

Asia: VN/8505/2019

Luonnos hallituksen esitykseksi tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muutosten täytäntöönpanoa koskeviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Linja-autoliitto lausuu seuraavaa.

Lausunto on yhteneväinen Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n antaman lausunnon kanssa.

1. Soveltamisalapoikkeukset (lain 28 §)

Esityksessä on yhdistetty ammattipätevyysdirektiivin 2 artiklan 1.c- ja 1.d-poikkeukset yhdeksi 3)-kohdan poikkeukseksi. Yhdistämisen myötä direktiivin 1.d-kohdassa oleva edellytys ”ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi” on laajentunut koskemaan myös direktiivin 1.c-kohdan poikkeusta, vaikkei kyseistä edellytystä ole itse direktiivissä. Perustetta tällaiseen kansalliseen lisärajoittamiseen ei ole. Direktiivissä 1.d.-kohdan soveltamisalue on lisäksi laajempi kuin lain 3)-kohdassa mainittu ”varikkoalue”.

Esitämme, että liikennepalvelulain 28 §:n 1 momentin 3)-kohta jaetaan kahdeksi erilliseksi kohdaksi seuraavasti:

”3) ajoneuvoa siirretään pesun, siivouksen tai tankkauksen yhteydessä edellyttäen, että ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi;

x) ajoneuvoa koeajetaan tai siirretään korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä, koeajetaan ajoneuvon parantamiseksi teknisesti taikka koeajetaan uusi tai muunnettu ajoneuvo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä;"

Esitetyn liikennepalvelulain 28 §:n 1 momentin 5)-kohdan sisältö vaatii tarkennusta. Direktiivin muutosta säädettäessä tarkoituksena oli Ruotsin aloitteesta mahdollistaa ammatillisen koulutuksen toteutus laajasti työpaikoilla. Samaan suuntaan on siirrytty Suomessa ammatillisen koulutuksen muutoksen myötä. Esitetyllä lainmuutoksella ei saa vaarantaa ammatillisen koulutuksen toteutusta kuljettajakoulutuksessa, johon kuuluu oleellisena osana työpaikalla oppimista unohtamatta lainsäädäntöömme sisällytettyä koulutussopimusta.

Esitetystä liikennepalvelulain 28 §:n 1 momentin 8)-kohdasta on jätetty pois maaseuturajaus, vaikka se on direktiivin 2 artiklan 2. kohdassa. Perustetta sen poisjättämiselle 8)-kohdasta eli poikkeuksen laajentamiselle ei ole. Esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa on mainittu edellytettävän "tiettyä tori- tai markkinapaikkaa", mutta itse säädösesityksessä ei vastaavaa rajausta ole, vaan siinä käytetään laiveampaa ilmaisua "myy tietyssä paikassa". Tori- ja markkinapaikkarajaus olisi syytä sisällyttää myös säädöstekstiin.

Esitämme, että liikennepalvelulain 28 §:n 1 momentin 8)-kohtaa muutetaan seuraavasti:

"8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja, koneita tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen; taikka ajoneuvolla kuljetetaan maaseudulla vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä tori- tai markkinapaikassa edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen;"

2. Muun koulutuksen huomioiminen (lain 34 § ja asetuksen 3 §)

Muun kuljettajan ammattitaitoa ylläpitävän koulutuksen hyväksi lukeminen on perusteltua säilyttää mahdollisimman laajana. Siten lain 29 §:n 2 momentin esitetty lisäys olisi hyvä sisällyttää myös 34 §:ään koskemaan jatkokoulutusta. Valtioneuvoston asetuksen 3 §:n 1 momentissa olevasta

varsinaisten koulutusten listasta puuttuu komission asetuksen N:o 185/2010 mukainen lentorahdin parissa työskenteleviä kuljettajiaakin koskeva turvatietoisuuskoulutus.

Valtioneuvoston asetuksen 3 §:n 2 momentissa on rajoitettu tuntimäärinä muun koulutuksen huomioimista myös perustason ammattipätevyyskoulutuksesta, vaikka rajaukset on tehty ammattipätevyysdirektiivissä ainoastaan jatkokoulutuksen osalta. Nykyisessä asetuksen 3 §:n 2 momentissa 24 tunnin rajoitus koskee yksinomaan kuljetusyrittäjäpätevyysopetuksen hyväksi lukemista. Mikäli tämä on ollut tarkoituksena myös esitetyssä uudessa 2 momentissa, tulee korvattavan koulutuksen enimmäismäärä 24 tuntia/12 tuntia rajoittaa koskemaan perustason ammattipätevyyskoulutuksessa yksinomaan 1 momentin 4)-kohdan mukaista koulutusta.

Esitämme, että lain 34 §:n 1 momenttia muutetaan seuraavasti:

"Ammattipätevyuden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi tai uudelleen voimaan saattamiseksi kuljettajan on suoritettava jatkokoulutus kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvissä oppiaineissa. Jatkokoulutukseen on kuuluttava liikenneturvallisuuteen liittyvää opetusta ja siinä voidaan lukea hyväksi muuta Euroopan unionin lainsäädännössä vaadittua koulutusta. Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman."

Esitämme, että asetuksen 3 §:n 1 momenttiin lisätään uusi 5)-kohta:

"5) ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi annetun komission asetuksen N:o 185/2010 mukainen turvatietoisuuskoulutus"

3. Jatkokoulutuksen sisältö

Ammattipätevyysdirektiivin liitteen 1:n jaksossa 4 on säädetty aiemmasta poiketen jatkokoulutuksen sisältöön tiettyä pakollisuutta: "vähintään yhteen koulutuskurssin jaksoista on kuuluttava liikenneturvallisuuteen liittyvä oppiaine". Valtioneuvoston asetuksen esitetty 4 §:n 1 momentti ja edellä mainittu lain 34 §:n 1 momentti eivät vastaa tältä osin muutettua direktiiviä. Perustetta

kansalliseen poikkeamaan ei ole.

Esitämme, että asetuksen 4 §:n 1 momenttia muutetaan seuraavasti:

"Jatkokoulutus voidaan toteuttaa teoriaopetuksena, ajo-opetuksena, käytännön harjoituksina tai niiden yhdistelmänä. Koulutus on annettava vähintään seitsemän tunnin jaksoissa ja tällainen jakso voidaan jakaa kahdelle peräkkäiselle päivälle. Vähintään yhteen seitsemän tunnin jaksoon on kuuluttava liikenneturvallisuuden liittyvä oppiaine."

4. Verkko-opetus (asetuksen 11 §)

Verkko-opetuksen osalta esityksessä mennään ammattipätevyysdirektiivin muutoksesta johtuen nykytilannetta selkeästi huonompaan suuntaan, mikä vaarantaa Suomessa kansallisesti toteutetut opetusmenetelmien ja -välineiden uudistamiset. Verkko-opetus on mahdollistettu tähän asti Suomessa lähes rajoituksetta sekä perustason ammattipätevyyskoulutuksessa että jatkokoulutuksessa, mikä on tuonut koulutuksen järjestämiseen joustoja ja kustannussäästöjä sekä jatkokoulutukseen osallistuville mielekkyyttä ja positiivisia yksilölähtöisiä oppimistuloksia. Lisäksi on huomioitava, että verkko-opetuksella on vähennetty liikenteen päästöjä koulutukseen matkustamisten poistuttua. Opetuksen nykyaikaiset, monipuoliset välineet ja menetelmät ovat myös juurtuneet jo kaikkeen muuhunkin perusopetukseen ja ammatilliseen koulutukseen. Monipuoliset ja nykyaikaiset opetusmenetelmät tulisi säilyttää jatkossakin. Kuten direktiivin johdannon kohdassa 12 on mainittu: "jäsenvaltioille olisi annettava selkeä mahdollisuus parantaa ja nykyaikaistaa koulutuskäytäntöjä". Suomessa asetetut päästöjen vähennystavoitteet edellyttävät, että verkko-opetuksen tai etäopetuksen käyttömahdollisuuksia ei rajoiteta kansallisesti.

Esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa puhutaan etäopetuksesta, johon on asetuksen 11 §:n uudessa 4 momentissa lisätty edellytys "opettajan ja koulutettavan reaaliaikaisesta vuorovaikutusmahdollisuudesta koko oppitunnin ajan". Ammattipätevyysdirektiivin liitteen 1 jaksossa 4 ei tällaista edellytystä ole, koska direktiivissä säädetään nimenomaan ja yksinomaan verkko-opetuksesta, ei etäopetuksesta. Verkko-opetus on koulutettavan itsenäiseen opiskeluun

perustuvaa, ajasta ja paikasta riippumatonta opiskelua ja oppimista – toisin kuin etäopetus, jossa koulutettava pystyy vaikuttamaan ainoastaan paikkaan ja koulutus tapahtuu esim. Skypen tai Teamsin välityksellä.

Ammattipätevyysdirektiivissä ei ole myöskään asetettu kieltoa toteuttaa käytännön harjoituksia verkko-opetuksena. Direktiivin johdannon kohdassa 12 on ainoastaan mainittu, että ”on tärkeää ottaa huomioon, että jotkin erityisaiheet edellyttävät käytännön koulutusta eikä niitä voida asianmukaisesti käsitellä näillä oppimisvälineillä, esimerkiksi lumiketjujen asennus tai kuorman varmistus taikka muut koulutusosiot, joissa käytännön puoli on tärkeä”. Direktiivin liitteen 1 jaksossa 4 edellytetään ainoastaan, että ”verkko-opetusta käytettäessä hyväksytyin koulutuskeskuksen on varmistettava, että koulutuksen asianmukainen laatu säilytetään”. Suomessa on kehitetty nimenomaan kuljetusalan koulutukseen VR-tekniikkaan perustuvia harjoitteita, jotka ovat laadullisesti ja sisällöltään Euroopan parhaita ja jotka voidaan toteuttaa verkko-opetuksena. Tätä kehitystä monipuolisiin ja yksilökohtaisiin oppimismahdollisuuksiin ei ole syytä keskeyttää.

Esitämme, että asetuksen 11 §:n 4 momenttia muutetaan seuraavasti:

"Opetusta voidaan antaa tieto- ja viestintätekniikan välineillä teknisen käyttöyhteyden avulla, joka mahdollistaa koulutettavan henkilöllisyyden toteamisen luotettavasti."

Mikäli kaikesta huolimatta kansallisesti pitäydytään 12 tunnin enimmäismäärän säätämisessä, se tulisi rajoittaa koskemaan direktiivin mukaisesti yksinomaan verkko-opetusta. Tuntirajoituksia ei tule kohdistaa lainkaan etäopetukseen.

5. Ajokorttilain muutokset

Ajokorttilain 5 §:stä esitetään poistettavaksi 3 momentti. Poisto on yksityiskohtaisten perusteluiden mukaan teknisluonteinen, koska ammatillinen koulutus ja sitä koskeva lainsäädäntö on muuttunut. Saamamme tiedon mukaan kyseinen säännös olisi kuitenkin nimenomaisesti mahdollistanut

ammattillisessa koulutuksessa linja-autonkuljettajiksi kouluttautuvien 18-vuotiaiden pääsyn Dajokorttitutkintoon.

Mikäli tätä erittäin tärkeää nuorten linja-autonkuljettajaksi kouluttautuvien Dajokorttitutkintoon pääsyä alemmalla iällä ei varmisteta ajokorttilain 5 §:n 1 momentin 9.b)-kohdan, ajokorttilain 5 §:n 2 momentin ja liikennepalvelulain 30 §:n perusteella, ajokorttilain 5 §:n 3 momentin poistoa ei pidä tehdä.

Pidämme ajokorttilain 17 §:n lisäesitystä tarpeellisena esitysluonnoksessa esitetyillä perusteluilla.

Mäkilä Mika
Linja-autoliitto ry