

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

Lausuttavana olleessa luonnoksessa hallituksen esitykseksi eduskunnalle tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muutosten täytäntöönpanoa koskeviksi laeiksi esitetään muutoksia liikenteen palveluista annettuun lakiin, ajokorttilakiin ja valtioneuvoston asetukseen. Lausunnot pyydettiin 24.1.-23.2.2020 välisenä aikana.

Luonnoksesta hallituksen esitykseksi annettiin yhteensä 35 lausuntoa, joista yksi oli yksityishenkilön antama. Lausunnon antoivat:

### Ministeriöt, virastot ja oppilaitokset:

Liikenne- ja viestintävirasto, Liikenneturva, maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, Opetushallitus, opetus- ja kulttuuriministeriö, Poliisihallitus, puolustusministeriö, Pääesikunta, Stadin ammatti- ja aikuisopisto, tietosuojavaltuutetun toimisto;

### Yritykset:

Antin Autokoulu Oy, CAP-Group Oy, Datadrivers Oy, Keminem, Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy, Traffica Oy, Valox Oy;

**Etujärjestöt ja muut kansalaisyhteiskunnan toimijat:** Ammattipätevyyskouluttajat ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Autoalan Keskusliitto ry, Autotuoja ja -teollisuus ry, INFRA ry, Liikenneopetus ry, Liikenneturvalliisuuden erityisasiantuntijat ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Koneyrittäjät ry, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Rahtarit ry, SKAL ry, Suomen Autokoulu liitto ry ja Suomen Huolinta- ja Logistiikka ry.

Lausunnonantajista maa- ja metsätalousministeriö, puolustusministeriö, Pääesikunta ja Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa esitysluonnoksesta.

Muut lausunnonantajat olivat pääasiassa samaa mieltä esitysluonnoksesta ja sen muutostarpeista.

**Liikenteen palveluista annetun lain muutosta koskevista lakiehdotuksista lausuttiin seuraavasti.** Useat lausunnonantajat lausuvat poikkeuksista kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyysvaatimuksesta 28 §:ssä. Muun muassa Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Linja-autoliitto ry ja SKAL ry lausuvat 28 §:n 1 momentin 3 kohdan yhdistävän direktiivin 2 artiklan 1 kohdan c ja d alakohtien soveltamisalan poikkeukset. Yhdistämisen myötä direktiivin 1 kohdan d alakohdan edellytys siitä, että ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi on laajentunut koskemaan direktiivin 1 kohdan c alakohtaa. Ongelman ratkaisemiseksi ehdotettiin 3 kohdan jakamista kahdeksi erilliseksi kohdaksi (Autoliikenteen Työnantajaliitto ry). Liikenne- ja viestintävirasto sekä Poliisihallitus esittivät lausunnoissaan harkittavaksi säännöksissä

tarkoitettua päätoimisuuden määrittelyä. Lisäksi 28 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainitun varikkoalueen lausuttiin olevan liian rajaava (Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry). Kohdan sanamuotoa toivottiin yleisesti muutettavaksi siten, että se kattaa myös ajoneuvojen myynti- ja markkinointitapahtumiin liittyvät siirtoajat ja ajoneuvojen siirron myyntipisteiden välillä.

Lausunnonantajat toivoivat tarkennusta ehdotetun lain 28 §:n 1 momentin 5 kohtaa koskien. Useassa lausunnossa (muun muassa Ammattipätevyyskouluttajat ry, CAP-Group Oy, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Rahtarit ry ja Traffica Oy) esitettiin 5 kohdan a alakohdan poistamista, koska muuten ammattipätevyysajon opetus muuttuisi ajokorttiopetuksen kaltaiseksi ja vähentäisi käytännönläheistä ammattipätevyyskoulutusta. 5 kohdan b alakohdasta kuitenkin kannatettiin, sillä se ei sisällä a alakohdan kaltaista rajatusta kaupalliseen tavara- tai henkilöliikenteeseen.

28 §:n 1 momentin 8 kohtaa koskien toivottiin täsmennystä ja direktiiviä vastaavaa sanamuotoa niin, ettei kuljettajalta edellytetä, että hän käyttää kuljetettua esinettä työssään välittömästi kuljetuksen jälkeen (INFRA ry, Koneyrittäjät ry ja Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry). Lisäksi useissa lausunnoissa esitettiin maaseuturajauksen sekä tori- ja markkinapaikkarakauksen lisäämistä. 28 §:n 1 momentin 9 kohdan lisäämistä pidettiin tervetulleena, mutta tekstin lausuttiin olevan vaikeaselkoinen ja kaipaavan tarkennusta. Rahtarit ry lausui ehdotetun sadan kilometrin rajauksen olevan liian laaja. Rahtarit ry:n lisäksi myös Poliisihallitus näki esitetyn kilometrirajauksen ongelmallisena laajuutensa vuoksi. Poliisihallituksen mukaan liikenneturvallisuuden näkökulmasta asiaa arvioitaessa on kysyttävä, onko esimerkiksi maatalouden harjoittajan kuorma-auton kuljettaminen ilman ammattipätevyyskoulutusta yhtä turvallista kuin ammattikuljettajan, etenkin kun kyseessä olisi suhteellisen pitkätkin siirtymät.

29 §:n osalta esitettiin 5 momenttiin määräyksenantovaltuuden lisäämistä Liikenne- ja viestintävirastolle sen järjestämän perustason ammattipätevyyskokeen sisällöstä ja toteutuksesta. SKAL ry lausui koulutuksen hyväksymisen olevan parempi sanamuoto käytettäväksi kuin koulutuksen hyväksilukeminen.

Useat lausunnonantajat (muun muassa Ammattipätevyyskouluttajat ry, CAP-Group Oy, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry ja Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy) painottivat lausunnoissaan koskien 34 §:ää jatkokoulutuksesta, ettei perustason ammattipätevyys saavuttamista koemallilla pidetä tarkoituksenmukaisena jatkokoulutuksena. Lisäksi 34 §:n 1 momentin toisen lauseen tilalle ehdotettiin muotoilua, jossa jatkokoulutukseen tulisi kuulua vain liikenneturvallisuuteen liittyvää opetusta ja, joka mahdollistaa muun Euroopan unionin lainsäädännössä vaaditun koulutuksen hyväksilukemista.

Ehdotuksiin 38 §:ssä kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien tietojen säilyttämisestä ja etenkin tietojen hävittämisestä pyydettiin selvennystä. Oikeusministeriön lausunnon mukaan henkilötietojen säilyttämisestä säädettäessä tulee ottaa huomioon EU:n yleinen tietosuojasetus ((EU) 2016/679) ja arvioida perusteet kansallisen liikumavaran käyttämiseksi. Ehdotetun 38 §:n suhdetta yleiseen tietosuojasetukseen tulee käsitellä ja arvioida, sekä täsmentää mihin direktiivin säännöksen täytäntöönpanoon 38 §:ään tehtävä muutos perustuu. Tietosuojavalettuun toimisto lausui kaikkea koulutuksen järjestämistä koskevan tiedon säilyttämiseen liittyen, ettei kansallisella lailla voida säätää yleisen tietosuojasetuksen 5 artiklan henkilötietojen käsittelyä koskevia periaatteita laajemmasta oikeudesta henkilötietojen käsittelyyn. Yleisen tietosuojasetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan henkilötietojen on oltava rajoitettuja siihen, mikä

on tarpeellista niiden käsittelytarkoituksiin nähden. Tietosuojavaltuutetun toimisto huomautti lausunnossaan, ettei säännöselädotuksesta tai sen perusteluista käy ilmi, mitä kaikkea koulutuksen järjestämistä koskevat tiedot pitävät sisällään ja minkä vuoksi kaikkien tietojen säilyttäminen on tarpeellista. Lisäksi lausunnossa pyydettiin arvioimaan, sisältääkö 38 §:ssä tarkoitettut henkilötiedot yleisen tietosuojasetuksen 9 artiklan 1 kohdan mukaisia henkilötietoryhmiä, kuten tietoja koulutettavan terveydentilasta. Mikäli käsiteltävät tiedot sisältävät 9 artiklan 1 kohdan mukaisia henkilötietoja, tulee koulutuskeskuksella olla lähtökohtaisesti 9 artiklan 2 kohdan mukainen käsittelyperuste niin henkilötietojen säilyttämiselle kuin muulle käsittelylle.

**Ehdotetusta laista ajokorttilain muuttamiseksi lausuttiin seuraavasti.** Opetus- ja kulttuuriministeriö lausui 5 §:n olevan vaikeaselkoinen ja pyysi etenkin 5 §:n 2 momentin selkeyttämistä. Lisäksi opetus- ja kulttuuriministeriö ehdotti 5 §:n 1 momentin b kohdan muuttamista voimassa olevan tutkintorakenteen mukaiseksi, sillä pykälän nykyisen sanamuodon mukaista linja-auton kuljettajan ammatillista perustutkintoa ei ole ammatillisen koulutuksen tutkintorakenteessa. Opetus- ja kulttuuriministeriö lausui kannattavansa 5 §:n 3 momentin poistamista, jos voidaan muutoin varmistaa, että ammatillisen koulutuksen opiskelija voi ehdotetun muutoksen jälkeen edelleen ajaa D-luokan ajokorttia edellyttävää ajoneuvoa koulutuksen aikana hyväksymisasiakirjalla ja että ammatillisessa koulutuksessa linja-autonkuljettajiksi opiskelevat 18-vuotiaat voivat päästä D-ajokorttitutkintoon ennen koko ammatillisen tutkinnon suorittamista. Myös Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Linja-autoliitto ry ja Opetushallitus lausuiivat 5 §:n 3 momentin poistamiseen liittyen, että jos poisto tehdään, tulee ammatillisessa koulutuksessa linja-autonkuljettajiksi koulutettavien 18-vuotiaiden pääsy D-ajokorttitutkintoon varmistaa ajokorttilain 5 §:n 1 momentin 9b kohdan ja 5 §:n 2 momentin sekä liikenteen palveluista annetun lain 30 §:n perusteella. 5 §:n 6 momenttia koskien opetus- ja kulttuuriministeriö sekä Opetushallitus esittivät tehtäväksi korjausta, joka mahdollistaisi nykyistä sanamuotoa laajemmin kuljettajien opiskeluun liittyvät ajot.

Ehdotettua lisäystä 17 §:n 2 momentissa unenaikaisista epileptisistä kohtauksista kannatettiin.

Poliisihallitus lausui vastustavansa 42 §:n 3 momentin 3 kohdan muutosehdotusta siitä, ettei opetuslupaharkinnassa jatkossa hyödynnettäisi poliisiasiaien tietojärjestelmää vaan asiakkaan vahvistettuja rekisterimerkintöjä rikos- ja sakkorekisterissä. Poliisihallituksen mukaan ehdotettu muutos heikentäisi merkittävästi liikenneturvallisuutta muun muassa siirtämällä etukäteen tapahtuvaa valvontaa jälkikäteiseksi valvonnaksi, johon poliisin nykyiset resurssit eivät riitä. Poliisihallitus painotti lausunnossaan, että säännöksessä on kyse opetustehtävää hakevan henkilön kokonaisvaltaisesta sopivuusarviosta, johon on tärkeää jatkossakin vaikuttaa poliisin pitämään rekisteriin sisältyvät tiedot.

Lisäksi useat lausunnonantajat lausuiivat esitysluonnoksen ulkopuolelle jäävistä seikoista koskien 42 §. Ammattipätevyyskouluttajat ry, Liikenneopetus ry, Liikenneturvallisuuden-asiiantuntijat ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry ja Suomen Autokoululiitto ry esittivät lausunnoissaan opetuslupan myöntämisen edellytykseksi opetuslupaopettajan teoriakokeen suorittamista Liikenne- ja viestintäviraston teoriakoeohjeen määräysten mukaisesti. Lausuntojen mukaan edellytys vähentäisi alalla esiintyvää harmaata taloutta ja lisäksi työllisyyttä. Lisäksi Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry ehdotti lausunnossaan vaatimusta opetuspolkimen katsastamisesta erityisesti kevyen liikenteen turvallisuuden lisäämiseksi. Harmaan talouden vähentämiseksi ehdotettiin myös vaatimuksen opettajan ja opetettavan välisestä sukulaisuus- tai huoltajuussuhteesta lisäämistä. Liikenneturvallisuu-

den erityisasiantuntijat ry ehdotti lausunnossaan, että tilanteet, joissa autokouluopetukseen osallistuminen olisi taloudellisista tai autokoulumatkojen pituuden vuoksi opetettavalle erityisen vaikeaa, voisi ajo-opetusta antaa myös muu kuin sukulainen.

Autokoulun valvonnan osalta oppilaskirjanpitoa koskeviin vaatimuksiin tehdyt lisäykset 81 §:ssä lausuttiin olevan epätasa-arvoiset autokoulu- ja opetuslupaopetuksen kesken (Datadrivers Oy), sillä vaatimukset eivät koske opetuslupaopetusta, vaikka huomattava osa ajokorteista suoritetaan nykyisin opetusluvalla. Ehdotuksen esitettiin ulottuvan koskemaan myös opetusluvalla annettua opetusta (Liikenneopetus ry). Oikeusministeriön lausunnon mukaan esitysluonnosta tulee täydentää ja tarkastella muun muassa siltä osin, mikä on ajokorttilain 81 §:n tarkoittaman erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvien tietojen käsittelyn tietosuoja-asetuksen mukainen oikeudellinen perusta ja miten sääntely täyttää yleisen edun ja suhteellisuuden vaatimukset sekä miten henkilötietojen säilytysaikaa koskeva sääntely näyttäytyy tietosuoja-asetuksen ja perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön valossa. Lisäksi esitysluonnoksen jatkovalmistelussa tulee arvioida esitettyä tietosuojasääntelyä suhteessa perustuslain 10 §:ssä turvattuun yksityiselämän suojaan. Oikeusministeriön lisäksi myös tietosuojavaltuutetun toimisto totesi lausunnossaan, että 81 §:ään tehtävää lisäystä koskeva yleisen tietosuoja-asetuksen mukaisen käsittelyperusteen arviointi ja erityisten henkilötietoryhmien käsittelyä koskeva arviointi ovat osin puutteellisia.

**Asetusluonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta lausuttiin seuraavasti.** Useat lausunnonantajat toivoivat komission asetuksen N:o 185/2010 mukaisen lentorahdin parissa työskenteleviä kuljettajia koskevan turvatietoisuuskoulutuksen lisäämistä muun koulutuksen hyväksilukemista ammattipätevyyskoulutuksessa koskevaan 3 §:n 1 momenttiin. Muun kuin ADR koulutuksen osalta pyydettiin (Rahtarit ry) täsmennystä siitä, millainen koulutus ja kenen antama voidaan hyväksilukea. Lisäksi ehdotetun 3 §:n 2 momentin osalta lausuttiin, että muun koulutuksen huomioimista koskeva rajoitettu tuntimäärä koskee ammattipätevyysdirektiivissä vain jatkokoulutusta (Autoliikenteen Työnantajaliitto ry).

Liikenne- ja viestintävirasto esitti lausunnossaan, että asetusluonnoksen 3 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukainen liikenteestä vastaavan henkilön pätevyys voitaisiin hyväksilukea vain perustason ammattipätevyyden suorittamisen yhteydessä. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisen pätevyyden suorittaminen vastaa paremmin perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamisen tavoitteisiin.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto esitti, ettei asetusluonnoksen 3 §:n 1 momentin 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuja vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävää koulutusta ja eläinkuljetuksia koskeva koulutusta voisi hyväksilukea ammattipätevyyskoulutuksessa tai jatkokoulutuksessa. Kuorma- ja linja-auton kuljettajille on jo tällä hetkellä osana ammattipätevyyskoulutusta olemassa vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävää koulutusta ja eläintenkuljetuksiin liittyviä koulutuksia. Liikenne- ja viestintävirasto ehdotti lausunnossaan, että näitä koulutuksia tarjottaisiin jatkossakin osana ammattipätevyyskoulutusta, jolla varmistettaisiin, että saatu koulutus vastaa direktiivin vaatimuksia. Ammattipätevyyskoulutuksen osana koulutuksen käymällä kuljettajalla on mahdollisuus saada myös muun EU:n lainsäädännön edellyttämä pätevyys.

4 §:ään lisättyä tarkennusta jatkokoulutuksen jakamisesta kahdelle peräkkäiselle päivälle kannatettiin useassa lausunnossa. 4 §:n 1 momenttia koskien moni lausunnonantaja (Ammattipätevyyskouluttajat ry, CAP-Group Oy, Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy ja Traffica Oy) toi esille toiveen ammattipätevyysdirektiivin liitteen mukaisen viittauksen liikenneturvallisuuteen liittyvän oppiaineen lisäämisestä. Liikenneturvan lausunnon mukaan jatkokoulutuksessa liikenneturvallisuuteen liittyvä oppiaine, ennakoiva ja taloudellinen ajaminen, tulisi olla pakollinen aihe, jolle on osoitettu vähimmäismäärä koulutusjaksossa.

Eniten lausuntoja saatiin asetusluonnoksen 11 §:n 4 momentista koskien verkko-opetuksen määrän rajaamista jatkokoulutuksessa. Suurin osa lausunnonantajista vastusti esitettyä muutosta. Osassa lausunnoista vastustettiin joko verkko-opetuksen määrän rajoittamista ehdotetun mukaisesti (CAP-Group Oy, Keminem, Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy) tai minkäänlaista rajoitusta verkko-opetuksen määrään (Datadrivers Oy, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Traffica Oy). Osassa lausunnoista tuotiin esiin epäselvyys termien verkko-opetus ja etäopetus välillä sekä todettiin, ettei etäopetukseen tule kohdistaa tuntirajoituksia (Antin Autokoulu Oy, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, INFRA ry, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry, SKAL ry ja Valox Oy). Useassa lausunnossa painotettiin sitä, ettei etäopetusta tule rinnastaa omatoimisesti tapahtuvaan verkko-opetukseen ja, että etäopetuksen tulee olla mahdollista nykyisessä laajuudessaan. Lausunnossaan Liikenneturva toi esille ehdotetun rajoituksen tulevan haittaamaan hyvän ja laadukkaan etä- ja verkko-opetuksen kehittämistä. Liikenne- ja viestintävirasto esitti asetusluonnoksessa käytetyn termin verkko-opetus muuttamista termiksi *tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla annettava koulutus*, jolloin sanamuoto vastaisi direktiivissä käytettyä sanamuotoa. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto ehdotti täsmennettäväksi sitä, mitä käytetyllä termillä tarkoitetaan. Rahtarit ry lausui, että koulutuksien yhteydessä on tärkeää käyttää vahvaa tunnistautumista ja varmistaa, että koulutettavat osallistuvat itse koulutuksiin koko koulutuksen ajan.

Edellä mainittujen lisäksi lausunnoissa tuotiin esille muutamia teknisiä ja kielellisiä muutoksia tehtäväksi esitysluonnoksen jatkovalmistelussa.