

VALTIONEUVOSTON ASETUS KUORMA- JA LINJA-AUTON KULJETTAJIEN AMMATTIPÄTEVYYDESTÄ ANNETUN VALTIONEUVOSTON ASETUKSEN (434/2018) MUUTTAMISESTA

1 PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (371/2019) tuli tieliikenteen kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyttä koskevien 27-41 ja 193 §:n osalta voimaan 1.1.2020. Lakimuutoksella otettiin käyttöön mahdollisuus suorittaa perustason ammattipätevyys kaikilla tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin sallimilla tavoilla. Ammattipätevyyden voi suorittaa koulutuksen ja nopeutetun koulutuksen lisäksi pelkkiin kokeisiin perustuvalla tavalla eli ns. koemallilla. Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annettuun valtioneuvoston asetukseen (434/2018) esitetään täten lisättäväksi koemallin käyttöönottoa koskevat tarkemmat säännökset ja tehtäväksi muut tarvittavat muutokset liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) valtuussäännöksiensä mukaisesti:

- * perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja siihen sisältyvän kokeen sisällöstä ja toteutuksesta sekä kokeeseen ilmoittautumisesta (liikenteen palveluista annetun lain 31 § 5 mom.),
- * perustason ammattipätevyyskokeesta ja sen toteutuksesta sekä siihen ilmoittautumisesta (liikenteen palveluista annetun lain 32 § 6 mom.),
- * hyväksymisestä ja kuljettajana toimimisesta (liikenteen palveluista annetun laki 33 § 3 mom.),
- * koulutuskeskuksen vaatimuksista ja hakemuksessa annettavista tiedoista (liikenteen palveluista annetun lain 35 § 4 mom.),
- * opetuksesta vastaavan johtajan, kokeen arvioijan ja opettajan kelpoisuusvaatimuksista, koulutuksessa käytettävistä ajoneuvoista ja muista opetusvälineistä (liikenteen palveluista annetun lain 36 § 5 mom.),
- * kokeista, niiden toteutuksesta ja kokeiden järjestämisestä sekä arvioijien ja kokeesta vastaavan johtajan tehtävistä ja pätevyysvaatimuksista (liikenteen palveluista annetun lain 37 § 5 mom.),
- * lain 39 §:n 2 momentissa tarkoitettujen määräaikojen merkitsemisestä ja siinä noudatettavasta menettelystä (liikenteen palveluista annetun lain 39 § 5 mom.),
- * ammattipätevyyden osoittavista merkinnöistä, väliaikaisen asiakirjan antamisesta sekä ammattipätevyyskortin hakemisesta (liikenteen palveluista annetun lain 40 § 4 mom.), sekä
- * valvonnan järjestämisestä ja kokeiden järjestämistä koskevista ilmoituksista (liikenteen palveluista annettu lain 193 § 7 mom.)

Valtioneuvoston asetuksen muutokset esitetään tulemaan voimaan 16 päivänä marraskuuta 2020.

2 PERUSTELUT

2.1 Asian tausta

Maanteiden tavana- 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 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/59/EY (*tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi*) säädetään kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyysvaatimuksista.

Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi on kansallisesti pantu täytäntöön liikenteen palveluista annetulla lailla (320/2017) ja kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetulla valtioneuvoston asetuksella. Liikenteen palveluista annetun lain 1.1.2020 voimaan tulleiden säännösten mukaan kuorma- ja linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys on mahdollista suorittaa kaikilla ammattipätevyysdirektiivissä säädetyillä vaihtoehdoilla: perustason ammattipätevyyskoulutuksella, nopeutetulla koulutuksella tai perustason ammattipätevyyskokeella. Koemallin kokeita ei voi yhdistää koulutusmallin kokeisiin, kyse on vaihtoehtoisista tavoista suorittaa perustason ammattipätevyys.

Liikenteen palveluista annetun lain 32 §:n mukaan perustason ammattipätevyyskokeessa suoritetaan teoriakoe ja käytännön koe. Teoriakoe on kaksiosainen, ja sen on täytettävä tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin I liitteen 2 jakson 2.2 kohdan a alakohdassa olevat vaatimukset.

Käytännön kokeeseen sisältyy ajokoe, jossa arvioidaan oppiaineluettelon 1 kohdassa tarkoitettua turvallisuussääntöihin perustuvaa järkevää ajokäyttäytymistä erilaisissa liikennetilanteissa ja -ympäristöissä, joita kuljettajien työssä voidaan kohdata. Ajokokeen kesto on vähintään 90 minuuttia, josta enintään kolmasosa voidaan toteuttaa korkealaatuisella simulaattorilla tai erityisellä testialueella erityisesti toimintaa, ajoneuvon hallintaa, järkevää ajokäyttäytymistä ja ajamista vaikeissa ja vaihtelevissa olosuhteissa arvioitaessa. Lisäksi käytännön kokeeseen sisältyy osio, jossa arvioidaan suoritettavan kuljetusmuodon edellyttämää osaamista erityisesti oppiaineluettelon kohdissa 1.4–1.6, 3.2, 3.3 ja 3.5, jotka koskevat turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaista kuormittamista, matkustajien turvallisuudesta ja mukavuudesta huolehtimista, rikollisuuden ja salamatkustamisen sekä fyysisten riskien ennalta ehkäisemistä ja hätätilanteiden arviointia. Osion kesto on vähintään 30 minuuttia.

Perustason ammattipätevyys voidaan laajentaa toiseen kuljetusmuotoon suorittamalla sitä vastaava käytännön koe ja teoriakokeesta ne oppiaineluettelon osat, jotka koskevat suoritettavaa kuljetusmuotoa ja pätevyyttä.

Kokeen hyväksytysti suorittaneelle annetaan todistus perustason ammattipätevyyskokeen suorittamisesta. Ammatillisessa koulutuksessa merkintä perustason ammattipätevyyskokeen suorittamisesta voidaan sisällyttää ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 57 §:ssä tarkoitettuun tutkinnon suorittamisesta annettavaan todistukseen.

Suoritettavasta ammattipätevyydestä riippuen perustason ammattipätevyyskokeessa käytettävän kuorma-auton tai linja-auton on täytettävä ajokorteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/126/EY säädetyt koeajoneuvojen vaatimukset. Käytännön kokeen

ajokokeen osuudessa ajoneuvoa kuljettavalla on oltava sen ajo-oikeus. Ammattipätevyyttä suoritettaessa annettavaan ajo-opetukseen sovelletaan 33 §:n 4 momentin säännöstä, jos ammattipätevyyttä suorittavalla ei ole opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä perustason ammattipätevyyskokeesta ja sen toteutuksesta sekä siihen ilmoittautumisesta.

Liikenteen palveluista annetun lain 37 §:ssä säädetään kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskokeiden järjestäjistä ja arvioijista. Tieliikenteen ammattipätevyyden saavuttamiseen liittyviä kokeita järjestävän on oltava luotettava ja vakavarainen ja tällä on oltava riittävä ammatillinen osaaminen sekä riittävät taloudelliset ja muut valmiudet liikenteen palveluista annettussa laissa ja ammattipätevyysdirektiivissä säädettyjen kokeiden järjestämiseen. Perustason ammattipätevyyskokeita järjestävällä on oltava kokeesta vastaava johtaja, joka ohjaa, valvoo ja kehittää koetoimintaa ja toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä. Lisäksi kokeita järjestävällä on oltava toiminnan laajuuteen nähden riittävä arviointeja suorittava henkilöstö sekä kokeiden vastaanottamisessa tarvittavat liikenteen palveluista annetun lain 32 §:n 5 momentissa säädetty vaatimukset täyttävät ajoneuvot ja muut asianmukaiset välineet ja toimitilat.

Kokeiden arvioijien on oltava luotettavia ja heillä on oltava perehtyneisyys arviointiin ja arviointivälineiden olevien kokeiden perusteisiin sekä soveltuvalla koulutuksella tai työkokemuksella saavutettu arviointitehtävän edellyttämä osaaminen ja ammattitaito. Kokeiden järjestäjä vastaa siitä, että arvioijilla on vaatimusten mukainen kelpoisuus. Perustason ammattipätevyyskokeesta vastaavalla johtajalla on oltava perehtyneisyys arviointiin ja kokeen järjestäjän järjestämien kokeiden perusteisiin sekä soveltuvalla koulutuksella tai työkokemuksella saavutettu tehtävän edellyttämä osaaminen ja ammattitaito.

Perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjäksi voidaan hakemuksesta hyväksyä yritys, säätiö tai muu yhteisö. Hakemuksessa on kuvattava koe, sen toteuttamisen tavat ja arviointiperusteet. Koe on järjestettävä hakemuksessa esitetyn sekä hyväksynnän ja sen ehtojen mukaisesti. Kokeen järjestämisessä tapahtuvista muutoksista on välittömästi ilmoitettava järjestämissuunnitelman hyväksyneelle viranomaiselle. Jos hyväksyntää koskevat vaatimukset eivät enää täyty, koetta koskevia säännöksiä ei noudateta tai koetta ei muuten järjestetä asianmukaisesti, kokeen järjestäjälle voidaan antaa huomautus tai varoitus sekä kehoitus havaittujen puutteiden poistamiseen määräajassa. Jos kehoitusta ei noudateta, hyväksyntä voidaan peruuttaa.

Kokeet voidaan järjestää myös opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymässä koulutuskeskuksessa osana ammatillista kuljettajakoulutusta tai Puolustusvoimissa Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä. Kokeiden järjestäjistä ja niiden hyväksymisestä, arvioijien nimeämisestä, todistusten antamisesta sekä kokeiden valvonnasta vastaa liikenteen palveluista annetun lain 193 §:ssä määritelty taho.

Kokeita arvioiva henkilö ei voi ammatillista ja Puolustusvoimien kuljettajakoulutusta lukuun ottamatta toimia ammattipätevyyskoulutusta antavassa koulutuskeskuksessa koulutuksen antajana. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kokeista, niiden toteutuksesta ja kokeiden järjestämisestä sekä arvioijien ja kokeesta vastaavan johtajan tehtävistä ja pätevyysvaatimuksista.

3 Toteuttamisvaihtoehdot

Liikenteen palveluista annetun lain mukaan koemallia koskevat tarkemmat säännökset annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Asian valmistelussa on arvioitu vaihtoehtoja, joissa perustason ammattipätevyyskoe tulisi suorittaa yhdellä kertaa sekä mallia, jossa kokeen voi jakaa osioihin. Sidosryhmiltä kuulemistilaisuudessa ja asian valmistelun yhteydessä saadun palautteen perusteella on pidetty parempana vaihtoehtoa, jossa koetta ei ole pakko suorittaa kokonaan kerralla, ns. yhdellä istumisella. Tämä mahdollistaa kokelaalle enemmän valinnanvapautta ajan- ja rahankäytön suhteen riippuen missä ja milloin hän haluaa suorittaa koeosuudet. Valmistelun aikana harkittiin myös vaihtoehtoa, joissa kokeen arvioijia olisi vain yksi, mutta ehdoton enemmistö sidosryhmistä ei kannattanut ajatusta perustellen useamman arvioijan tarvetta muun muassa kokelaan oikeusturvalla ja useamman arvioijan laajemmalla osaamisella. Jos arvioijia olisi vain yksi, olisi myös suurempi riski, että arvioinnin lopputulokseen vaikuttaisi koesuorituksesta riippumattomat seikat.

4 Ehdotetut muutokset

Valtioneuvoston asetukseen ehdotetaan lisättäväksi koulutusta ja nopeutettua koulutusta koskevien säännösten rinnalle koemallia koskevat säännökset. Lisäksi ehdotetaan, että asetuksen viittaukset liikenteen palveluista annettuun lakiin korjattaisiin vastaamaan lain nykyistä juoksevaa pykälänumerointia ja, että asetukseen tehtäisiin kielellisiä, asetuksen luettavuutta selkeyttäviä täsmennyksiä.

5 Asian valmistelu

Ehdotus on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Asetusmuutoksesta on järjestetty keskustelu- ja kuulemistilaisuus 12.11.2019. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat tavanneet koemallin kehittämistä kiinnostuneista sidosryhmiä ja opetus- ja kulttuuriministeriötä, Opetushallitusta sekä Puolustusvoimia. Hankkeen etenemistä on tiedotettu Valtioneuvoston Hankkeet-internet-sivuilla <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM028:00/2019>, jonne on lisätty myös valmisteluasiakirjat mukaan lukien kuulemistilaisuuden esitysmateriaali. Säädosmuutoksen hankenumero on LVM028:00/2019.

6 Lausuntopalaute

Luonnokset asetuksesta ja perustelumuistiosta olivat lausuntokierroksella 12.2.–10.3.2020 Lausuntopalvelu.fi-portaalissa. Lausunnon saivat jättää kaikki asiasta kiinnostuneet, jonka lisäksi lausuntopyyntö lähetettiin kohdennetusti seuraaville: Ammattiosaamisen kehittämissyhdystys AMKE ry, Ammattipätevyyskouluttajat ry, Antin Autokoulu Oy, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, CAP-Group Oy, Careeria Oy, Datadivers Oy, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry, Helsingin kaupunki, Keskuskauppakamari, Kuljetusalan työelämätoimikunta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Liikennevakuutuskeskus, Liikenteen turvallisuuskouluttajat (LIITU) ry, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, opetus- ja kulttuuriministeriö, Opetushallitus, Poliisihallitus, 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, TTS Työtehoseura, työ- ja elinkeinoministeriö sekä Vantaan ammattiopisto Varia.

Lausunnon antoivat seuraavat 22 tahoja: Ammattiosaamisen kehittämissyhdystys AMKE ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, CAP-Group Oy, Datadivers Oy, Helsingin kaupunki/Stadin ammatti- ja aikuisopisto, Hämeen ammattiinstituutti Oy, Liikenne- ja viestintävirasto, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Linja-auto-

liitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Opetushallitus, opetus- ja kulttuuriministeriö, Poliisihallitus, puolustusministeriö, Pääesikunta, Rahtarit ry, Suomen Autokoululiitto ry, Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy, Traffica Oy, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Vantaan kaupunki/Vantaan ammattiopisto Varia.

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

Useat lausunnonantajat huomauttivat, että 2 a §:ssä olisi selkeämmin tuotava esille, 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. Asetusluonnoksessa ehdotettua ammattipätevyyskokeen suorittamista kerralla ja enintään kahdelle päivälle jaettuna kannattivat AKT ry sekä Autoliikenteen Työnantajaliitto ry. Kokeen jakamista peräkkäisille päiville vastustettiin laajasti muun muassa kustannuksia lisäävänä ja käytännön toteutuksen kannalta hankalana. Osa lausujista piti ehdotusta hyvänä. Vaihtoehtona esitettiin, että kahdessa osassa koetta suoritettaessa ensimmäinen osa, eli hyväksytty teoriakoe, olisi voimassa vuoden ajan. Lisäksi lausunnoissa ehdotettiin, että perustason ammattipätevyyskoe voitaisiin suorittaa kahden peräkkäisen päivän sijaan 30 päivän sisällä.

Annetuissa lausunnoissa kannatettiin 2 a §:n 1 momentissa asetettuja kielitaitovaatimuksia sekä kieltoa käyttää tulkkia koetilanteessa. Useimmat lausunnonantajat arvioivat 2 a §:n 3 momentin mukaisen sähköisen tunnistautumisen olevan tarpeetonta 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 valvottavia sähköisiä teoriakokeita. Rahtarit Ry ja SKAL ry huomauttivat, että etäyhteydellä valvottavan kokeen osalta on varmistettava, että sama henkilö suorittaa kokeen alusta loppuun. Puolustusministeriö huomautti, että sähköinen tunnistautuminen voi olla Puolustusvoimien antamassa koulutuksessa tarpeetonta, ja kirjautumisessa saattaisi ilmetä paikoitellen ongelmia huonojen yhteyksien vuoksi. Rahtarit ry vastusti 2 a §:n 4 momentin mahdollistamaa simulaattorin käyttöä käytännön kokeessa. AKT ry ja Autoliikenteen työnantajaliitto ry ehdottivat, 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 vaiheittain suoritettaessa.

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

Useat lausunnonantajat 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.

SKAL ehdotti, että käytännön kokeen voisi suorittaa myös kokeeseen osallistuvan hankkimalla ajoneuvolla.

Suuri osa lausunnonantajista kannatti asetusluonnoksen 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 Autokoulu-liitto ry. Vaatimusta pidettiin tarpeettomana, arvioijien saatavuutta vaikeuttavana ja kustannuk-sia lisäävänä. Opetushallitus ehdotti, että kahden arvioijan edellytys ei koskisi vaiheittain am-matillisen koulutuksen yhteydessä toteutettavaa ammattipätevyyskoetta. Lisäksi opetus- ja kult-tuuriministeriön lausunnossa esitettiin näkemys, että arvioijien lukumäärästä ei välttämättä olisi mahdollista säätää valtioneuvoston asetuksella.

Stadin ammattiopisto, SKAL ry ja Suomen Autokoulu-liitto ry katsoivat, että perustason ammat-tipätevyyskoulutuksen opetuksesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimukset olisivat riittävät myös kokeesta vastaavalle johtajalle. Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto ry ja Autoliikenteen työnantajaliitto ry kannattivat asetettuja pätevyysvaatimuksia. Lisäksi ehdotettiin, että 13 §:ään lisätään säännökset esteellisyydestä.

Puolustusministeriö huomautti sekä vaatimuksen kahdesta arvioijasta, että pedagogisten opin-tojen suorittamisesta olevan Puolustusvoimille haasteellisia toteuttaa. Puolustusministeriö eh-dotti, että Puolustusvoimissa suoritettavassa perustason ammattipätevyyskokeessa tulisi olla vä-hintään yksi 13 § 1 momentin mukainen pätevyudet omaava arvioija, ja että kokeesta vastaa-valta johtajalta vaadittaisiin 10 §:ssä mainittu perustason ammattipätevyyskoulutuksen opetuk-sesta vastaavan johtajan pätevyys, jolloin opetuksesta vastaava johtaja voisi samalla toimia myös kokeesta vastaavana johtajana. Myös AKT ry ja Autoliikenteen työnantajaliitto ry kan-nattivat kahden arvioijan vaatimuksesta poikkeamista Puolustusvoimien osalta.

Vantaan ammattiopisto Varia piti seitsemän päivän määräaika kokeen arvioimiseksi ja päätök-sen antamiseksi liian lyhyenä. Opetus- ja kulttuuriministeriö huomautti, että tarkka, tiettyihin päiviin sidottu aikaraja voi osoittautua kohtuuttomaksi, ja ehdotti momentin muuttamista vas-taamaan ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 53 §:n 3 momentin mukaista arvioijia kos-kevaa määräaika. Lisäksi opetus- ja kulttuuriministeriö piti epäselvänä sitä, onko arvioinnin määräajasta mahdollista säätää valtioneuvoston asetuksella. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan liikenteen palveluista annetun lain 37 §:ään sisältyvä asetuksenantovaltuus, joka koskee ammattipätevyyskokeen järjestämistä sekä arvioijien ja kokeesta vastaavan johtajan tehtäviä ja pätevyysvaatimuksia, kattaa myös aikataulun kokeen arvioinnille.

Osassa lausunnoista ehdotettiin siirtymäsäännöstä, jonka nojalla pätevyyden omaavat ja tehtä-viä nykyisin hoitava henkilöstö sekä koulutuksenjärjestäjät säilyttäisivät pätevyytensä. Vaihto-ehdoisesti ehdotettiin, että asetukseen sisällytettäisiin pitkä siirtymäaika vanhoille liikenneopet-tajille.

Vantaan ammattiopisto Varia ja AMKE ry ehdottivat, että viranomaisten, työelämätoimikuntien ja koulutuksenjärjestäjien rooleja ja vastuita selvennettäisiin. Lisäksi Vantaan ammattiopisto Varia ehdotti, että 14 §:ssä tarkoitetut ilmoitusvelvoitteet voitaisiin toteuttaa yhdellä ilmoituk-sella.

Perustason ammattipätevyyskokeen korkeaa vaatuvuus- ja laatutasoa pidettiin ensisijaisen tär-keänä. Lausunnoissa korostettiin myös, että liikenteen palveluista annetun lain 34 §:n mukaista jatkokoulutusta ei tulisi voida korvata perustason ammattipätevyyskokeella. Poikkeuksina sal-littaisiin ammattipätevyuden laajentamistilanteet sekä sellaiset liikenteen palveluista annetun lain 29 §:n 1 momentin mukaisten saavutettujen oikeuksien perusteella perustason ammattipä-tevyyden omaavat kuljettajat, jotka suorittavat perustason ammattipätevyyskokeen ensimmäistä kertaa.

Opetushallitus ja opetus- ja kulttuuriministeriö huomauttivat, että ammattipätevyysdirektiivin mahdollistama perustason ammattipätevyyskokeen vaiheittainen suorittaminen ammatillisen koulutuksen yhteydessä tulisi turvata asetuksella. AMKE ry ehdotti, että koulutuksen järjestäjille annettaisiin mahdollisimman suuri itsenäinen vastuu kokeiden toteuttamisesta sekä todistusten myöntämisestä.

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

Lisäksi lausunnoissa esitettiin kielellisiä ja teknisiä muutoksia. Annetuista lausunnoista on laadittu yhteenveto, joka on saatavilla valtioneuvoston hankkeet -sivustolla osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM028:00/2019>.

Lausuntojen huomiointi asetuksen jatkovalmistelussa

Saatujen lausuntojen pohjalta asetusluonnokseen tehtiin seuraavia muutoksia asetusluonnoksen jatkovalmistelussa. Asetusluonnoksen ja perustelumuistion terminologiaa täsmennettiin siten, että perustason ammattipätevyyskoulutukseen liittyvää teoriaosaamista mittaavaa koetta kutsutaan teoriakokeeksi. Asetusluonnoksen 1 §:n 1 momentista poistettiin maininta ”ja siihen sisältyvä teoriakoe” tarpeettomana ja säännöksen luettavuutta selkeyttävänä. Luonnoksen 1 ja 2 a §:ää täsmennettiin lisäämällä niihin maininnat muista liikenteen palveluista annetun lain 193 §:n mukaisista toimivaltaisista viranomaisista. Luonnoksessa ehdotetusta 2 a §:stä poistettiin ehto, jonka mukaan eri päiville jaettu koe tulisi järjestää kahtena peräkkäisenä päivänä ja pykälän muotoilua täsmennettiin ammatillista koulutusta koskevan vaiheittaisen suorittamisen osalta. Lisäksi pykälän sisältämä säännös teoriakokeen kestosta muutettiin yksiselitteisempään muotoon. Pykälän 3 momenttiin lisättiin vaatimus, jonka mukaan kirjalliseen kokeeseen osallistuvan henkilöllisyys tulee todentaa, ja pykälän 5 momentin säännöstä perustason ammattipätevyyskokeen muodostavien kokeiden voimassaolosta täsmennettiin useassa lausunnossa ehdotetun mukaisesti. Lisäksi pykälän perusteluita täydennettiin toteamalla, ettei perustason ammattipätevyyskoetta voisi suorittaa jatkokoulutuksen asemasta, ja selkeytettiin kielellisesti.

Asetusluonnoksen 6 §:n muotoilua täsmennettiin siten, että 1 momentin 3 kohtaan lisättiin uusi d alakohta, joka koskee kuljetusalan perustason ammattipätevyys -tutkinnon osasta annettavaa todistusta. Luonnoksen 8 §:n 2 momentin muotoilua selkeytettiin luettavammaksi ja 11 a §:n perusteluita täydennettiin pykälän 3 momentin osalta säännöksen ymmärrettävyyden parantamiseksi. Luonnoksen 12 §:n 1 momentin 1 kohdan viittaukset liikenteen palveluista annettuun lakiin korjattiin oikeaan muotoon ja pykälän 1 momentin 3 kohdan luettavuutta selkeytettiin muuttamalla *opetuksesta vastaavan johtajan tehtävä* seuraavasti *opetuksesta vastaava johtaja*. Uuden 12 a §:n perusteluita täydennettiin seuraavasti ”Käytännön kokeessa voidaan käyttää myös kokeeseen osallistuvan hankkimaa ajoneuvoa, jos ajoneuvo täyttää ajokorteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/126/EY säädetyt koeajoneuvojen vaatimukset.”

Luonnoksen 13 §:n otsikkoa täsmennettiin pykälän sisältöä vastaavaksi ja 13 § jaettiin kahteen osaan lisäämällä asetusluonnokseen uusi 13 a §. Luonnoksen 13 §:ään lisättiin vaatimukset ammatillisen tutkinnon osana suoritettavan perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän teoriakokeen arvioijista ja uuden 13 a §:n 2 momentissa säädettyä määräaikaa kokeen tai sen osan arvioinnille ja päätöksen antamiselle muutettiin joustavammaksi siten, että seitsemän vuorokauden määräaika arvioinnille muotoiltiin uudelleen. Uuden sanamuodon ”ilman aiheutonta viivästystä” katsottiin olevan käytännön kannalta toimivampi ja riittävä. Lisäksi 13 a §:n

1 momentin b-alakohdassa listattuja tutkintoja täydennettiin tietyillä opetus- ja kulttuuriministeriön asetuksessa ammatillisen koulutuksen tutkintorakenteesta annetun opetus- ja kulttuuriministeriön asetuksen 2 §:n ja liitteen muuttamisesta (1086/2018) tarkoitetuilla tutkinnoilla. Pykälään lisättiin uusi 3 momentti, joka koskee arvioijan ja kokeesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimuksia Puolustusvoimissa.

Lausunnoissa esitettiin joitakin muutoksia, joita ei toteutettu. Nämä ehdotukset ja syyt miksi ehdotettuja muutoksia ei pidetty tarkoituksenmukaisena kuvataan lyhyesti alla.

Puolustusministeriö ehdotti, että Puolustusvoimien järjestämässä koulutuksessa koetta ei tarvitsi suorittaa kerralla. Liikenne- ja viestintävirasto puolestaan ehdotti, että säännökset ammattipätevyyskokeen suorittamisesta vaiheittain koskisivat kaikkien viranomaisten hyväksymien toimijoiden kokeita, siten että jokainen kokeen osa tulisi kuitenkin suorittaa kerralla. Liikenteen palveluista annetun lain 33 § määrittelee reunaehdot perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän teoriakokeen ja perustason ammattipätevyyskokeen vaiheittain suorittamiselle. Muissa kuin lain tarkoittamissa tilanteissa vaiheittain suorittaminen olisi perustason ammattipätevyyskokeen tarkoituksen vastaista.

Useat lausunnonantajat ehdottivat mallia, jossa perustason ammattipätevyyskokeen voisi jakaa yhden päivän aikana vähintään 60 minuuttia kestäviin kokonaisuuksiin, jolloin kunkin kokonaisuuden vastaukset tulisi olla palautettuna ennen tauon alkamista, eikä niihin pääsisi palaamaan. Ehdotettua muutosta ei toteutettu, koska direktiivi 2003/59/EY mahdollistaa kokeen vaiheittaisen suorittamisen vain tietyissä tilanteissa. Ehdotuksen mukaisesti perustason ammattipätevyyskoe voidaan tauottaa kokeen järjestämissuunnitelmassa esitetyllä tavalla.

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. Useissa lausunnoissa tuotiin esille tarve huomioida opiskelijoiden erilaiset tarpeet kokeen keston osalta, ja lausunnoissa arvioitiin, ettei 60 minuutin lisäaika ole riittävä kaikille. Esitystä ei ehdoteta muutettavaksi, koska koemalli on vain yksi kolmesta tavasta saavuttaa ammattipätevyys. Nykyisinkin tarjolla olevassa ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa voidaan koemallia joustavammin huomioida yksilölliset tarpeet esimerkiksi pidemmän vastausajan suhteen.

Lisäksi lausunnoissa ehdotettiin, että vahva sähköinen tunnistautuminen rajattaisiin koskemaan vain etäyhteydellä valvottavia sähköisiä teoriakokeita. Ehdotusta ei toteutettu, jotta kokelaan henkilöllisyydestä voidaan aina varmistua direktiivin edellyttämällä tavalla.

Ehdotusta siirtymäsäännökseksi, joka koskisi aiemmin pätevyyden saavuttaneita, pidettiin kokeen tarkoituksen vastaisena. Lisäksi kokeen tarkoituksen vastaisena pidettiin ehdotusta, jonka mukaan opetuksesta vastaavina johtajina nykyisin toimivat voisivat jatkossa toimia myös kokeesta vastaavina johtajina. Perustason ammattipätevyyskoe on vaihtoehto ammattipätevyyskoulutuksen ja nopeutetun koulutuksen rinnalla. Perustason ammattipätevyyskokeessa osaa-arvioita voidaan yksinomaan koesuorituksen perusteella ja siksi koe eroaa koulutusmalliin sisältyvistä kokeista. Tästä syystä myös kokeesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimukset ovat erilliset koulutuksesta vastaavan johtajan vaatimuksista. Erillisten vaatimusten katsottiin olevan tärkeitä lausuntokierroksella esiin nostetun perustason ammattipätevyyskokeen korkean vaatimus- ja laatutason takaamiseksi.

Vantaan ammattiopisto Varia ehdotti, että 14 §:ssä tarkoitetut ilmoitusvelvoitteet voitaisiin toteuttaa yhdellä ilmoituksella. Tätä muutosehdotusta ei toteutettu, koska ilmoitukset joihin lausunnossa viitattiin liittyvät eri hallinnonalojen viranomaisten tehtäviin ja nykyinen menettely on katsottu toimivaksi.

Lausuntokierroksen jälkeen asetusehdotuksesta poistettiin 15 §:ää koskeva muutosehdotus tarpeettomana. Muutosehdotus toteutettiin valtioneuvoston asetuksella kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta (588/2020), joka tuli voimaan 27.7.2020.

Edellä listattujen muutosten lisäksi säännöksiin tehtiin kielellisiä täsmennyksiä ja lakiteknisiiä muutoksia.

Asetusluonnos on tarkastettu oikeusministeriön laintarkastuksessa.

7 YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 §. *Perustason ammattipätevyyskoulutus ja siihen sisältyvä teoriakoe.* Pykälän nykyistä otsikkoa *Perustason ammattipätevyyskoulutus* tarkennettaisiin lisäämällä siihen määre ”ja siihen sisältyvä teoriakoe”. Pykälän *1 momenttia* tarkennettaisiin tekemällä viittaus tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitteen I jaksossa 1 säädettyihin kuljetusmuotoja yhteisesti koskeviin ja suoritettavaa kuljetusmuotoa erikseen koskeviin määriteltyihin oppiaineisiin. Muutoksen myötä 1 momentissa säädettäisiin, että perustason ammattipätevyyskoulutus sisältää tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitteen I jaksossa 1 säädetty kuljetusmuotoja yhteisesti koskevat ja suoritettavaa kuljetusmuotoa erikseen koskevat määritellyt oppiaineet. Lisäksi momenttia täsmennettäisiin viittamaan kokeen sijaan teoriakokeeseen.

Pykälän 2 momentista poistettaisiin tarpeettomana aukikirjoitettu viittaus *tietyjen 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 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2003/59/EY*, josta asetuksessa käytetään lyhytnimeä tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi. Direktiivi on määritelty jo liikenteen palveluista annetuista laissa eikä samaa viittausta ole tarpeen toistaa sen nojalla annetussa alemman asteisessa sääntelyssä. Lisäksi momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan asetuksen 2 §:n 1 ja 2 momentin säännökset perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisällytettävästä opetuksesta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan edistämiseksi sekä liikenteen riskitekijöiden tunnistamisen kehittämiseksi, vaaratilanteiden välttämiseksi ja onnettomuustilanteissa toimimiseksi ja niiden seurausten lieventämiseksi. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin täsmennys, jonka mukaan opetuksesta vähintään seitsemän tuntia on toteutettava käytännön harjoituksina.

Lisäksi pykälän 2 momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan asetuksen 2 §:n 2 momentin säännös, jonka mukaan perustason ammattipätevyyttä laajennettaessa kuljetusmuodosta toiseen, opetusta on annettava vähintään seitsemän tuntia ja se on toteutettava käytännön harjoituksina. Säännökseen lisättäisiin täsmennys ”edellä mainittua” sanan opetuksen eteen. Momenttiin lisättäisiin myös voimassa olevan asetuksen 2 §:n 2 momentin säännös: ” Tässä momentissa tarkoitettuja käytännön harjoituksia ei voida lukea liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 31 §:ssä säädettyihin ajo-opetuksen vähimmäismääriin.”

Pykälän *3 momenttia* tarkennettaisiin siten, että koulutuskeskuksen olisi annettava opiskelijalle todistus säädetyn *koulutuksen suorittamisesta* opetuksen antamisen sijaan. Lisäksi momenttiin

lisättäisiin maininta muun liikenteen palveluista annetun lain 193 §:n mukaisen toimivaltaisen viranomaisen hyväksymästä koulutuskeskuksesta ja lomakkeesta, jolla todistus annetaan. Momentin loppua täsmennettäisiin seuraavasti ”Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla järjestettyyn teoriakokeeseen ilmoittauduttaessa on esitettävä viraston lomakkeella annettu todistus.”

Lisäksi pykälän ruotsinkieliseen versioon tehtäisiin kielellisiä täsmennyksiä.

2 §. *Ajo-opetuksen toteutus perustason ammattipätevyyskoulutuksessa.* Pykälän nykyiseen ot-sikkoon *Opetuksen toteutus perustason ammattipätevyyskoulutuksessa* lisättäisiin tarkennus *ajo-opetus*. Momentit 1 ja 2 poistettaisiin niiden siirryttyä 1 §:ään. Voimassa olevan pykälän 3 momentista tulisi siten uusi 1 momentti, 4 momentista uusi 2 momentti, 5 momentista uusi 3 momentti ja 6 momentista uusi 4 momentti.

Pykälän uutta *1 momenttia* (entinen 3 momentti) tarkennettaisiin viittaamalla *perustason am-mattipätevyyskoulutuksen ajo-opetukseen*, mikä vastaa pykälän sisältöä.

Uuden *3 momentin* (entinen 5 momentti) muotoilua selkeytettäisiin. Aiempi muotoilu ”opetus on annettava sellaisen teknisen käyttöyhteyden avulla, joka mahdollistaa koulutettavan henki-löllisyyden toteamisen luotettavasti ja reaaliaikaisen vuorovaikutuksen opettajan ja koulutetta-van välillä koko oppitunnin ajan” muutettaisiin seuraavasti ”opetus on annettava sellaisen tek-nisen käyttöyhteyden avulla, jolla koulutettavan henkilöllisyys voidaan todeta luotettavasti ja joka mahdollistaa reaaliaikaisen vuorovaikutuksen opettajan ja koulutettavan välillä koko oppi-tunnin ajan”.

Lisäksi pykälän ruotsinkieliseen versioon tehtäisiin kielellisiä täsmennyksiä. **2 a §.** *Perustason ammattipätevyyskoe.* Asetukseen lisättäisiin uusi 2 a §, jossa on perussäännöt koemallin toteu-tuksesta. Pykälän *1 momentin* mukaan perustason ammattipätevyyskoe muodostuisi teoriako-keesta ja käytännön kokeesta, jotka saisi suorittaa eri päivinä. Yksittäinen koe, teoriakoe tai käytännön koe, tulisi suorittaa kerralla muussa koulutuksessa kuin liikenteen palveluista an-ne-tun lain 33 §:n 1 momentissa tarkoitettussa ammatillisessa koulutuksessa, jossa koe voitaisiin suorittaa vaiheittain. Kokeen saisi tauottaa perustason ammattipätevyyskokeen järjestämissuun-nitelmassa esitetyllä tavalla. Tauoilla mahdollistettaisiin kokelaiden virkistäytyminen osuuk-sien välillä ja tarvittaessa eri koetiloihin siirtyminen. Ammattipätevyyskoe suoritettaisiin suo-meksi tai ruotsiksi. Kuulemistilaisuudessa keskusteltiin tarpeesta suorittaa koe jollakin muulla kielellä, mutta valtaosa sidosryhmistä ei pitänyt sitä kannatettava, sillä kuljettaja-ammattissa työskentelevällä tulee joka tapauksessa olla Suomessa työskennellessään työhön tarvittava kie-litaito ja ammattisanasto hallussa. Koemalli mittaa samaa osaamista kuin koulutusjärjestelmä, jossa myöskin oppilaan tulee kyetä kommunikoidaan suomeksi tai ruotsiksi. Myös tulkin käyttö kokeessa olisi vastaavasti kielletty. Tulkin käyttöön muissa yhteyksissä on liittynyt myös mer-kittäviä haasteita huijausyritysten ja valvonnan osalta varsinkin tilanteissa, joissa tulkittavana on kieli, jota kokeen valvoja ei ymmärrä eikä täten voi valvoa, ettei tulkki samalla avusta koke-lasta kääntäessään kysymyksiä. Mahdollisuutta suorittaa ammattipätevyys jollakin muulla kie-lellä kuin suomeksi tai ruotsiksi voidaan tarkastella myöhemmin uudestaan, jos kuljettaja-am-matissa työskentelevältä ei enää edellytetä aiempaa vastaavaa kielitaitoa jommassa kummassa kansalliskielistä. Jotta kokeen valvonta tapahtuisi asianmukaisella tavalla, valvojana toimiva henkilö ei voisi samanaikaisesti toimia kokeen arvioijan roolissa.

Pykälän *2 momentin* mukaan perustason ammattipätevyyskokeen teoriakokeen tulisi koostua vähintään kahdesta osasta, joista toinen voisi sisältää monivalintatehtäviä tai suoraan vastattavia kysymyksiä tai näiden yhdistelmän. Teoriakokeen toisen osan tulisi muodostua tilanteiden tar-kastelu -tehtävistä, joissa voisi olla kirjalliseen tapahtumainkuvaukseen sekä kuviin ja videoihin pohjautuvia kysymyksiä. Teoriakokeen kesto olisi neljä tuntia, joka voitaisiin jakaa kahteen

jaksoon. Jos koeaika jaetaan kahteen jaksoon, tulisi ensimmäisen jakson tehtävät olla palautetuna ennen jakson päättymistä, jotta kokelaat eivät voi vertailla tai muuttaa enää vastauksiaan muilta saadun tiedon perusteella. Palauttamisen jälkeen jaksoon ei voisi enää palata. Liikenteen palveluista annetun lain 33 §:n 1 momentissa tarkoitettussa ammatillisessa koulutuksessa, jossa yksittäinen koe voidaan asetuksen 2 a §:n 1 momentin nojalla suorittaa vaiheittain, voitaisiin teoriakoe suorittaa useammassa kuin kahdessa jaksossa. Teoriakokeen tehtävien määrä ja vaikeustaso tulisi mitoittaa teoriakokeen kestoja vastaavasti ja kuvata yksityiskohtaisesti perustason ammattipätevyyskokeen järjestämissuunnitelmassa. Teoriakokeen suorittamiseen voisi saada 60 minuuttia pidemmän vastausajan, jos kokeen suorittajalla on lukihäiriö tai muu terveydellinen peruste pidennettyyn koeaikaan. Kokeen suorittajan olisi tällöin esitettävä tästä todisteena kokeeseen ilmoittauduttaessa kirjallinen terveydenhuollon ammattihenkilön tai erityisopettajan allekirjoittama lausunto.

Pykälän 3 momentin mukaan perustason ammattipätevyyskokeen teoriakokeen saisi järjestää kirjallisesti tai sähköisesti siten kuin kokeen järjestämissuunnitelmassa ja siihen saadussa Liikenne- ja viestintäviraston tai muun liikenteen palveluista annetun lain 193 §:n mukaisen toimivaltaisen viranomaisen hyväksynnässä ja ehdoissa on yksilöity. Sidosryhmiltä saadun palautteen perusteella valtaosa tulee tarjoamaan koetta vain sähköisesti muun muassa sen helpomman tarkastettavuuden ja käsialan luettavuuteen liittyvien syiden vuoksi. Kirjalliseen kokeeseen osallistuvan kokelaan henkilöllisyys tulisi todentaa luotettavalla tavalla. Sähköiseen kokeeseen osallistuvan tulisi tehdä vahva sähköinen tunnistautuminen kokeeseen saapuessaan, jotta kokeelaan henkilöllisyydestä voidaan varmistua direktiivin edellyttämällä tavalla.

Pykälän 4 momentin mukaan perustason ammattipätevyyskokeen käytännön kokeen osuudesta enintään 30 minuuttia voitaisiin suorittaa simulaattorilla tai ajoharjoitteluradalla. Simulaattorilla suoritettavaa kokeen osaa voidaan etävalvoa.

Pykälän 5 momentin mukaan teoriakoe olisi voimassa vuoden sen hyväksytystä suorittamisesta ja käytännön kokeen yksittäinen osa, ajokoe tai käytännön koe, olisi voimassa vuoden sen hyväksytystä suorittamisesta. Kokelas voisi suorittaa hylätyn kokeen uudestaan haluamanaan ajankohtana. Liikenteen palveluista annetun lain 33 §:n 1 momentissa tarkoitettussa ammatillisessa koulutuksessa, jossa perustason ammattipätevyyskoe voidaan suorittaa vaiheittain, vuoden voimassaolo laskettaisiin alkamaan siitä, kun kokeen viimeinen vaihe on suoritettu hyväksytysti.

Pykälän 6 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tai muun liikenteen palveluista annetun lain 193 §:n mukaisen toimivaltaisen viranomaisen hyväksymän perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjän olisi annettava ammattipätevyyskokeen suorittajalle päätös Liikenne- ja viestintäviraston tai muun edellä tarkoitetun viranomaisen lomakkeella kokeen tai sen osan suorittamisesta. Liikenne- ja viestintäviraston lomakkeella tarkoitettaisiin lomaketta E707 *Päätös kuorma- ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyskokeesta*, jonka liitteenä on valmiiksi myös kokelaalle tarkoitettu oikaisuvaatimusohje.

Pykälän vaatimukset koskevat myös ammatillisessa koulutuksessa ja Puolustusvoimien koulutuksessa suoritettavaa perustason ammattipätevyyskoetta. Perustason ammattipätevyyskoetta ei voida suorittaa jatkokoulutuksen asemasta. Kerran perustason ammattipätevyyskoulutuksella, nopeutetulla koulutuksella tai perustason ammattipätevyyskokeella ammattipätevyuden saavuttaneen tulee suorittaa jatkokoulutus ammattipätevyuden voimassa pitämiseksi. Pakollisesta perustason ammattipätevyydestä vapautetut kuljettajat (direktiivi 2003/59/EY 4 artikla) voivat hankkia perustason ammattipätevyuden suorittamalla joko perustason ammattipätevyyskoulutuksen, nopeutetun koulutuksen tai perustason ammattipätevyyskokeen. Tämän jälkeen heidän tulee suorittaa jatkokoulutus ammattipätevyuden voimassa pitämiseksi.

5 §. *Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevan toimiminen kuljettajana.* Pykälän 1 momenttiin korjattaisiin viittaukset liikenteen palveluista annetun lain pykäliin niiden uuden juoksevan numeroinnin mukaisiksi.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin täsmennys, jonka mukaan hyväksymisasiakirjan voimassaolo lakkaa myös tilanteessa, jossa opiskelija erotetaan määräaikaista.

Lisäksi pykälän ruotsinkieliseen versioon tehtäisiin kielellisiä täsmennyksiä.

6 §. *Kuljettajan ammattipätevyyskortin tai ajokortin ammattipätevyysmerkinnän hakeminen.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin selkeyttävä ja pykäliä yhdenmukaistava muotoilu ”ja siihen sisältyvän teoriakokeen”. Pykälän 1 momentin 3 kohdan luetteloa selvennettäisiin kielellisesti ja lisättäisiin maininnat ”perustason ammattipätevyyskokeen” ja ”kuljetusalan perustason ammattipätevyys -tutkinnon osan” suorittamisesta sekä ”Puolustusvoimissa suoritetusta ammattipätevydestä”. Lisäyksistä johtuen pykälään tehdään lakitekniisiä muutoksia.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin maininta ajokortin ammattipätevyysmerkinnästä ammattipätevyyskortin rinnalle.

7 §. *Ammattipätevyttä osoittava merkintä.* Pykälän 2 momentin viittaus liikenteen palveluista annettuun lakiin korjattaisiin lain uuden juoksevan pykälänumeroinnin mukaiseksi. Lisäksi momenttiin tehtäisiin kielellisiä korjauksia.

8 §. *Ammattipätevyyskortin luovuttaminen, kortin hävittäminen ja väliaikainen asiakirja.* Pykälän 1 momenttiin vaihdettaisiin sanan ”vastaava” tilalle sana ”sama”, jota on käytetty muualla asetuksessa, jottei voi syntyä väärinkäsitystä siitä tarkoitetaanko vastaavaa vai samaa.

Pykälän 2 momentin loppuun tehtäisiin kielellinen muutos, joka selkeyttäisi momentin luettavuutta.

Pykälän 3 momenttia tarkennettaisiin niin, että lupaviranomaisen sijaan mainittaisiin yksiselitteisesti, että Liikenne- ja viestintävirasto on viranomainen, joka hävittää sille luovutetut ammattipätevyyskortit, jotka on myönnetty Suomessa, jos korttia ei ole noudettu säädettyssä määräajassa.

Pykälän 4 momenttiin korjattaisiin viittaus liikenteen palveluista annetun lain juoksevaan pykälänumerointiin ja tehtäisiin kielellinen muutos.

10 §. *Opettajaa ja opetuksesta vastaavaa johtajaa koskevat vaatimukset.* Pykälän 1 momenttiin korjattaisiin viittaukset liikenteen palveluista annettuun lakiin vastaamaan lain uutta, juoksevaa pykälänumerointia.

Pykälän 2 momenttia täsmennettäisiin sen voimassaolevaa sisältöä vastaavasti, että kyse on ajo-opetusta antavasta opettajasta. Momenttiin tehtäisiin myös kielellinen korjaus.

Lisäksi pykälän ruotsinkieliseen versioon tehtäisiin kielellisiä täsmennyksiä.

11 a §. *Perustason ammattipätevyyskokeen simulaattorivaatimukset.* Asetukseen lisättäisiin uusi 11 a §, jolla säädettäisiin vähimmäisvaatimukset simulaattorille ja sen käytölle, jos kokeen järjestäjä hyödyntää simulaattoria osana järjestämäänsä koetta. Pykälän 1 momentin mukaan ajokokeessa käytettävän simulaattorin tulisi olla korkeatasoinen ja siinä olisi oltava laaja nä-

kymä sekä suoritettavan ajokorttiluokan ajoneuvon hallintalaitteita vastaavat hallintalaitteet. Simulaattorin istuin ja ohjausmekanismi tulisi olla säädettävissä käyttäjäkohtaisesti. Simulaattorinäkömännä olisi vastattava kyseisen ajokorttiluokan ajoneuvosta olevaa näkömää. Simulaattorissa olisi oltava mallinnettuna kuorma- tai linja-auton hallintaan liittyviä sellaisia hallintalaitteita, joita kyseisissä ajoneuvoissa yleisesti on, kuten esimerkiksi hidastin ja telinostin.

Pykälän 2 momentissa täsmennettäisiin, että simulaattorissa käytettävä ohjelmisto ei saisi ohjata koesuoritusta eli antaa kokeen suorittamiseen liittyviä neuvoja, kuten ”ala jarruttaa tässä”. Simulaattorissa käytettävän ohjelmiston tulisi antaa suorituksesta yksityiskohtaisesti perusteltu arviointi. Jos simulaattori ohjeistaisi suorittajaa eli antaisi esimerkiksi suorituksen alussa laitteen käyttöön liittyviä teknisiä ohjeita, tulisi tämän ohjeistuksen kieli olla suorittajan valittavissa joko suomeksi tai ruotsiksi. Simulaattorilla suoritettavaa kokeen osaa olisi mahdollista valvoa etävalvontana. Valvojan tulee varmistua siitä, että sama henkilö suorittaa kokeen alusta loppuun. Valvojana toimiva henkilö ei voi samanaikaisesti toimia kokeen arvioijan roolissa.

Pykälän 3 momentin mukaan simulaattorilla annettavat koeosuudet olisi mainittava kokeen järjestämissuunnitelmassa. Simulaattorikokeessa käytettävän liikenneympäristön olisi vastattava suomalaista liikenneympäristöä tieliikennettä koskevien säännösten osalta. Kun simulaattorilla haluttaisiin testata keliolosuhteiden vaikutusta asiakkaan ajosuoritukseen, tulisi sää- ja keliolosuhteiden olla säädettävissä niin, että asiakkaan kokemat olosuhteet olisivat mahdollisimman lähellä todellisia olosuhteita. Tarkoituksena on erityisesti arvioida ajoneuvon hallintaa kunnoltaan vaihtelevilla ajoradoilla vaihtelevissa ilmasto-olosuhteissa valoisaan ja pimeään aikaan.

12 §. *Koulutuskeskuksen hyväksymistä koskeva hakemus ja jatkokoulutuksen koulutusohjelman hyväksyminen.* Pykälän 1 momentin 1 kohdan viittaus liikenteen palveluista annettuun lakiin korjattaisiin lain juoksevan pykälännumeroinnin mukaiseksi. Pykälän 1 momentin 3 kohtaa selkeytettäisiin muuttamalla ”opetuksesta vastaavan johtajan tehtävä” seuraavasti ”opetuksesta vastaava johtaja”. Lisäksi pykälän 1 momentin 7 kohdassa muutettaisiin sana ”oppilasmääristä” sanaksi ”opiskelijamääristä”.

Pykälän 2 ja 3 momenttiin tehtäisiin kielellisiä, luettavuutta helpottavia muutoksia.

Pykälän 4 momentista poistettaisiin sana ”enintään”, sillä koulutusohjelman hyväksyminen on voimassa tasan viisi vuotta.

Lisäksi pykälän ruotsinkieliseen versioon tehtäisiin kielellisiä täsmennyksiä.

12 a §. *Perustason ammattipätevyyskokeen järjestämistä koskeva hakemus ja sen hyväksyminen.* Asetukseen lisättäisiin uusi 12 a §, jossa säädettäisiin koulutuskeskuksia koskevan, vastaavan 12 §:n tapaan, mitä liitteitä kokeen järjestämistä koskevaan hakemukseen olisi liitettävä. Pykälän 1 momentin 4 kohta koskee kokeessa käytettäviä ajoneuvoja, välineitä ja niiden soveltuvuutta perustason ammattipätevyyskokeen suorittamiseen. Käytännön kokeessa voidaan käyttää myös kokeeseen osallistuvan hankkimaa ajoneuvoa.

Pykälän 2 momentin mukaan hakemuksen hyväksymiseen voitaisiin liittää kokeen toteutusta koskevia, tarkentavia ehtoja. Kokeen järjestäjän olisi ylläpidettävä luetteloa arvioijista ja kokeesta vastaavasta johtajasta, millä mahdollistettaisiin viranomaiselle ajantasainen tieto koetta järjestävän tahon vastuullisista henkilöistä ja heidän yhteystiedoistaan.

13 §. *Teoriakokeen arvioijaa koskevat vaatimukset perustason ammattipätevyyskoulutuksessa.* Pykälän nykyistä otsikkoa *Kokeen arvioijaa koskevat vaatimukset* muutettaisiin pykälän sisältöä paremmin vastaavaksi. Pykälän sanamuotoa selkeytettäisiin lisäämällä siihen tarkennus, että

pykälä käsittelee perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvää teoriakoetta ja sen arvioijilta edellytetyjä vaatimuksia. Lisäksi pykälään lisättäisiin säännös, jonka mukaan ammatillisen tutkinnon osana suoritettavaan perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän teoriakokeen arvioijien osalta noudatetaan sitä, mitä ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) 54 §:n 3 momentissa säädetään.

13 a §. *Perustason ammattipätevyyskokeen arvioijaa ja kokeesta vastaavaa johtajaa koskevat pätevyysvaatimukset sekä kokeen arviointi.* Asetukseen lisättäisiin uusi pykälä, jonka 1 momentti sisältäisi säännökset perustason ammattipätevyyskokeen arvioijaa koskevista vaatimuksista ja vastaavaa johtajaa koskevista pätevyysvaatimuksista. Perustason ammattipätevyyskokeen arvioijia olisi oltava vähintään kaksi. Vähintään yhdellä arvioijista olisi lisäksi oltava kokeesta vastaavan johtajan pätevyys. Useammalla arvioijalla taattaisiin yhtä arvioijaa paremmin kokelaan oikeusturva ja arvioinnin objektiivisuus. Useammalla arvioijalla olisi myös laajempi osaaminen ja ymmärrys kuljetusalan eri osaamisalueista kuin yhdellä arvioijalla. Kokeesta vastaavalla johtajalla olisi oltava voimassa oleva kuorma- tai linja-autonkuljettajan ammattipätevyys, suoritettuna opetustoimen henkilöstön kelpoisuusvaatimuksista annetun asetuksen (986/1998) 22 §:ssä säädetty opettajan pedagogiset opinnot, voimassa oleva liikenneopettajalupa ja suoritettuna liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimista koskeva tutkinnon osa ja jompikumpi seuraavista: a) vähintään yhden vuoden kokemus C-, CE- tai D-luokkaan kuuluvan ajoneuvon päätoimisena kuljettajana toimimisesta tai b) kuljetusalan, linja-autonkuljettajan, yhdistelmäajoneuvonkuljettajan tai puutavaran autokuljetuksen ammattitutkinto, ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 6 §:n 1 momentin nojalla annetussa opetus- ja kulttuuriministeriön asetuksessa tarkoitettu kuljetuspalvelujen osaamisalalla suoritettu logistiikan perustutkinto taikka palvelukuljetusten osaamisalalla, tavarakuljetusten osaamisalalla, metsäteollisuuden kuljetusten osaamisalalla tai henkilökuljetusten osaamisalalla suoritettu kuljetusalan ammattitutkinto. Vastaavat pätevyysvaatimukset on asetettu jo aiemmin koulutusjärjestelmän opetuksesta vastaavalle johtajalle pois lukien, kokeen vastaavalta johtajalta lisäksi edellytetyt opettajan pedagogiset opinnot. Tällä varmistettaisiin se, että myös koemallissa, jonka tulee mitata vastaavaa osaamista kuin koulutusmallin, vähintään yhdellä arvioijista olisi koulutusta myös arvioinnin tekemiseen. Tämä tukisi osaltaan kokelaan oikeutta saada tasapuolinen ja asianmukaisesti tehty arviointi. Valvojana toimiva henkilö ei voi samanaikaisesti toimia kokeen arvioijan roolissa.

Koska perustason ammattipätevyyskokeen suorittajan osaamista arvioitaisiin yksinomaan koesuorituksen perusteella, on asetusluonnoksen valmistelussa arvioitu tarkoituksenmukaiseksi, että perustason ammattipätevyyskokeesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimukset olisivat erilliset ja eroaisivat asetuksen 10 §:ssä säädetystä opetuksesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimuksista. Pätevyysvaatimukset koskisivat kaikkia perustason ammattipätevyyskoetta tarjoavia, ellei asetuksessa toisin säädettäisi. Puolustusvoimien järjestämän perustason ammattipätevyyskokeen arvioijista ja vastaavasta johtajasta säädettäisiin asetuksen 13 a §:n 3 momentissa.

Pykälän 2 momentin mukaan perustason ammattipätevyyskokeen arvioijalla olisi oltava kokeessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus sekä riittävä koulutuksella, työkokemuksella tai muulla tavalla hankittu osaaminen ja ammattitaito sekä koevaatimusten ja kuljetusalan lainsäädännön ja käytäntöjen tuntemus. Kokeen arvioijan olisi tehtävä arviointi ja annettava suorittajalle päätös kokeen suorittamisesta ilman aiheutonta viivytystä kokeen tai kokeen osan suorittamisesta. Mikäli arvioinnin ja päätöksen saamisessa kestäisi kohtuuttoman pitkään, kokeen suorittaja voi valittaa koulutuksen järjestäjästä Liikenne- ja viestintävirastolle. Alustavasti suunniteltiin, että arvioinnin kesto kirjattaisiin asetukseen tiettyinä päivien lukumääränä, mutta todettiin, että tällainen kirjaus olisi liian rajoittava, eikä huomioisi mahdollisesti muuttunutta tilannetta. Siksi arvioinnin keston ilmaukseksi esitetään ilman aiheutonta viivytystä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ammattipätevyyskokeen arvioijan ja vastaavan johtajan pätevyysvaatimuksista Puolustusvoimissa. Puolustusvoimissa ammattipätevyyskokeen järjestäminen edellyttäisi, että kokeella on vähintään yksi arvioija sekä kokeesta vastaava johtaja. Arvioijalla olisi oltava pykälän 2 momentin mukainen pätevyys ja kokeesta vastaavan johtajan olisi täytettävä 10 §:ssä säädetyt perustason ammattipätevyyskoulutuksen opetuksesta vastaava johtajaa koskevat vaatimukset.

14 §. Rekisteriin tehtävät ilmoitukset ja merkinnät. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjä ilmoitusvelvolliseksi koulutuksen järjestäjän lisäksi. Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin maininta perustason ammattipätevyyskokeesta. Pykälän 1 momentin 5 kohdan sanamuotoa täsmennettäisiin ja yhdenmukaistettaisiin siten, että opetustodistuksen sijaan viitataan todistukseen. Lisäksi kohtaan tehtäisiin kielellinen korjaus.

Pykälän 2 momenttia täsmennettäisiin huomioimaan myös koemalli lisäämällä momenttiin maininta ”tai kokeen ensimmäisen osan”. Lisäyksen myötä pykälän 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu ilmoitus olisi tehtävä myös viimeistään 10 vuorokautta ennen perustason ammattipätevyyskokeen ensimmäisen osan alkamista.

Lisäksi pykälän ruotsinkieliseen versioon tehtäisiin kielellisiä täsmennyksiä.

8 VOIMAANTULO

Esitetään, että valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta tulisi voimaan 16 päivänä marraskuuta 2020.