

3.7.2020

Lausuntoyhteenveto luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (434/2018) muuttamisesta

Lausuttavana olleessa luonnoksessa valtioneuvoston asetukseksi kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (434/2018) muuttamisesta esitetyt muutokset liittyvät 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 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/645 täytäntöönpanoon. Asetusta koskevat muutosehdotukset olivat lausuntokierroksella 24.1.-23.2.2020 osana hallituksen esitystä 50/2020 vp, jolla esitettiin muutoksia lakiin liikenteen palveluista (320/2017) ja ajokorttilakiin (376/2011). Esitetyistä asetusmuutoksista järjestettiin lyhytkestoinen täydentävä lausuntokierros ajalla 9.6.-15.6.2020. Lyhyt lausuntokierros oli perusteltu myös siitä syystä, että direktiivin edellyttämät muutokset saataisiin mahdollisimman pian voimaan.

Luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi annettiin 17 lausuntoa. Lausunnon antoivat:

Ministeriöt ja virastot

Liikenne- ja viestintävirasto, maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, Opetushallitus, opetus- ja kulttuuriministeriö, Poliisihallitus, puolustusministeriö ja Pääesikunta.

Etujärjestöt ja muut kansalaisyhteiskunnan toimijat

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Autokoulu liitto SAKL ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry.

Yritykset

Datadrivers Oy ja Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy.

Lausunnonantajista maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö ja Pääesikunta ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa asetusluonnoksesta. Muut lausunnonantajat pääsääntöisesti kannattivat asetusluonnosta, lausuen kuitenkin erinäisistä asetusluonnoksen kohdista seuraavaa:

Muun koulutuksen hyväksilukeminen ammattipätevyyskoulutuksessa

Pääsääntöisesti lausunnonantajat kannattivat asetusluonnoksen 3 §:ssä ehdotettua mahdollisuutta hyväksilukea EU:n lainsäädännössä säädettyjä muita kuljettajan ammattiaitoa ylläpitäviä koulutuksia perustason ammattipätevyyskoulutukseen. Poliisihallitus piti perusteltuna muun koulutuksen hyväksilukua ammattipätevyyskoulutukseen muun muassa vaarallisten aineiden maantiekuljetuksien vaatiman erityisosaamisen vuoksi. Liikenne- ja viestintävirasto kannatti esitystä kokonaisuudessaan, mutta pyysi harkitsemaan sanojen ”muun muassa” poistamista asetusluonnoksen 3 §:n 1 momentista, jotta hyväksiluettavista koulu-

tuksista säädettäisiin pykälässä tyhjentävästi. Lisäksi virasto esitti, että asetusluonnoksessa täsmennettäisiin hyväksiluvun tapahtuvan koulutuksen kestoa vastaavasti ja koulutuksesta esitetyn selvityksen perusteella.

Osa lausunnonantajista vastusti jatkokoulutukseen hyväksiluettavien koulutusten rajamista vain ADR -koulutukseen. Lausunnonantajat esittivät, että EU-sääntelyssä vaaditut koulutukset voitaisiin hyväksilukea laajemmin myös ammattipätevyyden jatkokoulutuksessa ja että 3 §:n 1-3 momentit säilytetään siinä muodossa kuin ne olivat hallituksen esityksessä (HE 50/2020 vp). Perusteluiksi lausunnoissa esitettiin muun muassa sitä, että nykyinen toimintamalli, jossa jatkokoulutukseen on voitu laajemmin sisällyttää muita EU-lainsäädännössä vaadittuja koulutuksia, on toiminut Suomessa hyvin. Lausunnonantajien mukaan ammattipätevyysdirektiivi mahdollistaisi ehdotettua laajemman hyväksiluvun ja tämän puolesta puhuisi esimerkiksi direktiivin johdanto, jossa korostetaan jäsenvaltioiden mahdollisuutta yhdistää direktiivissä säädettyyn ammattipätevyyskoulutukseen erityyppisiä soveltuvia koulutuksia. Lisäksi muutama lausunnonantajista totesi, ettei hyväksiluvun rajoittaminen motivoi jatkokoulutukseen osallistujia.

Useat lausunnonantajista pitivät hyvänä asetusluonnoksessa muutettua 3 §:n 4 momenttia, jonka mukaan yksi viranomaisen päättäisi hyväksilukemisesta. Lausunnonantajat nostivat esille, että näin voitaisiin varmistua esimerkiksi hyväksiluvun oikeellisuudesta ja koulutuksen vaatimusten täyttymisestä. Muutama lausunnonantajista ehdotti, että kyseisessä momentissa eriteltäisiin hyväksilukumenettelyt perustason koulutuksen ja jatkokoulutuksen osalta.

Jatkokoulutuksen sisältö ja toteutus

Poliisihallitus totesi, että asetusluonnoksessa esitetyt jatkokoulutuksen sisältötavoitteet ovat perusteltuja. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto ry piti tärkeänä, ettei jatkokoulutus ole pelkästään verkko-opetusta ja että koulutukseen sisältyy teoriaopetuksen lisäksi käytännön harjoituksia. Lisäksi Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto ry katsoi, että säännöksessä ei olisi tarkoituksenmukaista mahdollistaa seitsemän tunnin koulutuspäivän jakamista useammalle kuin yhdelle päivälle. Suomen Autokoululiitto ry lausui, että seitsemän tunnin koulutusjakso pitäisi pystyä jakamaan useammalle kuin kahdelle peräkkäiselle päivälle.

Ammattipätevyyden osoittaminen kuljettajatodistuksella

Poliisihallitus piti asetusluonnoksen säännöstä ammattipätevyyden voimassaolon osoittamisesta kuljettajatodistukseen merkittävällä koodilla 95 riittävänä valvonnan kannalta, ja nosti esille, että olisi toivottavaa, että voimassaolon oikeellisuus voitaisiin varmistaa tietojärjestelmistä.

Opetusvälineitä ja –menetelmiä sekä oppitunnin kestoa koskevat vaatimukset

Useat lausunnonantajista olivat tyytyväisiä siihen, että asetusluonnoksen 11 §:n 4 momentissa on selkeästi eroteltu tieto- ja viestintäteknikan välineiden avulla annettava opetus ja verkko-opetus, joka viittaa itsenäiseen opiskeluun. Suomen Autokoululiitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry pitivät hyvänä, että tosiaikainen etäopetus ja verkko-opetus ovat tarkoin ja selkeästi määritelty omiksi opetusmuodoikseen ja esittivät, että niiden määritelmät siirrettäisiin perusteluista suoraan 4 momenttiin. Yleisesti lausunnonantajat pitivät hyvänä sitä, että jatkokoulutuksen 12 tunnin enimmäismäärä on ehdotuksessa rajattu vain verkko-opetusta koskevaksi.

Monet lausunnonantajista vastustivat asetusluonnoksen 11 §:n 4 momentin kohtaa, jossa kielletään käytännön harjoitusten toteuttaminen tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla ja ehdottivat kiellon poistamista. Rajoituksen poistoa perusteltiin sillä, että Suomessa on kehitetty kansainvälisestikin erittäin korkealuokkaisia kuljetusalan koulutusharjoitteita, jotka hyödyntävät esimerkiksi VR-tekniikkaa ja vastaavat käytännön työelämäharjoitteita, eikä tällaista kehitystä ole syytä hidastaa. Monet lausunnonantaja totesivat, että tieto- ja viestintätekniikan välineillä toteutetut käytännön harjoitukset täyttäisivät ammattipätevyysdirektiivin edellyttämän asianmukaisen laadun, ja että direktiivissä on korostettu jäsenvaltioille annettavaa mahdollisuutta nykyaikaistaa koulutuskäytäntöjään. Osa lausunnonantajista esitti, ettei käytännön harjoitusten rajaaminen asetusluonnoksessa ehdotetulla tavalla olisi direktiivin mukaista. Lisäksi lausuttiin, että nykyaikaiset koulutuskäytännöt olisivat tarpeen erityisesti koronavirusepidemian kaltaisissa poikkeusoloissa. Logistiikkayritysten Liitto ry toi esiin sen, että verkkokoulutuksissa saavutetaan usein jopa parempia tuloksia kuin perinteisillä läsnäolokoulutuksilla ja tämänhetkisten poikkeusolojen myötä yritysten kiinnostus lisätä verkkokoulutusta myös jatkossa on lisääntynyt.

Suomen Autokoululiitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry esittivät lausunnoissa huolensa koulutuksen valvonnasta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry totesi, että viranomaisen tulisi tehostetusti valvoa verkko-opetukseen ja etäopetukseen liittyvien rajoitusten noudattamista varsinkin alkuvaiheessa.

Muita huomioita

Puolustusministeriö totesi, että lausuntokierros oli lyhyt, mutta ymmärtää asian luonteen ja aikataulupaineet.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry toivoi, että direktiivin edellyttämät muutokset kansalliseen lainsäädäntöön olisi tehty aikaisemmin ja valmisteluvaiheessa olisi tehty tiiviimpää yhteistyötä eri intressitahojen kanssa. Suomen Autokoululiitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry totesivat, että liikennepalvelulain muutoksessa hyväksytyt ammattipätevyyskoemallit olisi saatava pikaisesti käyttöön ja olisi varmistettava, että kokeita on saatavilla riittävästi ja sopivaan hintaan.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry esitti, että koulutuskeskuksille palautettaisiin mahdollisuus myöntää ammattipätevyyskoulutuksen hyväksymisasiakirja. Lisäksi Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry esitti, että suunnittelu raskaan kaluston ajokorttikoulutuksen muuttamiseksi aloitettaisiin ja pakollisen opetuksen määrää vähennettäisiin. Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry esitti lopuksi, että luovuttaisiin vuoden karenssiajasta, joka rajoittaa mahdollisuutta pienentää ajokorttien korotuskoulutuksen opetusmääriä ammattipätevyysperusteella.