä aikaisemmassa arviomuistiossa eikä tässä ehdotuksessa käy ilmi koevaihtoehdon sisällöt. Nyt ehdotetaan koevaihtoehtoon siirtymistä viemällä huomio koulutuksen keventämiseen. Keskittyminen kokeen sisältöihin on jäänyt vähemmälle, joka on kuitenkin ratkaisevassa asemassa kuljetusalan ja muille pätevyttä tarvitsevien toimialojen kuljettajien riittävän perusosaamistason varmistamisessa.

Koevaihtoehdon kustannuksiin vaikuttaa suoraan vaadittava ajoneuvokalusto. Ehdotettu ajoneuvovaatimus nostaa kustannuksia. Ehdotamme väljempää ajoneuvovaatimusta. Tutkintoajoneuvon sijasta tulisi kohtuullisen kustannustason säilyttämiseksi riittää opetuksessa käytettävän ajoneuvon vaatimukset täyttävän ajoneuvon käyttö kokeessa. Välillisesti kustannuksiin vaikuttaa myös kyseisen koepalvelujen alueellinen saatavuus.

#### 7 § Perustason ammattipätevyyskoulutuksen saavuttaminen nopeutetulla koulutuksella

*Koulutukseen sisältyy ajo-opetusta suoritettavaa ammattipätevyyttä vastaavalla ajoneuvolla, joka täyttää ajokorttitutkinnossa käytettävän ajoneuvon vaatimukset. Ajo-opetuksen määrä on 10 tuntia, josta enintään neljä tuntia saadaan antaa liikenteen ulkopuolella olevalla alueella tai simulaattorilla turvallisuusmääräyksiin perustuvan ajokäyttötymisen arvioimiseksi erityisesti vaikeissa olosuhteissa ajamisessa. Laajennettaessa ammattipätevyys kuorma-auton tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyydeksi opetuksen määrä on 35 tuntia ja ajo-opetuksen osuus siitä kaksi tuntia 30 minuuttia.*

Tämä kohta on kyllä vaikeasti hyväksyttävissä ehdotetusti. Teksti vaikuttaa kirjoitetun suoraan direktiivin mukaisesti, eikä nykyistä voimassaolevaa kansallista pykälätekstiä tarkastelemalla. Huomioitavaa on, että koulutuksessa käytettävän ajoneuvon vaatimukset vaikuttavat suoraan koulutuksen järjestämisen kustannuksiin. Tässä ehdotetussa muodossa kustannuksia nostavasti. Tutkintoajoneuvovaatimus pitää muuttaa opetusajoneuvovaatimukseksi vastaavasti kuin se on voimassa olevassa nykyisessä pykälässäkin. Laajennuskoulutuksen tuntimäärät on nyt ehdotuksessa kirjoitettu direktiivin mukaisesti, eivätkä ne vastaa oppituntien pituuksia. Ehdotamme tähän myös lisättäväksi mahdollisuuden ammattipätevyyden laajennukseen 35 tunnin nopeutetulla koulutuksella aina, jos kuljettajalla on voimassa oleva ammattipätevyys toiseen liikennelajiin ja voimassa oleva ajo-oikeus laajennettavaan liikennelajiin. Tällä hetkellä laajennusmahdollisuus on ainoastaan perustason ammattipätevyyden koulutuksen kautta saavuttaneilla.

#### 8 § Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyyttä ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa

***Jos 6 §:ssä tarkoitettu perustason ammattipätevyys suoritetaan vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta kestävä opetus- ja kulttuuriministeriön tutkintojen ja koulutuksen järjestämisluvalla tai muuten annettavan ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä, 6 ja 7 §:ssä säädetyt kokeet voidaan suorittaa vaiheittain.***

*Edellä 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen aikana opiskelija saa kuljettaa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää Suomessa ilman ammattipätevyyttä, jos:*

- 1) hänellä on kuljetettavan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus;*
- 2) hän täyttää vähimmäisikää koskevat vaatimukset;*

**3) hänellä on 1 momentissa tarkoitettuun koulutukseen hyväksytyn koulutuskeskuksen antama ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttava hyväksyminen koulutuksen aikana suoritettaviin kuljetuksiin ilman ammattipätevyyttä. Hyväksyminen todennetaan koulutuskeskuksen antamalla hyväksymisasiakirjalla.**

*Hyväksymisasiakirja voi koskea sekä koulutuksen aikana, että koulutusjaksojen välisinä loma-aikoina suoritettavia kuljetuksia Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Hyväksymisestä ja kuljettajana toimimisesta voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.*

Ehdotamme tähän kohtaan tarkennettavaksi hyväksymisasiakirjan käytön nykyistä laajempaa hyödyntämistä ammatillisen koulutuksen määritelmää väljentämällä.

Trafin luvalla toimivat koulutuskeskukset voivat nykyisin hyödyntää hyväksymisasiakirjaa vain osana tutkintoon johtavassa oppisopimuskoulutuksessa. Hyväksymisasiakirjan käyttöä tulisi laajentaa kaikkiin työelämän tarpeisiin järjestettäviin koulutuksiin, joissa koulutus on yhtä laajaa kuin tutkintoon valmistava koulutus yleisesti. Harkintavalta on tässä jätettävä opetuksesta vastaavalle henkilölle joka tietää laajan koulutuskokonaisuuden.

Hyväksymisasiakirjan harkinnanvarainen käyttö ja kokeiden tai näyttökokeiden suorittaminen vaihteittain mahdollistaisi joustavasti kuorma- ja linja-autonkuljettajien kouluttamisen. Tällä toimenpiteellä koulutettavien määrä Trafin luvalla toimijoilla moninkertaistuisi, jota työelämä tällä hetkellä kaipaisi. Tällä hetkellä ainoastaan yksityiset toimijat pystyvät merkittävästi kasvattamaan koulutusmääriä, jos se mahdollistetaan esitetyllä tavalla.

## 9 §Jatkokoulutus

Jatkokoulutusten osalta on herännyt huoli siitä, että voiko tulevilla näyttökokeella korvata jatkokoulutuspäivät vastaavasti kuin perustason koulutuksen (280h/140h/70h/35h) ja kokeen suorittamisella tällä hetkellä.

Ehdotamme, että jos henkilöllä on voimassa oleva ammattipätevyys- tai mahdollisuus saada ammattipätevyys voimaan 35 tunnin jatkokoulutuksella, niin henkilö ei voi suorittaa saman liikennelajin näyttökoetta. Pelkällä näyttökokeella saavutettu ammattipätevyys ilman vastaavaa ajo-oikeutta ei jatka päättymässä olevan ammattipätevyyden voimassaoloa. Näyttökokeella jatkokoulutuksen korvaaminen ei ole direktiivin hengen mukaista. Lisäksi ehdotamme jatkokoulutuspäivän 7 tunnin jakoa vaihtoehtoisesti kahteen osaan, jolla lisättäisiin koulutuksen joustavuutta yhdessä virtuaalisen opetustavan kanssa.

10 § Koulutuskeskukset ja kokeen vastaanottajat sekä 11 § koulutuskeskuksen kokeen arvioijat, opetushenkilöstö ja -välineet

*Koulutuskeskuksen kokeen arvioijat, opetushenkilöstö ja -välineet*

*Koulutuskeskuksessa on oltava opetuksesta vastaava johtaja, joka ohjaa, valvoo ja kehittää kokeiden vastaanottamista ja koulutusta ja toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.*

*Kokeen arvioijalla on oltava tehtävän edellyttämä asiantuntemus ja ammattitaito.*

*Opettajalla on oltava opetustehtävän edellyttämät didaktiset ja pedagogiset tiedot sekä riittävä alan tuntemus. Ajo-opetusta antavalla opettajalla ja opetuksesta vastaavalla johtajalla on oltava nopeutetussa perustason ammattipätevyyskoulutuksessa kelpoisuus opetuksessa käytettävien ajoneuvojen luokkaa vastaavaan ajo-opetukseen ajo-oikeuden saamiseksi sekä kuljettajana tai ajo-opetuksessa saatua alan kokemusta. Koulutuskeskus vastaa siitä, että opetushenkilöstöllä on koulutustoiminnan edellyttämä opetusalan sekä toimialan ja sitä koskevan lainsäädännön tuntemus.*

*Nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen on täytettävä ajokorttitutkinnossa käytettävien ajoneuvojen vaatimukset.*

Tässä on vaikeutena ymmärtää 10§ ja 11§ erot kokeen arvioijilla ja kokeen vastaanottajilla. Vaikuttaa myös siltä, että termien määrittelyä ei ole integroitu kovin hyvin esim. ammatillisen reformin ja ammattipätevyysäädösten uudistamisen kanssa. Keskeisintä on näyttökokeen arvioijan ja vastaanottajan vaatimukset. Kuljettajantutkinnossa kokeen suorittajalta testataan ajoneuvon kuljettamiseen liittyvän perustaidot. Näyttökokeessa arvioijan tai vastaanottajan on arvioitava ammatillista osaamista muuhun kuin kuljettajatutkinnossa arvioituihin asioihin. Tämän perusteella näyttökokeen vastaanottajalta tulisi vaatia kyseisen liikennelajin käytännön työkokemus muiden mahdollisten vaatimusten lisäksi.

16 § Puolustusvoimissa saavutettu ammattipätevyys

Uusi pykälä antaa puolustusvoimille erivapauden päättää omalla säädöksellä ammattipätevyyskoulutuksen toimintamalleista. Tämä antaa aikaa nykyisten kuljettajakoulutusta koskevien hankintasopimusten kautta siirtymäaikaa puolustusvoimille sopeuttaa toimintaansa mahdolliseen järjestelmän muutokseen. Mahdollisen koejärjestelmään siirtymisen hyödyt realisoituvat valmiina pätevyysnä kuljettajan tehtäviin hakeutuville nopeammin kuin nykyisen koulutusjärjestelmän kautta, jos puolustusvoimat katsoo tarpeelliseksi tulevaisuudessakin järjestää ammattipätevyysvaatimukset täyttävää kuljettajakoulutusta. Kuljettajakoulutusalan liiketoimintaan koemalliin siirtymisen arvioidaan vaikuttavan voimakkaan negatiivisesti. Ammattipätevyyskoulutuksessa kaikilla toimijoilla tulee olla yhdenvertaiset mahdollisuudet toiminnan järjestämiseksi. Emme kannata puolustusvoimille ehdotettua erivapautta päättää ammattipätevyyskoulutuksen toteuttamisesta.

1.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

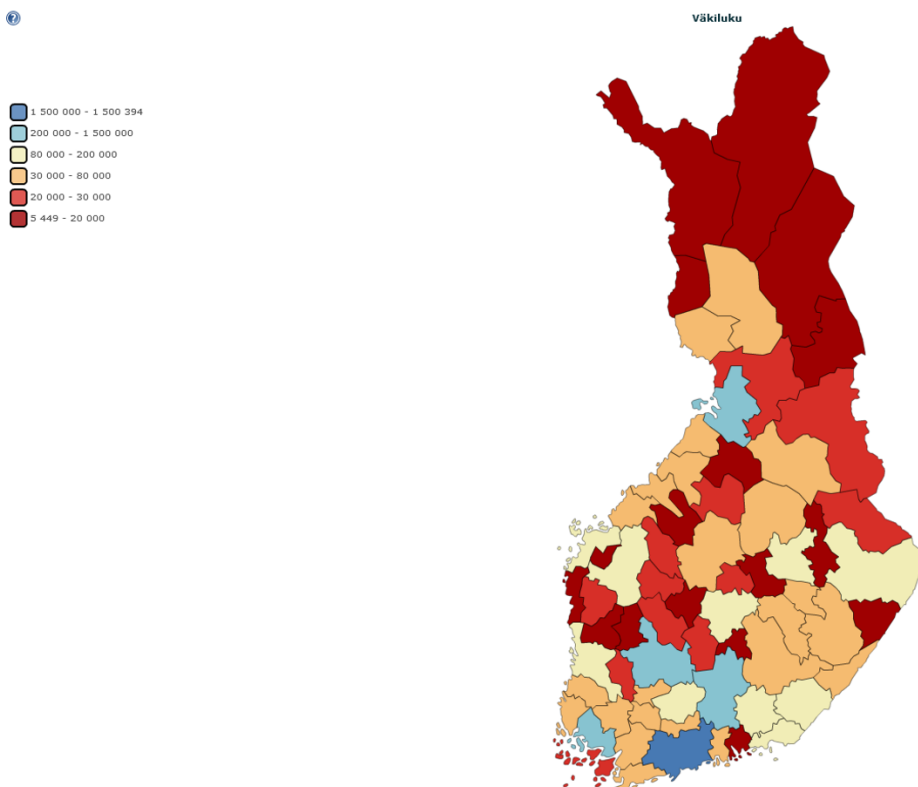
kirjaamo@lvm.fi

liikennekaari@lvm.fi

## Muutosten vaikutukset kuljettajakoulutusalan yritysten toimintaan

Ehdotetut muutokset voimistavat entisestään kuljettajakoulutusalan yritysten toimintaedellytysten heikkenemistä. Samaan aikaan on lausunnolla ajokorttilain muutosesitys, jossa ehdotetaan tutkintopainotteisempaan järjestelmään siirtymistä ja määrämuotoisen opetuksen puolittamista nykyisestä. Vähimmäisopetuskäytöiden alentamiselle on suora vaikutus alan liikevaihtoon, joka vaikuttaa jo nyt alan toimijoiden supistaessaan tai jopa kokonaan lopettaessaan toimintaansa. Työllisyystilanne on heikentynyt ja irtisanomiset tuotannollisista ja taloudellisista syistä ovat lisääntyneet. Ajokortin ja ammattipätevyyden hankkimisjärjestelmän muutosten yhteisvaikutus vähentävää alan liikevaihtoa nykyisestä varovaisenkin arvioin mukaan noin 40 %. Ammattipätevyyskoulutusten markkinakoko on nykyisin noin 30 miljoonaa euroa vuodessa ja ajokorttikoulutuksen noin 140 miljoonaa euroa. Kuljettajakoulutusala on liikevaihdoltaan laskevassa markkinassa. Liikevaihdon lasku on ollut viimeisten kolmen vuoden aikana noin 7 %. Lisäksi on huomioitava, että alueellisesti sekä yritysten palveluvalikoiman mukaan vaikutukset ovat tätäkin suurempia. Ehdotettu muutos voimistaa alan ketjuuntumista, kuljettajakoulutuspalveluiden keskittymistä ja alan yritysten määrän sekä henkilöstön vähentymistä.

Kuljettajakoulutuspalvelut keskittyvät yli 30 000 asukkaan seutukunnille. Koepainotteinen järjestelmä heikentää huomattavasti palvelujen saatavuutta harvaan asutuilla seutukunnilla (punaiset) lisäämällä välillisesti kuluttajalle aiheutuvia kustannuksia (Karttalähde Tilastokeskus).



1.6.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

liikennekaari@lvm.fi



## Yhteenveto

Ammattipätevyytlainsäädäntöä ja sen mukanaan tuomaa koulutusvaatimusta perusteltiin aikanaan sillä, että raskaan liikenteen kuljettajista suurin osa harjoitti ammattiaan vain varsin vähäisen ajokorttikoulutuksen antamalla valmiuksilla. Kuljettajat eivät myöskään osallistuneet ammattitaitoaan ylläpitäviin vapaaehtoiisiin koulutuksiin. LVM:n työryhmä esittää raportissa 10/2014 näkemyksensä, että ammattikuljettajien koulutusjärjestelmä on pääosin toimiva ja se on lisännyt raskaan liikenteen kuljettajien osaamisen tasoa niiden kuljettajien osalta, jotka aikaisemmin tulivat alalle pelkän C-luokan ajokorttiopetuksen pohjalta. Nyt toimivaksi todettua järjestelmää ollaan muuttamassa ilman seurantatutkimusta järjestelmän vaikuttavuudesta ja sen kehittämiskohteista. Taustalla on virkamiestyöryhmän ehdotus, jossa lähtökohtana on ollut vain normien purku, eikä paremman sääntelyn synnyttäminen tai nykyisen järjestelmän kehittäminen. Järjestelmää tulisi kehittää tasapainoisesti moniammatillisena yhteistyönä vaihtoehtona koko järjestelmän muuttamiselle. Ehdotettujen muutosten hyödyt painottuvat nyt enemmän poliittisten tavoitteiden saavuttamiselle mm. normien purkamiseen, kuin järjestelmän pitkäjänteiselle kehittämiselle. Hyvän lainsäädännön pitäisi olla oikein kohdentuvaa, johdonmukaista, ymmärrettävää ja ennakoivaa. Kuljettajakoulutusalaan kohdistuva jatkuva sääntelyn tempoilevuus heikentää uskottavuutta hyvään lainvalmisteluun.

Sampsa Lindberg

toiminnanjohtaja

Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry