

**VALTIONEUVOSTON ASETUS KUORMA- JA LINJA-AUTON KULJETTAJIEN AM-
MATTIPÄTEVYYDESTÄ ANNETUN VALTIONEUVOSTON ASETUKSEN (434/2018)
MUUTTAMISESTA: PERUSTELUMUISTIO**

1 PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY, jäljempänä ammattipätevyysdirektiivi, on pantu kansallisesti täytäntöön liikenteen palveluista annetulla lailla (320/2017), ja kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetulla valtioneuvoston asetuksella (640/2007). Ammattipätevyysdirektiiviä on muutettu useita kertoja, joista viimeisin muutos on 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 direktiivi (EU) 2018/645.

Direktiivin täytäntöönpano edellyttää muutoksia liikenteen palveluista annettuun lakiin (jäljempänä *liikennepalvelulaki*), ajokorttilakiin ja kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annettuun valtioneuvoston asetukseen (434/2018). Hallituksen esitys lakiehdotuksista liikenteen palveluista annetun lain ja ajokorttilain muuttamisesta (HE 50/2020 vp) annettiin eduskunnalle huhtikuussa 2020. Eduskunta hyväksyi lakiehdotukset kesäkuussa 2020.

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annettuun valtioneuvoston asetukseen ehdotetut muutokset koskevat muun muassa muun koulutuksen hyväksilukemista kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksessa, opetusmenetelmiä ja ammattipätevyyden osoittamista kuljettajatodistuksella. Muutokset esitetään tehtäväksi liikennepalvelulain valtuussäännöksen mukaisesti:

- perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja siihen sisältyvän kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä oppitunnin pituudesta (*liikennepalvelulaki* 31 § 5 mom.),
- perustason ammattipätevyyden sisällöstä, muun koulutuksen hyväksi lukemisesta (*liikennepalvelulaki* 29 § 5 mom.),
- jatkokoulutuksen sisällöstä, sen suorittamisen ajankohdasta, toteutuksesta ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista (*liikennepalvelulaki* 34 § 4 mom.), ja
- ammattipätevyyden osoittavista merkinnöistä, väliaikaisen asiakirjan antamisesta sekä ammattipätevyyskortin hakemisesta (*liikennepalvelulaki* 40 § 4 mom.).

Valtioneuvoston asetuksen muutokset esitetään tulemaan voimaan 27 heinäkuuta 2020.

2 PERUSTELUT

2.1 Asian tausta

Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi on kansallisesti pantu täytäntöön liikenteen palveluista annetulla lailla ja kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetulla valtioneuvoston asetuksella. Osa muutospäätöksiin (2018/645) säännöksistä täytäntöön pannaan lakia alemman asteisiin säännöksiin, antamalla valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta.

Asetusta koskevat muutosehdotukset ovat sisältyneet pääpiirteittäin samansisältöisenä hallituksen esitykseen eduskunnalle tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muutosten täytäntöönpanoa koskeviksi laeiksi (50/2020 vp). Asetuksenantovaltuuksiin tarvittavista muutoksista johtuen, ehdotetut asetusmuutokset voidaan saattaa voimaan vasta, kun hallituksen esityksessä liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetyt muutokset ovat astuneet voimaan.

2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Liikennepalvelulain mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä muun muassa kuorma- ja linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden sisällöstä ja muun Euroopan unionin lainsäädännössä vaaditun koulutuksen hyväksilukemisesta, perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja siihen sisältyvän kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä oppitunnin pituudesta. Lisäksi asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ammattipätevyyden osoittavista merkinnöistä, väliaikaisen asiakirjan antamisesta ja ammattipätevyyskortin hakemisesta, sekä jatkokoulutuksen sisällöstä, sen suorittamisen ajankohdasta, toteutuksesta ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.

Muutosehdotusten valmistelussa on kuultu sidosryhmiä ja pyritty huomioimaan lausunnoissa esitetyt ehdotukset, esimerkiksi jatkokoulutuksessa annettavan verkko-opetuksen osalta. Täytäntöön pantavan direktiivin kansallinen liikkumavara on pieni ja tästä johtuen toteuttamisvaihtoehdot ovat olleet rajalliset. Kansallista liikkumavaraa on hyödynnetty siinä määrin kuin direktiivi sitä jäsenvaltioille jättää.

2.3 Ehdotetut muutokset

Asetusluonnoksessa ehdotetaan säädettäväksi muun koulutuksen hyväksilukemisesta osaksi ammattipätevyyskoulutusta ja ammattipätevyyden osoittamisesta kuljettajatodistuksella, sekä täsmennetään jatkokoulutuksen toteutusta ja ammattipätevyyskoulutuksen toteuttamiseen liittyviä ehtoja.

2.4 Asian valmistelu

Ehdotus on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Valtioneuvoston asetusta koskevat muutosehdotukset sisältyvät hallituksen esitykseen (50/2020 vp), joka annettiin eduskunnalle huhtikuussa 2020. Muutosehdotukset olivat lausuntokierroksella 24.1. – 23.2.2020 Lausuntopalvelu.fi-portaalissa.

Lausuntopyyntö lähetettiin kohdennetusti seuraaville tahoille: Antin Autokoulu Oy, Ammatti-pätevyyskouluttajat ry, Ammattiosaamisen kehittämissyhdystys AMKE ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, CAP-Group Oy, Careeria Oy, Datadrivers Oy, Elinkeinoelämänkeskusliitto EK ry, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY-keskukset), Helsingin kaupunki, Keskuskauppakamari, Kuljetusalan työelämätoimikunta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Linja-autoliitto, Logistiikkayritysten Liitto ry, maa- ja metsätalousministeriö, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK, oikeusministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, Opetushallitus, Poliisihallitus, puolustusministeriö, Puolustusvoimat, Rahtarit ry, Stadin Ammattiopisto, Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy, Suomen Autokoululiitto ry, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Tampereen Aikuiskoulutuskeskus, Tietosuojavaltuutettu, TTS Työtehoseura, työ- ja elinkeinoministeriö, Vantaan ammattiopisto Varia.

Lausunnoista on laadittu erillinen lausuntokooste, joka löytyy valtioneuvoston Hankkeet-internet-sivuilta (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2019>).

Alkuvuodesta järjestetyn lausuntokierroksen jälkeen hallituksen esityksen sisältämistä asetusta koskevista muutosehdotuksista valmisteltiin aset- ja perustelumui- sti- luonnos. Täydentävä lausuntokierros asetusta koskevista muutosehdotuksista järjestettiin 9.6. – 15.6.2020. Lausuntokierroksella olivat avoimesti lausuttavana edellä mainitut luonnokset, ja lausuntopyyntö lähetettiin kohdennetusti samoille tahoille kuin ensimmäisellä lausuntokierroksella. Täydentävä, lyhytkestoinen lausuntokierros katsottiin riittäväksi, sillä asetusluonnos oli ollut pääpiirteittäin samansisältöisenä lausuntokierroksella ja koska direttiivin edellyttämät muutokset tuli saattaa viipymättä voimaan.

2.5 Lausuntopalaute

Täydentävällä lausuntokierroksella luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi annettiin 17 lausuntoa. Lausunnon antoivat:

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Datadrivers Oy, Liikenne- ja viestintävirasto, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, Opetushallitus, opetus- ja kulttuuriministeriö, Poliisihallitus, puolustusministeriö, Pääesikunta, Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy, Suomen Autokoululiitto SAKL ry, ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry.

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 koulutuksista säädettäisiin pykälässä

tyhjentävästi. Lisäksi virasto esitti, että asetusluonnoksessa täsmennettäisiin hyväksiluvun tahtuvan koulutuksen kestoa vastaavasti ja koulutuksesta esitetyn selvityksen perusteella.

Osa lausunnonantajista vastusti jatkokoulutukseen hyväksiluettavien koulutusten rajaamista vain ADR-koulutukseen (vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva kuljettajan ajolupaa varten annettava koulutus). Nämä lausunnonantajat esittivät, että EU-sääntelyssä vaaditut koulutukset voitaisiin hyväksilukea laajemmin myös ammattipätevyiden jatkokoulutukseen, 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 laajemmän hyväksiluvun ja tämän puolesta puhuisi esimerkiksi direktiivin johdanto, jossa korostetaan jäsenvaltioiden mahdollisuutta yhdistää direktiivissä säädettyyn ammattipätevyyskoulutukseen erityyppisiä soveltuvia koulutuksia. Lisäksi muutama lausunnonantaja totesi, ettei hyväksiluvun rajoittaminen motivoi jatkokoulutukseen osallistujia.

Useat lausunnonantajista kannattivat asetusluonnoksen ehdotusta 3 §:n 4 momentin muuttamisesta, jonka mukaan yksi viranomainen päättäisi hyväksilukemisesta. Lausunnonantajat nostivat esille, että näin voitaisiin varmistua esimerkiksi hyväksiluvun oikeellisuudesta ja koulutuksen vaatimusten täyttymisestä. Muutama lausunnonantaja 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 tarkoituksemukaista 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.

Ammattipätevyiden osoittaminen kuljettajatodistuksella

Poliisihallitus piti asetusluonnoksen säännöstä ammattipätevyiden 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 viestintätekniikan 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 viestintätekniiikan 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 lausunnonantajista totesivat, että tieto- ja viestintätekniiikan 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 lausunnoissaan huolensa koulutuksen valvonnasta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry totesi, että viranomaisten tulisi tehostetusti valvoa verkko-opetukseen ja etäopetukseen liittyvien rajoitusten noudattamista, varsinkin alkuvaiheessa.

Muita huomioita

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

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

Lausuntojen sisältämät muutosehdotukset ja niiden huomiointi jatkovalmistelussa

Asetusluonnoksen 3 §:n 1 momentissa ehdotettua muotoilua pidettiin monitulkintaisena, ja säännöksen selkeyttämiseksi ehdotettiin sanojen ”muun muassa” poistamista. Poisto selkeyttäisi momentin tulkintaa ja tekisi ammattipätevyyskoulutuksessa hyväksiluetavien koulutusten listauksesta tyhjentyvän. Ministeriön mukaan ehdotus olisi perusteltu ja selkeyttäisi koulutusten hyväksilukua niin viranomaisten kuin hyväksilukua pyytävien kannalta.

Lausuntokierroksella ehdotettiin, että hyväksiluettaessa muuta EU-lainsäädännössä vaadittua koulutusta osaksi perustason ammattipätevyyskoulutusta, hyväksiluku tapahtuisi tunti tunnista periaatteella. Lisäksi ehdotettiin, että hyväksilukemista hakevan tulisi esittää todistus saadusta koulutuksesta. Ehdotetut lisäykset tehtiin lausuntokierroksen jälkeen 3 §:n 2 momenttiin ja pykälän perusteluihin. Lisäyksillä edistettäisiin yhdenmukaisia hyväksilukukäytäntöjä.

Osassa lausunnoista vastustettiin muun koulutuksen hyväksilukua koskevaan asetuksen 3 §:ään tehtyjä täsmennyksiä, joilla säädettäisiin erikseen hyväksilukemisesta perustason ammattipätevyyskoulutuksessa ja jatkokoulutuksessa. Toisaalta hyväksilukujen eriyttäminen perustason ammattipätevyyskoulutuksessa ja jatkokoulutuksessa sai myös kannatusta. Useat lausunnonantajat kannattivat hallituksen esityksessä 50/2020 ehdotettua aiempaa muotoilua ja katsoivat, että jatkokoulutuksessakin pitäisi voida hyväksilukea samoja koulutuksia kuin perustason ammattipätevyyskoulutuksessa. Direktiivin (EU) 2018/645 mukaan: ”Jäsenvaltiot voivat harkita suoritettun, muussa unionin lainsäädännössä vaaditun erityiskoulutuksen lukemista enintään yhdeksi vaadituista seitsemän tunnin jaksoista. [...] Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää, että direktiivissä 2008/68/EY vaadittu, vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva suoritettu erityiskoulutus luetaan kahdeksi vaadituista 7 tunnin jaksoista, edellyttäen, että tämä on ainoa jatkokoulutuksessa huomioon otettava muu koulutus.” Asetusluonnosta muutettiin ensimmäisen lausuntokierroksen jälkeen, koska katsottiin tarkoituksenmukaiseksi rajata jatkokoulutusta koskeva muun koulutuksen hyväksilukeminen vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaan kuljettajan ajolupaa varten annettavaan koulutukseen. Ehdotukseen tehdyllä muutoksella halutaan varmistaa jatkokoulutuksen tarkoituksenmukainen toteuttaminen ja koulutuksen ajantasaisuus. Eriyttämisen taustalla oli myös se, että perustason ammattipätevyyskoulutukseen hyväksilukeminen on kertaluontoista, kun taas jatkokoulutuksessa hyväksilukeminen voi olla toistuvaa. Jatkokoulutuksen tavoitteet ja erilainen luonne huomioiden, pidettiin perusteltuna rajata hyväksilukemista jatkokoulutuksessa.

Useissa lausunnoissa esitettyä ehdotusta, että 4 §:n 1 momentista poistettaisiin mahdollisuus jakaa seitsemän tunnin mittainen koulutusjakso kahdelle peräkkäiselle päivälle ei toteutetaisi, koska direktiivi ei salli asiassa kansallista liikkumavaraa. Ministeriöllä ei täten ole mahdollisuutta säätää koulutusjakson jakamisesta ehdotettua pidemmälle ajanjaksolle.

Asetusehdotuksen 11 §:n osalta useissa lausunnoista korostettiin, että on tärkeää, että mahdollisuus toteuttaa opetusta tieto- ja viestintätekniikan avulla säilytetään mahdollisimman laajana. Käytännön harjoitusten toteuttamista koskevaa rajausta vastustettiin. Ministeriö tulkitsee direktiivin rajoittavan tieto- ja viestintätekniikan avulla annettavia käytännön harjoituksia varsin laajasti. Direktiivin rajoitukset ovat velvoittavia. Ministeriö ei pidä tarkoituksenmukaisena koulutuksen kehittymisen kannalta toivottavana, että säännöksessä yksilöitäisiin kaikki käytännön harjoitukset, joita ei voitaisi asianmukaisesti toteuttaa tieto- ja viestintätekniikan keinoin. Direktiivin tavoite, että jäsenvaltiot voisivat parantaa ja nykyaikaistaa koulutusikäntöjään, ei ole ristiriidassa edellä kuvatun rajoituksen kanssa. Direktiivin sallima kansallinen liikkumavara opetusmenetelmien suhteen on pyritty hyödyntämään asetuksen valmistelussa niin pitkälle kuin mahdollista.

Lisäksi ehdotettuihin säännöksiin tehtiin joitakin kielellisiä täsmennyksiä ja teknisiä muutoksia.

Asetus on tarkastettu oikeusministeriön laintarkastuksessa. Laintarkastuksen jälkeen asetusluonnokseen lisättiin 1, 8, 12, 14 ja 15 §:t, joiden osalta korjattaisiin viraston nimi virastouudistusta vastaavasti.

3 YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 §. *Perustason ammattipätevyyskoulutus.* Pykälän 3 momentissa Liikenteen turvallisuusvirasto muutettaisiin virastouudistusta vastaavasti Liikenne- ja viestintävirastoksi.

2 §. *Ajo-opetuksen toteutus perustason ammattipätevyyskoulutuksessa.* Asetuksen ruotsinkielisen version 2 §:n otsikko korjattaisiin vastaamaan suomenkielistä otsikkoa. Lisäksi pykälän 2 momentin viite korjattaisiin liikennepalvelulain vanhan numeroinnin mukaisesta (II osa, 3 luku, 6 §) uuden juoksevan numeroinnin mukaiseksi 31 §:ksi.

3 §. *Muun koulutuksen hyväksilukeminen ammattipätevyyskoulutuksessa.* Otsikkoa muutettaisiin vastaamaan pykälän sisältöä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin muun koulutuksen hyväksilukemisesta perustason ammattipätevyyskoulutuksessa. Direktiivin mukaisesti siihen voitaisiin hyväksilukea vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää koulutusta, vammaisten matkustajien oikeuksiin liittyvää koulutusta ja eläinten kuljettamiseen liittyvää koulutusta. Edellä mainittujen lisäksi voitaisiin hyväksilukea EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisen liikenteestä vastaavan henkilön pätevyyden saavuttaminen. Hyväksiluettaessa muuta EU-lainsäädännössä vaadittua koulutusta osaksi perustason ammattipätevyyskoulutusta, hyväksiluku tapahtuisi tunti tunnista periaatteella. Koulutettavan tulisi esittää todistus suorittamastaan koulutuksesta, jonka hyväksilukemista hän hakee.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, miltä osin 1 momentissa tarkoitettu liikenteestä vastaavan henkilön pätevyys, entiseltä nimeltään kuljetusyrittäjäpätevyys, voitaisiin lukea hyväksi linja-autonkuljettajan koulutuksessa ja kuorma-auton kuljettajan koulutuksessa.

Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin, että jatkokoulutuksessa voitaisiin hyväksilukea direktiivissä 2008/68/EY vaadittu vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva kuljettajan ajolupaa varten annettava koulutus. Korvattavan koulutuksen määrä olisi enintään kaksi seitsemän tunnin jaksoa vaaditusta 35 tunnin koulutuksesta. Kyseisen koulutuksen nimeä täsmennettäisiin säännöksessä tulkintaepäselvyyksien välttämiseksi. Jatkokoulutuksen tavoitteet ja sisältö eroavat perustason ammattipätevyyskoulutuksesta ja siksi hyväksilukua koskevat vaatimukset on eriytetty. Jatkokoulutusohjelma voisi kuitenkin sisältää esimerkiksi vammaisten matkustajien oikeuksiin liittyvää koulutusta ja eläinten kuljettamiseen liittyvää koulutusta, ja tällöin näitä sisältöjä tarjottaisiin jatkokoulutukselle asetettujen vaatimusten mukaisesti. Vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva kuljettajan ajolupaa varten annettava koulutus vastaa vaatimuudeltaan ja tavoitteiltaan jatkokoulutuksen tarkoitusta ja sisältöjä.

Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jonka mukaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä koulutuskeskus ilmoittaisi ehdotuksensa hyväksilukemisesta Liikenne- ja viestintävirastolle, joka päättäisi koulutuksen hyväksiluvusta. Puolustusvoimien tai opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymä koulutuskeskus päättäisi hyväksilukemisesta ja ilmoittaisi hyväksilukemisesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

4 §. *Jatkokoulutuksen sisältö ja toteutus.* Pykälää täsmennettäisiin direktiivin edellyttämän mukaisesti siten, että jatkokoulutuksen jakso, jonka kesto on vähintään seitsemän tuntia, voitaisiin jakaa enintään kahdelle peräkkäiselle päivälle. Pykälän 1 momentin viittaus 2 §:n 1 momenttiin korvattaisiin seuraavalla lisäyksellä: ”Jatkokoulutukseen on aina sisällytettävä vähintään seitsemän tuntia opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan edistämiseksi sekä liikenteen riskitekijöiden tunnistamisen kehittämiseksi, vaaratilanteiden välttämiseksi ja onnettomuustilanteissa toimimiseksi ja niiden seurausten lieventämiseksi.”

8 §. *Ammattipätevyyskortin luovuttaminen, kortin hävittäminen ja väliaikainen asiakirja.* Pykälän 4 momentissa Liikenteen turvallisuusvirasto muutettaisiin virastouudistusta vastaavasti Liikenne- ja viestintävirastoksi.

9 a §. *Ammattipätevyyden osoittaminen kuljettajatodistuksella.* Asetukseen lisättäisiin uusi 9 a §, jossa säädettäisiin ammattipätevyyden osoittamisesta kuljettajatodistuksella, niiden kolmannen maan kansalaisten osalta, jotka ovat työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana. Nämä kuljettajat voisivat osoittaa ammattipätevyytensä liikenteen palveluista annetun lain 41 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla kuljettajatodistuksella, jonka kohtaan ”Huomautuksia” kuljettajatodistuksen myöntänyt jäsenvaltio on merkinnyt EU:n koodin 95.

Pykälän 2 momentin mukaan, myöntäessään kuljettajatodistuksen liikenteen palveluista annetun lain 5 §:n 4 momentin nojalla, Liikenne- ja viestintäviraston olisi merkittävä unionin koodi 95 kuljettajatodistuksen kohtaan ”Huomautuksia”, jos asianomainen kuljettaja on täyttänyt tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä säädetyt ammattipätevyys- ja koulutusvaatimukset.

11 §. *Opetusvälineitä ja -menetelmiä sekä oppitunnin kestoa koskevat vaatimukset.* Pykälän 3 momenttia tarkennettaisiin mainitsemalla siinä myös opetussuunnitelma ja koulutuksen toteuttamiseen liittyvät ehdot osana vaatimuksia, joiden mukaan opetusmenetelmät valittaisiin.

Pykälään lisättäisiin myös uusi 4 momentti, joka sisältäisi täytäntöön pantavan direktiivin edellyttämät ehdot ja rajoitukset verkko-opetuksen antamiselle. Uuden momentin mukaan opetusta voitaisiin antaa tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla, edellyttäen, että koulutettavan henkilöllisyys voidaan todeta luotettavasti. Direktiivin resitaali 12 rajoittaa tieto- ja viestintätekniikan käyttöä käytännön harjoitusten osalta. Esimerkkeinä harjoituksista, joita ei voida toteuttaa asianmukaisesti tällä tavoin, direktiivi mainitsee kuorman varmistamisen sekä lumiketjujen asentamisen. Tässä yhteydessä direktiivi viittaa yleisesti erityisaiheisiin, jotka edellyttävät käytännön koulutusta ja joissa käytännön puoli on tärkeä. Tämän johdosta ministeriö esittää, että käytännön harjoituksia ei saisi toteuttaa tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla. Direktiivin mukaisesti verkko-opetukseen tulee valita siihen sopivat oppiaineet, joissa tieto- ja viestintätekniologian välineitä voidaan käyttää tehokkaimmin. Jatkokoulutuksessa verkko-opetuksen enimmäismäärä voi direktiivin mukaan olla enintään 12 tuntia. Direktiivi ei mahdollista kansallisia poikkeuksia verkko-opetuksen enimmäismäärästä. Ministeriö tulkitsee verkko-opetuksen itsenäiseksi tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla tapahtuvaksi opiskeluksi, jossa opiskelijan ja opettajan välillä ei ole reaaliaikaista vuorovaikutusta. Ministeriön tulkinnan mukaan direktiivin 12 tunnin rajoitus ei koskisi tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla annettavaa etäopetusta, joka mahdollistaa reaaliaikaisen vuorovaikutuksen opettajan ja koulutettavan välillä koko oppitunnin ajan. Itsenäisesti verkossa tapahtuva opiskelu olisi valvomatonta ja etäopetus valvottua. Verkko-opetus -käsite tulee direktiivistä ja sitä on päädytty käyttämään kansallisessa säädöksessä, jotta yhteys direktiivin säännöksiin olisi selkeä.

12 §. *Koulutuskeskuksen hyväksymistä koskeva hakemus ja jatkokoulutuksen koulutusohjelman hyväksyminen.* Pykälän 3 momentissa Liikenteen turvallisuusvirasto muutettaisiin virastouudistusta vastaavasti Liikenne- ja viestintävirastoksi.

14 §. *Rekisteriin tehtävät ilmoitukset ja merkinnät.* Pykälän 1 momentissa Liikenteen turvallisuusvirasto muutettaisiin virastouudistusta vastaavasti Liikenne- ja viestintävirastoksi.

15 §. *Voimaantulo.* Pykälän 2 momentissa Liikenteen turvallisuusvirasto muutettaisiin virastouudistusta vastaavasti Liikenne- ja viestintävirastoksi.

4 VOIMAANTULO

Esitetään, että valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta tulisi voimaan 27 heinäkuuta 2020.