

## Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö VN/8505/2019 24.1.2020

### Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muutosten täytäntöönpanoa koskeviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muutosten täytäntöönpanoa koskeviksi laeiksi. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

#### 1. Yleistä

Lausuntopyynnössä todetaan, että liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee hallituksen esitystä, jolla täytäntöön pantaisiin tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät muutokset liikenteen palveluista annettuun lakiin, ajokorttilakiin ja valtioneuvoston asetukseen. SKAL ottaa kantaa ehdotettuihin muutoksiin ja sen lisäksi tekee muutosesityksiä liikennepalvelulakiin ja ajokorttilakiin.

SKAL pitää perusteltuna tehdä direktiivimuutoksen edellyttämät muutokset kansalliseen lainsäädäntöön, mutta toteaa, että muutokset olisi ollut hyvä tehdä jo aiemmin, jotta olisi jäänyt aikaa valmistautua lopullisiin muutoksiin hyvissä ajoin ennen niiden voimaan tuloa.

#### Nykytila ja sen arviointi

Nykytilan kuvauksessa kerrotaan muutoksista, joita on tehty säädöksiin koskien poikkeuksia soveltamisalasta. Tässä ei kuitenkaan todeta muutosta, joka tehtiin kansallisiin säädöksiin koskien itse soveltamisalaa. 1.7.2018 tuli voimaan muutos, jonka mukaan kuljettajan ammattipätevyysvaatimus koskee tieliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivia luonnollisia henkilöitä. Aiemmin vaatimus oli koskenut kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettamista kaikissa tilanteissa. Muutos jätti aiempaan verrattuna soveltamisalan ulkopuolella ajoneuvon kuljettamisen, joka ei liity henkilöiden tai tavaran kuljettamiseen, kuten erilaiset esittely- ja koeajot ja ajoneuvojen siirrot.

Nykytilan kuvauksessa todetaan, että Suomessa on sallittu verkko-opetus lähes rajoituksetta. Tämä pitää tietyllä tavalla paikkansa, mutta on huomattava, että tämä mahdollisuus on ollut olemassa vain helmikuusta 2019 alkaen eli noin vuoden verran. Tänä aikana ei ole ehtinyt kertyä kovin paljoa kokemuksia kyseisestä koulutuksesta tai sen valvonnasta. Sen sijaan etäopetus jatkuvan videoyhteyden avulla on ollut periaatteessa mahdollista alusta saakka, ja tekniikan kehityttyä käytännössäkin jo ainakin 5 vuoden ajan.

SKAL:n mielestä on erityisen tärkeää määritellä tosiaikainen etäopetus ja verkko-opetus tarkoin ja selkeästi omiksi opetusmuodoikseen. Videoyhteyden avulla annettavaa opetusta ei tule jatkossakaan rajata, vaan rajaus voisi koskea ainoastaan varsinaista itsenäistä verkko-opetusta.

## 2. Liikennepalvelulaki

### 28 § Poikkeukset kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyysvaatimuksesta

SKAL haluaa kiinnittää huomiota, että kohtien numeroinnissa on eroa säännös-kohtaisten perustelujen ja varsinaisen lakiehdotuksen välillä. Kommentit on tässä kohdistettu varsinaisen lakiehdotuksen mukaan.

Kohtaan 3 on lisätty edellytys siitä, että ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi. SKAL pitää lisäystä tässä kohtaa turhana ja jopa virheellisenä, koska direktiivin 2 artiklan kohdassa 1 c) ei ole tällaista edellytystä. SKAL:n mielestä voimassa oleva säädös on toiminut hyvin ja perustelujenkin mukaan se on mahdollistanut huoltohenkilökunnalle tarpeelliset ajoneuvojen siirtämiset korjaamisen, huoltamisen ja katsastamisen yhteydessä.

Kohtaan 5 on lisätty edellytys siitä, että kyseessä ei saa olla kaupallinen kuljetus. SKAL katsoo, että kohtaa on täsmennettävä. SKAL pitää välttämättömänä, että jatkossakin on oltava mahdollista harjoitella työpaikoilla todellisissa ajotehtävissä. Tämä mahdollisuus ei kuitenkaan koskisi sellaisia sovittuja, toistuvia kuljetustehtäviä, joissa kuljetusasiakasta palvelevat pelkästään koulutuskeskusten oppilaat.

### 29 § Kuorma- ja linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys

Pykälän perusteluissa todetaan, että lain aiempi sanamuoto oli laveampi ja toteisi hyväksi lukemisesta vain yleisesti ”siten kuin siitä erikseen säädetään”. Voimassa oleva sanamuoto kuitenkin on paljon suppeampi ja sallii hyväksiluvun vain EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa tarkoitetun pätevyyden osalta, ja siitäkin vain siten kuin siitä erikseen säädetään.

SKAL katsoo, että muutos on oikeansuuntainen, mutta esittää, että 4 momentin valtuutusta muutettaisiin siten, että hyväksi lukemisen sijaan säädettäisiin muun koulutuksen hyväksymisestä: ”..., 2 momentissa tarkoitetun muun koulutuksen **hyväksymisestä** ~~hyväksi lukemisesta~~, ...”.

### 34 §: Jatkokoulutus

Samoin kuin 29 §:n kohdalla SKAL katsoo, että hyväksi luvun sijaan olisi parempi käyttää termiä hyväksyminen: ”..., muun unionin lainsäädännössä edellytetyn koulutuksen **hyväksymisestä** ~~hyväksilukemisesta~~ jatkokoulutuksessa, ...”

### 3. Alemman asteinen sääntely

#### Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Osa direktiivin säännöksistä on tarkoitus panna täytäntöön antamalla valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta. Muutosasetusehdotus on sisällytetty lausuttavana olevaan aineistoon.

#### 3 §: Muun koulutuksen hyväksilukeminen perustason ammattipätevyyskoulutuksessa

SKAL toistaa asetusta koskien saman kuin jo lain puolella valtuutusten yhteydessä eli että hyväksiluvun sijaan olisi syytä käyttää termiä hyväksyminen: ”Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa ja jatkokoulutuksessa opetuksen määrän vähennyksenä voidaan tässä pykälässä säädetyin edellytyksin **hyväksyä ~~lukea hyväksi~~: ...**”

#### 11 §: Opetusvälineitä ja -menetelmiä sekä oppitunnin kestoa koskevat vaatimukset

Pykälään on tarkoitus lisätä uusi 4 momentti, joka sisältäisi ehdot ja rajoitukset verkko- tai etäopetuksen antamiselle. Kuten jo nykytilaa koskevassa osassa on todettu, on erityisen tärkeää määritellä tosiaikainen etäopetus ja verkko-opetus tarkoin ja selkeästi omiksi opetusmuodoikseen. Videoyhteyden avulla annettavaa opetusta ei tule jatkossakaan rajata, vaan rajausta voisi koskea ainoastaan varsinaista itsenäistä verkko-opetusta.

Tämä erittely voitaisiin tehdä lisäämällä pykälään ajokorttilain 81 §:n oppilaskirjanpitoa koskevista perusteluista opetustapoja koskevasta osasta esimerkiksi seuraavaa: ”Opetustapoja ovat esimerkiksi lähiopetus, etäopetus, virtuaaliopetus, verkko-opetus ja ajo-opetus liikenteessä. Etäopetuksella ja virtuaaliopetuksella tarkoitetaan opetusta, jossa oppilas osallistuu opettajan pitämään teoriaopetukseen teknisen käyttöyhteyden välityksellä. Verkko-opetuksella tarkoitettaisiin puolestaan sitä, että oppilas suorittaa itsenäisesti teoriaopetusta verkossa oppimista tukevan ohjelmiston kautta.”

### 4. Muita muutosesityksiä ajokortti- ja ammattipätevyysäädöksiin

#### Ammattipätevyyden hankkiminen

SKAL edellyttää, että jo liikennepalvelulain muutoksessa hyväksytyt ammattipätevyyden koemalli on saatava pikaisesti käyttöön. Lakimuutos on ollut voimassa vuoden 2020 alusta, mutta toteutusta ei ole vielä voinut aloittaa. SKAL pitää tärkeänä, että koemallin mukaisesti järjestettäviä kokeita on saatavilla riittävästi ja että kokeiden hinta ei nouse liian korkeaksi.

SKAL esittää hyväksymisasiakirjan myöntämismahdollisuuden palauttamista takaisin kaikille kouluttajille. Kun ammattipätevyyskoulutuksia aloitettiin, kaikilla koulutuskeskuksilla, joilla oli pitkäkestoisia koulutuksia, oli mahdollista myöntää hyväksymisasiakirja. Sittemmin mahdollisuus on rajautunut vain opetus- ja kulttuuriministeriön luvan perusteella toimiville koulutuskeskuksille.

## Ajokortin hankkiminen

SKAL esittää, että raskaan kaluston eli ryhmän 2 ajokorttikoulutusta muutetaan. Kun ryhmän 1 ajokorttikoulutuksen muutosta valmisteltiin, todettiin, että ryhmän 2 koulutuksia muutetaan sen jälkeen, kun ammattipätevyyden hankkimiseksi on saatu myös koemalli. Nyt koemallista on säädetty laissa, joten voitaisiin aloittaa myös ryhmän 2 ajokorttikoulutuksen muutoksen suunnittelu. SKAL esittää vähennyksiä pakollisen opetuksen määriin, mutta on sitä mieltä, että pakollista opetusta ei voi kokonaan poistaa.

Ammattipätevyyden perusteella saa oikeuden pienempiin opetusmääriin ajokorttien korotuskoulutuksessa. SKAL esittää, että jatkossa tämän hyödyntämisessä ei olisi välissä vuoden karenssi-aikaa.

### **SKAL:n esitys uusiksi opetusmääriksi:**

#### **Ajo-oikeuteen tähtäävä koulutus ryhmä 2-luokan ajokorteissa (B-luokan ajo-oikeus valmiina)**

- C1- luokka, 2h teoriaopetusta + 3h ajo-opetusta
- C1E-luokka, 3h teoriaopetusta + 3h ajo-opetusta
- C-luokka, 5h teoriaopetusta + 10h ajo-opetusta
- CE-luokka, 8h teoriaopetusta + 15h ajo-opetusta

#### Luokan korotukset

- C1 > C-luokkaan, 5h teoriaopetusta + 7h ajo-opetusta
- C1E > CE-luokkaan, 5h teoriaopetusta + 12h ajo-opetusta

#### **Ajo-oikeuteen tähtäävä koulutus, kun ammattipätevyys voimassa (B-luokan ajo-oikeus valmiina)**

Kokeen suorittajalla oltava vähintään C1-luokan ajo-oikeus

- C1 > C-luokkaan, 1h teoriaopetusta + 2h ajo-opetusta
- C1 > C1E-luokkaan, 1h teoriaopetusta + 3h ajo-opetusta
- C1E > CE-luokkaan, 3h teoriaopetusta + 10h ajo-opetusta
- C > CE-luokkaan, 5h teoriaopetusta + 10h ajo-opetusta

Korotusten välillä ei vuoden odotusaikaa eli jos ammattipätevyys voimassa voisi aina hyödyntää pienemmät opetusmäärät

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen  
toimitusjohtaja

Ari Herrala  
edunvalvontajohtaja