

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

Lausuttavana olleessa luonnoksessa valtioneuvoston asetukseksi kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (434/2018) muuttamiseksi tarkennetaan kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyden koemallia koskevia säännöksiä ja säädetään kokeen järjestäjistä ja arvioijista. Lausunnot pyydettiin 12.2.–10.3.2020 välisenä aikana.

Asetusluonnoksesta annettiin yhteensä 22 lausuntoa. Lausunnon antoivat:

Ministeriöt, virastot ja oppilaitokset:

Liikenne- ja viestintävirasto, Opetushallitus, Opetus- ja kulttuuriministeriö, Poliisihallitus, Puolustusministeriö, Pääesikunta, Helsingin kaupunki/Stadin ammatti- ja aikuisopisto, Vantaan kaupunki/Vantaan ammattiopisto Varia;

Yritykset:

CAP-Group Oy, Datadrivers Oy, Hämeen ammatti-instituutti Oy, Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy, Traffica Oy;

Etujärjestöt ja muut kansalaisyhteiskunnan toimijat:

Ammattiosaamisen kehittämissyhdystys AMKE ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Rahtarit ry, Suomen Autokoululiitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry.

Hämeen ammatti-instituutti Oy ilmoitti tukevansa SKAL ry:n antamaa lausuntoa. Linja-autoliitto ry:n sekä Logistiikkayritysten liitto ry:n lausunnot ovat yhdenmukaisia Autoliikenteen Työnantajaliiton ry:n lausunnon kanssa. Puolustusministeriön lausunto edustaa koko puolustushallinnon näkemystä.

Asetusluonnosta ja siinä ehdotettuja muutoksia pidettiin pääpiireittäin hyvinä. Koemallin käyttöönoton arvioitiin lisäävän ammattipätevyyden todentamismahdollisuuksia ja helpottavan työvoiman saatavuutta kuljetusalalle. Sen sijaan SKAL ry ja Suomen Autokoululiitto ry eivät pidä asetustalonnosta onnistuneena. Asetusluonnokseen esitettiin myös lukuisia pykäläkohtaisia täydennys- ja muutosehdotuksia.

2 a §. Useat lausunnonantajat (AKT ry, Opetus- ja kulttuuriministeriö, Opetushallitus) huomauttavat, että 2 a §:ssä olisi selkeämmin tuotava esille se, miltä osin pykälän vaatimukset koskevat ammatillisessa koulutuksessa suoritettavaa perustason ammattipätevyyskoetta. AKT ry ja Autoliikenteen työnantajaliitto ry ehdottivat, ettei säännöstä sovellettaisi miltään osin ammatillisessa koulutuksessa suoritettavaan kokeeseen.

Asetusluonnoksen 2 a §:n 1 momentin mukaista ammattipätevyyskokeen suorittamista kerralla ja enintään kahdelle päivälle jaettuna kannattivat AKT ry sekä Autoliikenteen Työnantajaliitto ry. Kokeen jakamista peräkkäisille päiville vastustettiin. Esimerkiksi Rahtarit ry piti tätä turhana ja kustannuksia lisäävänä. SKAL ry ja Suomen autokoululiitto ry

huomaattivat, että teoriakokeen jälkeen tulisi olla riittävästi aikaa suuremmallekin osallistujamäärälle suorittaa käytännön kokeet.

Vaihtoehtona esitettiin ensinnäkin, että kahdessa osassa koetta suoritettaessa ensimmäinen osa, eli hyväksytyt teoriakoe, olisi voimassa vuoden ajan (Datadrivers Oy, Traffica Oy, Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy, CAP-Group oy, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry). Toisekseen ehdotettiin, että perustason ammattipätevyyskoe voitaisiin suorittaa kahden peräkkäisen päivän sijaan 30 päivän sisällä (Suomen Autokoululiitto ry, SKAL ry). Autoliikenteen Työnantajaliitto ry piti riittävänä, että teoriakoe ja käytännön koe voitaisiin kumpikin suorittaa kokonaisuudessaan yhden päivän aikana, ja että molempien kokonaisuusien hyväksytyt suoritukset olisi voimassa vuoden ajan.

Puolustusministeriö ehdotti, että Puolustusvoimien järjestämässä koulutuksessa koetta ei tarvitsisi suorittaa kerralla. Liikenne- ja viestintävirasto puolestaan ehdotti, että säännökset ammattipätevyyskokeen suorittamisesta vaiheittain koskisivat kaikkien viranomaisten hyväksymien toimijoiden kokeita. Jokainen kokeen osa tulisi kuitenkin suorittaa kerralla.

Annetuissa lausunnoissa kannatettiin 2 a §:n 1 momentissa asetettuja kielitaitovaatimuksia sekä kieltoa käyttää tulkkia koetilanteessa.

Useimmat lausunnonantajat ehdottavat teoriakokeen jaksottamiseen 2 a §:n 2 momentissa esitetyn järjestelyn sijaan mallia, jossa kokeen voisi jakaa yhden päivän aikana vähintään 60 minuuttia kestäviin kokonaisuuksiin. Kunkin kokonaisuuden vastausten tulisi olla palautettuna ennen tauon alkamista, eikä niihin pääsisi enää palaamaan. Puolustusministeriö ehdotti, että Puolustusvoimien antamassa koulutuksessa teoriakoe voitaisiin jakaa enintään neljään tunnin jaksoon.

Useissa lausunnoissa kiinnitettiin huomiota siihen, että ehdotetun 2 a §:n 2 momentin mukainen terveydellisellä perusteella myönnetty lisäaika on tarpeeton, jos kokeen suorittamiselle ei aseteta enimmäiskestoja. Enimmäiskeston asettamista kannattavat AKT ry, Autoliikenteen työnantajaliitto ry, Data Drivers Oy, CAP-Group Oy, Traffica Oy ja Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy. Useissa lausunnoissa tuodaan esille monimuotoisten opiskelijoiden tarpeiden huomioiminen koeajan kestossa (Rahtarit Ry, Stadin ammattiopisto), ja arvioidaan, ettei 60 minuutin lisäaika ole riittävä kaikille erityisille oppijoille (Stadin ammattiopisto, Vantaan ammattiopisto Varia). Lisäaikaa ei myöskään pidetä yhdenvertaisena suhteessa vastaavia kokeita koskeviin säännöksiin.

Useimmat lausunnonantajat arvioivat 2 a §:n 3 momentin mukaisen sähköisen tunnistautumisen olevan tarpeeton muussa tapauksessa kuin koetta etävalvonnassa suoritettaessa. Autoliikenteen työnantajaliitto ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, AKT ry sekä CAP-Group Oy ehdottivat, että vahva sähköinen tunnistautuminen rajataan koskemaan vain etäyhteydellä toteutettavia sähköisiä teoriakokeita. Rahtarit Ry ja SKAL ry huomaattivat, että etäyhteydellä toteutettavan kokeen osalta on varmistettava, että sama henkilö suorittaa kokeen alusta loppuun. Puolustusministeriö huomautti, että sähköinen tunnistautuminen voi olla Puolustusvoimien antamassa koulutuksessa tarpeeton, ja kirjautumisessa saattaisi ilmetä paikoitellen ongelmia huonojen yhteyksien vuoksi.

Rahtarit ry vastusti 2 a §:n 4 momentin mahdollistamaa simulaattorin käyttöä käytännön kokeessa.

AKT ry/Autoliikenteen työnantajaliitto ry ehdotti, että 2 a §:n 4 momentissa määriteltäisiin ainoastaan ammattipätevyyskokeen teoriaosuuden ja käytännön koeosuuden hyväksytyt

suorituksen voimassaolo. Opetushallitus huomautti, että yhden vuoden voimassaolo ei välttämättä ole riittävä ammatillista tutkintoa ja ammattipätevyyttä vaihteittain suoritettaessa.

Opetus- ja kulttuuriministeriö ehdotti että 5 §:ssä tarkoitetun hyväksymisasiakirjan voimassaolon lakkaamisen perusteeksi lisättäisiin opiskelijan määräaikainen erottaminen.

11 a §. Useat lausunnonantajat (Cap-Group Oy, Datadrivers Oy, Traffica Oy, Suomen Ammattiliikenteen Akatemia Oy, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry) kannattivat 11 a §:ssä esitettyjä simulaattorivaatimuksia. Puolustusministeriö ehdotti korkeatasoisen ja laajan näkymän tarkempaa määrittelyä, esimerkiksi edellyttämällä, että näkymän pitäisi muuttua ajonopeuden mukaan. Suomen Autokoululiitto ry ehdotti, että ajokoetta simulaattorilla suoritettaessa valvottaville asetettaisiin enimmäismäärä, jotta valvojalla olisi tosiasiallinen mahdollisuus valvontaan.

12 §. SKAL ehdotti, että käytännön kokeen voisi suorittaa myös kokeensuorittajan hankkimalla ajoneuvolla.

13 §. Suuri osa lausunnonantajista kannatti asetulusuunnoksen 13 §:n 2 momentissa esitettyä kahden arvioijan vaatimusta perustason ammattipätevyyskokeessa. AMKE ry piti hyvänä sitä, että koemallissa edellytettäisiin kahta arvioijaa, joista toinen on opettaja ja toinen työelämän edustaja.

Kahden arvioijan vaatimusta vastustivat puolustusministeriö, SKAL ry ja Suomen Autokoululiitto ry. Vaatimusta pidettiin tarpeettomana, saatavuutta vaikeuttavana ja kustannuksia lisäävänä. Opetushallitus ehdotti, että kahden arvioijan edellytys ei koskisi vaihteittain ammatillisen koulutuksen yhteydessä toteutettavaa ammattipätevyyskoetta. Opetus- ja kulttuuriministeriön näkemyksen mukaan arvioijien lukumäärästä ei ylipäätään ole mahdollista säätää asetuksella.

SKAL ry ja Suomen Autokoululiitto ry pitivät 13 §:n 2 momentissa kokeesta vastaavalle johtajalle asetettuja pätevyysvaatimuksia liian korkeina ja katsoivat, että perustason ammattipätevyyskoulutuksen opetuksesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimuksia olisivat riittäviä. Sen sijaan Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto ry ja Autoliikenteen työnantajaliitto ry kannattivat asetettuja pätevyysvaatimuksia. Lisäksi ehdotettiin, että 13 §:ään lisätään säännökset esteellisyydestä. Stadin ammattiopisto pyysi arvioimaan sitä, onko ammattipätevyyskokeesta vastaavan johtajan ja ammattipätevyyskoulutuksesta vastaavan johtajan pätevyysien eroava määrittely tarkoituksenmukaista.

Puolustusministeriö huomautti sekä vaatimuksen kahdesta arvioijasta, että pedagogisten opintojen suorittamisesta olevan Puolustusvoimille haasteellisia toteuttaa. Puolustusministeriö ehdotti, että puolustusvoimissa suoritettavassa perustason ammattipätevyyskokeessa tulisi olla vähintään yksi 13 § 1 momentin mukainen pätevydet omaava arvioija, ja että kokeesta vastaavalta johtajalla vaaditaan 10 §:ssä mainitut perustason ammattipätevyyskoulutuksen opetuksesta vastaavan johtajan pätevydet, jolloin opetuksesta vastaava johtaja voisi samalla toimia myös kokeesta vastaavana johtajana. Myös AKT ry ja Autoliikenteen työnantajaliitto ry kannattivat kahden arvioijan vaatimuksesta poikkeamista Puolustusvoimien osalta.

Vantaan ammattiopisto Varia piti 13 §:n 3 momentin mukaista seitsemän päivän määräaika kokeen arvioimiseksi ja päätöksen antamiseksi liian lyhyenä. Opetus- ja kulttuurimi-

nisteriö huomautti, että tarkka, tiettyihin päiviin sidottu aikaraja voi osoittautua kohtuuttomaksi, ja ehdotti momentin muuttamista vastaamaan ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 53 §:n 3 momentin mukaista arvioijia koskevaa määräaika. Epäselvänä pidettiin myös sitä, onko määräajasta mahdollista säätää asetuksella.

Muun muassa AMKE ry, Vantaan ammattiopisto Varia ja Stadin ammattiopisto huomauttivat, että pätevyiden omaavien ja tehtäviä nykyisin hoitavan henkilöstön ja koulutuksenjärjestäjien tulisi säilyttää pätevyys siirtymäsäännöksellä. Muussa tapauksessa tulisi asetukseen sisällyttää pitkä siirtymäaika vanhoille liikenneopettajille.

Vantaan ammattiopisto Varia ja AMKE ry ehdottivat, että viranomaisten, työelämätoimikuntien ja koulutuksenjärjestäjien rooleja ja vastuita selvennetään. Stadin ammattiopisto toivoi täsmennyksiä kokeen arvioijaa ja vastaavaa johtajaa koskeviin vaatimuksiin.

14 §. Vantaan ammattiopisto Varia ehdotti, että asetusluonnoksen 14 §:ssä tarkoitetut ilmoitusvelvoitteet voitaisiin toteuttaa yhdellä ilmoituksella.

15 §. Useat lausunnonantajat (Autoliikenteen työnantajaliitto ry, AKT ry, Traffica Oy, Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy) esittivät, että 15 §:n 4 momenttiin lisättäisiin myös kokeesta vastaavana johtajana toimiminen, jotta 10 §:n 2 momentin mukaisina opetuksesta vastaavina johtajina jo toimivat voisivat jatkaa kokeen vastaavina johtajina.

Yleisenä huomiona lausunnoissa tuotiin esille, että koemallin on vastattava vaativuudeltaan ja tasoltaan vähintään koulutusmallia. Perustason ammattipätevyyskokeen korkea vaativuus- ja laatutasoa pidettiin ensisijaisen tärkeänä. Lausunnoissa korostettiin myös, että liikennepalvelulain 34 §:n mukaista jatkokoulutusta ei tulisi voida korvata perustason ammattipätevyyskokeella. Poikkeuksina sallittaisiin ammattipätevyiden laajentamistilanteet sekä sellaiset liikennepalvelulain 29 §:n 1 momentin mukaisten saavutettujen oikeuksien perusteella perustason ammattipätevyiden omaavat kuljettajat, jotka suorittavat perustason ammattipätevyyskokeen ensimmäistä kertaa.

Opetushallitus ja opetus- ja kulttuuriministeriö huomauttivat, että ammattipätevyysdirektiivin mahdollistama perustason ammattipätevyyskokeen vaiheittainen suorittaminen ammatillisen koulutuksen yhteydessä turvaaminen asetuksella on varmistettava.

AMKE ry ehdotti, että koulutuksen järjestäjille annettaisiin mahdollisimman suuri itsenäinen vastuu kokeiden toteuttamisesta sekä todistusten myöntämisestä.

Puolustusministeriö ehdotti erillisen kuulemistilaisuuden järjestämistä liikenne- ja viestintäministeriön ja puolustushallinnon edustajien välillä.

Poliisihallitus arvioi, etteivät asetusmuutokset tuo merkittäviä muutoksia valvontaan, jossa tärkeintä on tieto siitä, että ammattipätevyyskoulutus on asianmukaisesti suoritettu ja että siitä on kuljettajalla valvontatapahtumassa esittää säännösten mukainen asiakirja.

Lisäksi asetuksen esitettiin lukuisia kielellisiä ja teknisiä muutoksia.

Lausunnoissa lausuttiin myös asetusluonnoksen ulkopuolisista asioista. AMKE ry toivoi, että kaupallinen kuljetus ajo-opetuksen yhteydessä sallittaisiin. Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy, Traffica Oy ja Datadrivers Oy huomauttivat hyväksymisasiakirjan

myöntämistä koskevan sääntelyn nykyisen tulkinnan olevan kuljettajakoulutuksen kehityksen este. Hyväksymisasiakirjan käytön laajentamisella olisi merkittävä vaikutus kuljettajien saatavuuteen.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--