

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ HE 50/2020 vp KOSKIEN TIELIIKENTEEN AMMATTIPÄTEVYYS-DIREKTIIVIN JA AJOKORTTIDIREKTIIVIN MUUTOSTEN TÄYTÄNTÖÖNPANOLAKEJA

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan hallituksen esityksestä eduskunnalle HE 50/2020 tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muutosten täytäntöönpanoa koskeviksi laeiksi seuraavaa:

Muutosesitysten päätarkoituksena on toteuttaa EU:n ammattipätevyysdirektiiviin 2003/59/EY ja ajokorttidirektiiviin 2006/126/EY huhtikuussa 2018 säädetyt muutokset lainsäädännösämmme.

1. Soveltamisalapoikkeukset (liikennepalvelulain 28 §)

Esityksessä on yhdistetty ammattipätevyysdirektiivin 2 artiklan 1.c- ja 1.d-poikkeukset yhdeksi 3)-kohdan poikkeukseksi. Edellytys ”ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi” liittyy direktiivissä yksinomaan 1.d.-kohdan poikkeukseen, eikä sen laajentamiseen ja siten kansalliseen lisärajoittamiseen ole perustetta. Nyt hallituksen esityksessä ”ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi” -edellytys on laajennettu koskemaan myös direktiivin 1.c.-kohdan poikkeusta, vaikkei kyseistä edellytystä ole direktiivissä.

Lisäksi direktiivissä 1.d.-kohdan soveltamisalue on laajempi kuin lain 3)-kohdassa mainittu ”varikkoalue”. Direktiivin 1.d.-kohdassa puhutaan ”liikenteenharjoittajan käyttämän lähimmän huoltotukikohdan läheisyydessä sijaitsevaan huoltokeskukseen tai sijaitsevasta huoltokeskuksesta”.

Esitämme, että liikennepalvelulain 28 §:n 1 momentin 3)-kohta jaetaan kahdeksi erilliseksi kohdaksi seuraavasti:

”3) ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi ja ajoneuvoa koeajetaan tai siirretään korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä, siirretään varikkoalueella pesun, siivouksen tai tankkauksen yhteydessä, siirretään ajoneuvojen myynti- ja markkinointitapahtumiin tai myyntipisteiden välillä, koeajetaan ajoneuvon parantamiseksi teknisesti taikka koeajetaan uusi tai muunnettu ajoneuvo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä;

x) ajoneuvoa koeajetaan tai siirretään korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä, siirretään ajoneuvojen myynti- ja markkinointitapahtumiin tai myyntipisteiden välillä, koeajetaan ajoneuvon parantamiseksi teknisesti taikka koeajetaan uusi tai muunnettu ajoneuvo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä.”

Esitetyn liikennepalvelulain 28 §:n 1 momentin 5)-kohdan sisältö vaatii tarkennusta: mitä tarkoitetaan ”lisäajo-opetuksella” esimerkiksi suhteessa ammatillisen tutkinnon yhteydessä suoritettavaan perustason ammattipätevyyteen. Direktiivin muutosta säädettäessä tarkoituksena oli Ruotsin aloitteesta mahdollistaa ammatillisen koulutuksen toteutus laajasti työpaikoilla. Samaan on siirrytty Suomessa ammatillisen koulutuksen kokonaisuutoksen myötä. Esitetyllä lainmuutoksella ei saa vaarantaa ammatillisen koulutuksen toteutusta kuljettajakoulutuksessa, johon kuuluu oleellisena osana laajaa työpaikalla oppimista työpaikan ajoneuvoilla unohtamatta myöskään lainsäädäntöömme sisällytetyä koulutussopimusta.

Esitetystä liikennepalvelulain 28 §:n 1 momentin 8)-kohdasta on jätetty pois maaseuturajaus, vaikka se on direktiivin 2 artiklan 2. kohdassa. Yksityiskohtaisissa perusteluissa on mainittu, että poikkeuksella on mahdollistettu tuotteiden kuljetus myytäväksi jossakin tietyssä paikassa, esimerkiksi torilla tai markkinoilla. Itse säädösteksti on kuitenkin laajempi, koska vastaavaa rajausta ei siellä ole. Tori- ja markkinapaikkarajaus olisi syytä sisällyttää myös säädöstekstiin.

Esitämme, että liikennepalvelulain 28 §:n 1 momentin 8)-kohtaa muutetaan seuraavasti:

”8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja, koneita tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään, ja kuljettajan pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen taikka ajoneuvolla kuljetetaan *maaseudulla* vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä *tori- tai markkinapaikassa* edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen; taikka”

2. Muun koulutuksen huomioiminen (liikennepalvelulain 29 § ja 34 §, ammattipätevyysasetuksen 3 §)

Muun kuljettajan ammattitaitoa ylläpitävän koulutuksen hyväksi lukeminen on perusteltua säilyttää mahdollisimman laajana. Hallituksen esityksessä se onkin mahdollistettu sekä perustason ammattipätevyyskoulutuksessa (lain 29 §) että jatkokoulutuksessa (lain 34 §).

Valtioneuvoston asetuksen 3 §:n 1 momenttiin on sisällytetty esimerkkilista hyväksi luettavien koulutusten osalta. Koska listasta ei saa tyhjentävää nyt eikä tulevaisuudessa, on hyvä, että listan alkuun on lisätty ”muun muassa”.

Luettaessa hyväksi muuta Euroopan unionin lainsäädännössä vaadittua koulutusta täytyy tietenkin huomioida ja varmistaa koulutuksen todellinen kesto. Esimerkkilistan koulutuksista ainoastaan 1)-kohdan mukainen, direktiivissä 2008/68/EY edellytetty vaarallisten aineiden kul-

jetusta koskeva koulutus on kestoalta säännelty. Muiden koulutusten osalta hyväksi lukeminen ei tietenkään voi johtaa siihen, että koulutuskeskus voisi 5 momentin mukaan päättää esimerkiksi kolmen tunnin vammaisuuteen liittyvän tietoisuutta lisäävän koulutuksen hyväksilukemisen yhdeksi seitsemän tunnin jatkokoulutuspäiväksi. Koska direktiivissä on asetettu jatkokoulutuksen ajallinen kesto (5 x 7 tuntia) ensisijaiseksi, muun koulutuksen hyväksilukeminen ei voi sivuuttaa sitä. Tämä olisi hyvä huomioida yksityiskohtaisissa perusteluissa.

3. Määräyksenantovalta perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvästä kokeesta (liikennepalvelulain 29 §)

Liikennepalvelulain 29 §:n 5 momenttiin on lisätty Liikenne- ja viestintävirastolle uusi määräyksenanto-oikeus: ”Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta.” Lisäystä ei ole perusteltu lainkaan yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Lisäyksessä on sivuutettu liikennepalvelulain 193 §:ssä säädetty toimivaltaisten viranomaisten kolmijako. Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat Liikenne- ja viestintävirasto, opetus- ja kulttuuriministeriö (Opetushallitus) ja pääesikunta (Puolustusvoimat).

Jos perustason ammattipätevyys suoritetaan opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymässä koulutuskeskuksessa osana siellä annettavaa ammatillista koulutusta, perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien teoriakokeiden ja perustason ammattipätevyyskokeiden järjestämisestä ja valvonnasta vastaa ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 120 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettu työelämätoimikunta (193 § 2 mom). Jos perustason ammattipätevyys suoritetaan puolestaan pääesikunnan hyväksymässä koulutuskeskuksessa Puolustusvoimien kuljettajakoulutusta antavassa Puolustusvoimien yksikössä Puolustusvoimien ajokortin suorittamisen yhteydessä, Puolustusvoimat vastaa kokeiden järjestämisestä ja valvonnasta (193 § 3 mom). Liikenne- ja viestintävirasto vastaa liikennepalvelulain 193 §:n 4 momentin mukaan yksinomaan muiden perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien kokeiden järjestämisestä ja valvonnasta.

Esityksellä Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin siis määräyksenanto-oikeus kaikkien liikennepalvelulain 193 §:n toimivaltaisten viranomaisten vastuulle kuuluvien ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta. Tämä rikkoo kolmivaltaisen viranomaismallimme, eikä tarkoitusta siihen ole edes ilmoitettu perusteluissa. Liikenne- ja viestintävirastolle esitetty määräyksenanto-oikeus tulisi poistaa.

Esitämme, että liikennepalvelulain 29 §:n 5 momenttia muutetaan seuraavasti:

”Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettun perustason ammattipätevyuden sisällöstä sekä 1 momentissa tarkoitetuista saavutetuista oikeuksista, 2 momentissa tarkoitettun muun koulutuksen hyväksi lukemisesta ja 3 momentissa

tarkoitettuna koulutuksen toteutuksesta. ~~Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta.~~

4. Etäopetus ja verkko-opetus (ammattipätevyysasetuksen 11 §)

Esitetyssä ammattipätevyysasetuksen 11 §:n 4 momentissa on eroteltu toisistaan etäyhteydellä eli ”tieto- ja viestintätekniiikan välineiden avulla” annettava opetus ja verkko-opetus, jossa koulutettava suorittaa itsenäisesti teoriaopetusta verkossa oppimista tukevan ohjelmiston ja tieto- ja viestintätekniiikan välineiden avulla (HE s. 25).

Esityksessä ei ole eroteltu valvomatonta verkko-opetusta ja valvottua verkko-opetusta toisistaan. Valvomatonta, opiskelijan täysin itsenäiseen opiskeluun perustuva verkko-opetus on eri asia kuin valvottu verkko-opetus. Valvottu verkko-opetus on täysin rinnasteinen etäyhteydellä eli ”tieto- ja viestintätekniiikan välineiden avulla” annettavaan koulutukseen: siinä koulutettavan henkilöllisyys varmistetaan ja kouluttaja valvoo reaaliaikaisesti teknisen yhteyden kautta koulutettavan aktiivista koulutukseen osallistumista. Tämä tulisi huomioida ainakin yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Direktiivin liitteen I jaksoon 4 sisällytetty 12 tunnin enimmäismäärä tulisi rajata koskemaan jatkokoulutuksessa yksinomaan valvomatonta verkko-opetusta.

Valitettavasti esityksessä mennään kaikinensa verkko-opetuksen osalta ammattipätevyysdirektiivin muutoksesta johtuen nykytilannetta selkeästi huonompaan suuntaan, mikä vaarantaa Suomessa kansallisesti toteutetut opetusmenetelmien ja -välineiden uudistamiset ja kehittämistyöt. Verkko-opetus (valvottu ja valvomatonta) on mahdollistettu tähän asti Suomessa lähes rajoituksetta sekä perustason ammattipätevyyskoulutuksessa että jatkokoulutuksessa, mikä on tuonut koulutuksen järjestämiseen joustoja ja kustannussäästöjä sekä jatkokoulutukseen osallistuville mielekkyyttä ja positiivisia yksilölähtöisiä oppimistuloksia. Lisäksi on huomioitava, että verkko-opetuksella on vähennetty liikenteen päästöjä koulutukseen matkustamisen poistuttua. Opetuksen nykyaikaiset, monipuoliset välineet ja menetelmät ovat myös juurtuneet jo kaikkeen muuhunkin perusopetukseemme ja ammatilliseen koulutukseen.

Asetuksen 11 §:n 4 momenttiin on esitetty lisättäväksi: ”Käytännön harjoituksia ei saa toteuttaa tieto- ja viestintätekniiikan välineiden avulla”. Ammattipätevyysdirektiivissä ei ole asetettu tällaista kieltoa. Direktiivin johdannon kohdan 12 mukaan ”jäsenvaltioille olisi annettava selkeä mahdollisuus parantaa ja nykyaikaistaa koulutuskäytäntöjä”. Direktiivin liitteen 1 jaksossa 4 edellytetään ainoastaan, että ”verkko-opetusta käytettäessä hyväksytyn koulutuskeskuksen on varmistettava, että koulutuksen asianmukainen laatu säilytetään”. Suomessa on kehitetty nimenomaan kuljetusalan koulutukseen VR-tekniikkaan perustuvia harjoitteita, jotka ovat laadullisesti ja sisällöltään Euroopan parhaita ja jotka vastaavat käytännön harjoitteita. Tätä kehitystä monipuolisiin ja yksilökohtaisiin oppimismahdollisuuksiin ei ole syytä keskeyttää.

Esitämme, että asetuksen 11 §:n 4 momenttia muutetaan seuraavasti:

”Opetusta voidaan antaa tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla, tavalla, joka mahdollistaa koulutettavan henkilöllisyyden toteamisen luotettavasti. ~~Käytännön harjoituksia ei saa toteuttaa tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla.~~ Jatkokoulutuksessa valvomattoman verkko-opetuksen enimmäismäärä on 12 tuntia.”

5. Ajokorttilain muutokset

Ajokorttilain 5 §:n 1 momentin 9.b)-kohdan nykyinen ”linja-auton kuljettajan ammatillinen perustutkinto” esitetään korvattavan ”linja-autonkuljettajan tehtäviin valmistavalla ammatillisella perustutkinnolla”. Esitys on hyvä, koska nykyinen terminologia ei itse asiassa vastaa mitään olemassa olevaa tutkintoa ja koska terminologian pitää olla sellainen, että ammatillisten tutkintojen nimikkeissä tapahtuvat muutokset eivät rajaa tulevaisuudessakaan 18-vuoden ikärajaa pois D-ajokorttiluokassa. Vastaavanlainen muutos on esitetty 3 momenttiin.

Ajokorttilain 5 §:n 6 momenttia esitetään muutettavaksi niin, että ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevan oikeus käyttää B- ja BE-luokan ajo-oikeutta 17 vuoden täytettyään ja ennen 18 vuoden ikää laajennettaisiin ”opiskeluun liittyviin ajoihin”. Esitys on hyvä, koska nykyinen rajausta ajo-oikeuden käyttämiseen ainoastaan ”opiskeluun sisältyvään työpaikalla järjestettävään koulutukseen liittyviin ajoihin” aiheuttaa ammatillisen kuljettajakoulutuksen toteutuksessa monilla paikkakunnilla vaikeuksia, koska julkista liikennettä ei ole saatavilla oppilaitokseen tai oppilaitoksen omiin harjoittelupaikkoihin.

Pidämme ajokorttilain 17 §:n lisäsesitystä tarpeellisena hallituksen esitykseen kirjatulla perusteluilla.

Helsingissä 15. päivänä toukokuuta 2020

AUTOLIIKENTEEN TYÖNANTAJALIITTO RY



Mari Vasarainen
toimitusjohtaja