

## Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

### Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muutosten täytäntöönpanoa koskeviksi laeiksi HE 50/2020 vp

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt kirjallista asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muutosten täytäntöönpanoa koskeviksi laeiksi HE 50/2020 vp. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut esitykseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

#### 1. Yleistä

Esityksessä ehdotettavilla laeilla liikenteen palveluista annetun lain ja ajokorttilain muuttamisesta pantaisiin täytäntöön ammattipätevyys- ja ajokorttidirektiivien muutokset. SKAL ottaa kantaa ehdotettuihin muutoksiin ja sen lisäksi tekee muutosesityksiä liikennepalvelulakiin ja ajokorttilakiin.

SKAL pitää perusteltuna tehdä direktiivimuutoksen edellyttämät muutokset kansalliseen lainsäädäntöön, mutta toteaa, että muutokset olisi ollut hyvä tehdä jo aiemmin, jotta olisi jäänyt aikaa valmistautua muutoksiin ennen niiden voimaan tuloa. Samoin lopullisesta esityksestä olisi ollut hyvä päästä käymään keskustelua esimerkiksi etäkuulemisen muodossa. SKAL:illa on hyvä kokemus myös valiokunnan kuulemistilaisuudesta EU:n Green Deal -esityksen yhteydessä.

#### Nykytila ja sen arviointi

Nykytilan kuvauksessa kerrotaan muutoksista, joita on tehty säädöksiin koskien poikkeuksia soveltamisalasta. Tässä ei kuitenkaan todeta muutosta, joka tehtiin kansallisiin säädöksiin koskien itse soveltamisalaa. 1.7.2018 tuli voimaan muutos, jonka mukaan kuljettajan ammattipätevyysvaatimus koskee tieliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivia luonnollisia henkilöitä. Aiemmin vaatimus oli koskenut kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettamista kaikissa tilanteissa. Muutos jätti aiempaan verrattuna soveltamisalan ulkopuolella ajoneuvon kuljettamisen, joka ei liity henkilöiden tai tavaran kuljettamiseen, kuten erilaiset esittely- ja koeajot ja ajoneuvojen siirrot.

Nykytilan kuvauksessa todetaan, että Suomessa on sallittu verkko-opetus lähes rajoituksetta. Tämä pitää tietyllä tavalla paikkansa, mutta on huomattava, että tämä mahdollisuus on ollut olemassa vain helmikuusta 2019 alkaen eli noin vuoden verran. Tänä aikana ei ole ehtinyt kertyä kovin paljoa kokemuksia kyseisestä koulutuksesta tai sen valvonnasta. Sen sijaan etäopetus jatkuvan videoyhteyden avulla on ollut periaatteessa mahdollista alusta saakka, ja tekniikan kehittyttyä käytännössäkin jo ainakin 5 vuoden ajan.

## 2. Liikennepalvelulaki

### 28 § Poikkeukset kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyysvaatimuksesta

Pykälän kohtaan 3 on lisätty edellytys siitä, että ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi. SKAL pitää lisäystä tässä kohtaa virheellisenä, koska direktiivin 2 artiklan kohdassa 1 c) ei ole tällaista edellytystä. SKAL:n mielestä voimassa oleva säädös on toiminut hyvin. Kuten perusteluissa todetaan, se on mahdollistanut huoltohenkilökunnalle tarpeelliset ajoneuvojen siirtämiset korjaamisen, huoltamisen ja katsastamisen yhteydessä. SKAL esittää virheen korjaamiseksi, että varikkoalueella tapahtuvan pesun, siivouksen ja tankkauksen yhteydessä varikkoalueella tapahtuvien siirtojen osalta tehdään oma uusi kohta.

Kohtaan 5 on lisätty edellytys siitä, että kyseessä ei saa olla kaupallinen kuljetus. SKAL katsoo, että kohtaa on täsmennettävä. SKAL pitää välttämättömänä, täsmennetään siten, että on oltava mahdollista harjoitella työpaikoilla todellisissa ajotehtävissä. Tämä mahdollisuus ei kuitenkaan koskisi sellaisia sovittuja, toistuvia kuljetustehtäviä, joissa kuljetusasiakasta palvelevat pelkästään koulutuskeskuksen oppilaat.

### 29 § Kuorma- ja linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys

Pykäläkohtaiset perustelut eivät vastaa lainkaan pykälään tehtäviä muutoksia. Perusteluissa todetaan: *”pykälän 2 momentin viimeisen virkkeen sanamuotoa tarkennettaisiin lisäämällä siihen kohta, jonka mukaan perustason ammattipätevyys suoritetaan erikseen kuorma-auton- tai linja-autonkuljettajana toimimista varten ja siinä voidaan lukea hyväksi muuta EU-lainsäädännössä vaadittua koulutusta. Lain aiempi sanamuoto oli laveampi ja totesi hyväksilukemisesta vain yleisesti ”siten kuin siitä erikseen säädetään”. Voimassa oleva sanamuoto kuitenkin on paljon suppeampi ja sallii hyväksiluvun vain EU:n liikenteenharjoittajasetuksen 8 artiklassa tarkoitetun pätevyyden osalta, ja siitäkin vain siten kuin siitä erikseen säädetään.*

Tältä osin itse pykälään tehty laajennusehdotus on paikallaan, direktiivin mukaisesti on tarpeen laajentaa muun koulutuksen hyväksyttävyyttä, mutta se tulee kirjata myös perusteluihin.

Pykälän 5 momentin osalta todetaan seuraavaa: *”Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin tekninen tarkennus muun koulutuksen hyväksilukemisesta; valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitetun perustason ammattipätevyyden sisällöstä sekä 1 momentissa tarkoitetuista saavutetuista oikeuksista, 2 momentissa tarkoitetun muun koulutuksen hyväksilukemisesta ja 3 momentissa tarkoitetun koulutuksen toteutuksesta.”*

Tekninen muutos on tarpeen ja on ehdotettu toteutettavaksi muuttamalla aiemmin 2 momentin kohdalla todettu tietty pätevyys yleisemmin muuksi koulutukseksi. Sen lisäksi momenttiin ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle lisättäväksi valtuutus antaa tarkempia määräyksiä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta. Tällaisesta valtuutuksesta ei puhuta perusteluissa mitään, eikä SKAL:n näkemyksen mukaan liity mitenkään direktiivin täytäntöönpanoon tai muutenkaan tähän esitykseen.

SKAL esittää edellä mainitun valtuutuksen poistamista tästä asiayhteydestä, koska sen tarvetta ei ole mitenkään perusteltu.

#### **34 §: Jatkokoulutus**

Kuten edellä perustason ammattipätevyyden kohdalla, SKAL pitää hyväksyttävyyden laajennusta hyvänä. SKAL kuitenkin toteaa, että muuta Euroopan unionin lainsäädännössä vaadittua koulutusta hyväksyttäessä täytyy huomioida ja varmistaa koulutuksen todellinen kesto.

Tästä syystä SKAL toteaa, että olisi ollut paikallaan säilyttää Suomessa hyvin toiminut järjestelmä: koulutusohjelmia hyväksyttäessä Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy ohjelman, mikäli sen sisältö ja ajallinen kesto ovat kohdallaan. Samalla Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarkastaa sisällöstä mahdollisen vastaavuuden muun EU:ssa hyväksytyyn koulutuksen osalta ja kirjata sen, varmistakseen ettei 5 vuoden jatkokoulutukseen sisälly sallittua enempää tällaista muuta EU:n lainsäädännössä vaadittua koulutusta.

Erityisesti Suomen järjestelmän säilyttämiseksi ja muutetussakin muodossa muun koulutuksen todellisen keston huomioimiseksi SKAL esittää, että hyväksi lukemisen sijaan säädettäisiin muun koulutuksen hyväksymisestä: ”...*, muun unionin lainsäädännössä edellytetyn koulutuksen **hyväksymisestä hyväksilukemisesta** jatkokoulutuksessa, ...*”.

#### **38 §: Kuorma- ja linja-autonkuljettajan koulutusta ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säilyttäminen**

SKAL pitää hyvänä, että ammattipätevyyskoulutusta ja -koetta koskevien tietojen kirjaamista ja säilyttämistä koskevaa sääntelyä täsmennettäisiin.

SKAL:n mielestä on erittäin hyvä, että ammattipätevyyskoulutuksen osalta selkeästi määritellään ja erotellaan tosiaikainen etäopetus ja verkko-opetus tarkoin ja selkeästi omiksi erillisiksi opetusmuodoikseen. Videoyhteyden avulla annettava opetusta ei tule jatkossakaan rajata, vaan rajausta voi koskea ainoastaan varsinaista itsenäistä verkko-opetusta. Rajoittamattoman etäopetuksen osalta on tärkeää, että koko koulutuksen ajan on toimiva kahdensuuntainen yhteys oppilaan ja kouluttajan välillä osallistumisen varmistamiseksi. SKAL esittää, että epäselvyyksien välttämiseksi tarvitaan määrittelyt myös varsinaisiin pykäläteksteihin, joko lakiin tai asetukseen.

SKAL ihmettelee, miksi tässä vaiheessa on otettu lainsäädäntöön ammattitaitoa osoittavan todistuksen ranskankielinen lyhenne CAP (certificat d'aptitude professionnell), kun sitä ei käytetä esimerkiksi ruotsinkielisessä versiossakaan. Suomalaisessa lainsäädännössä olisi hyvä käyttää suomenkielisiä termejä, eli siis ammattitaitoa osoittava todistus CAP-todistuksen sijaan.

### 3. Alemman asteinen sääntely

#### **Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta**

Osa direktiivin säännöksistä on tarkoitus panna täytäntöön antamalla valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta. SKAL pitää erittäin hyvänä, että muutosasetusehdotus on sisällytetty hallituksen esityskokonaisuuteen.

#### **3 §: Muun koulutuksen hyväksilukeminen perustason ammattipätevyyskoulutuksessa**

SKAL toistaa asetusta koskien saman kuin jo lain puolella valtuutusten yhteydessä eli että hyväksiluvun sijaan on syytä käyttää termiä hyväksyminen: ”*Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa ja jatkokoulutuksessa opetuksen määrän vähennyksenä voidaan tässä pykälässä säädetyin edellytyksin **hyväksyä ~~lukea hyväksi~~: ...***”

#### **11 §: Opetusvälineitä ja -menetelmiä sekä oppitunnin kestoa koskevat vaatimukset**

Pykälään on tarkoitus lisätä uusi 4 momentti, joka sisältäisi ehdot ja rajoitukset verkko- tai etäopetuksen antamiselle. Kuten jo lain 38 pykälän kohdalla on todettu, on erittäin hyvä tosiaikainen etäopetus ja verkko-opetus on tarkoin ja selkeästi määritelty omiksi opetusmuodoikseen. SKAL esittää, että perustelussa olevat verkko-opetuksen ja etäopetuksen määritelmät sisällytetään myös suoraan tähän uuteen 4 momenttiin.

### 4. Muita muutosesityksiä ajokortti- ja ammattipätevyysäädöksiin

#### **Ammattipätevyyden hankkiminen**

SKAL edellyttää, että jo liikennepalvelulain muutoksessa hyväksytty ammattipätevyyden koemalli on saatava pikaisesti käyttöön. Lakimuutos on ollut voimassa vuoden 2020 alusta, mutta toteutusta ei ole vielä voinut aloittaa. SKAL pitää tärkeänä, että koemallin mukaisesti järjestettäviä kokeita on saatavilla riittävästi ja että kokeiden hinta ei nouse liian korkeaksi.

SKAL esittää hyväksymisasiakirjan myöntämismahdollisuuden palauttamista takaisin kaikille kouluttajille. Kun ammattipätevyyskoulutuksia aloitettiin, kaikilla koulutuskeskuksilla, joilla oli pitkäkestoisia koulutuksia, oli mahdollista myöntää hyväksymisasiakirja. Sittemmin mahdollisuus on rajautunut vain opetus- ja kulttuuriministeriön luvan perusteella toimiville koulutuskeskuksille.

## Ajokortin hankkiminen

SKAL esittää, että raskaan kaluston eli ryhmän 2 ajokorttikoulutusta uudistetaan. Kun ryhmän 1 ajokorttikoulutuksen muutosta valmisteltiin, todettiin, että ryhmän 2 koulutuksia muutetaan sen jälkeen, kun ammattipätevyyden hankkimiseksi on saatu myös koemalli. Nyt koemallista on säädetty laissa, joten voitaisiin aloittaa myös ryhmän 2 ajokorttikoulutuksen muutoksen suunnittelu. SKAL katsoo, että pakollisen opetuksen määriä voitaisiin jonkin verran vähentää, mutta on sitä mieltä, että pakollista opetusta ei voi kokonaan poistaa.

Ammattipätevyyden perusteella saa oikeuden pienempiin opetusmääriin ajokorttien korotuskoulutuksessa. SKAL esittää, että jatkossa tämän hyödyntämisessä ei olisi välissä vuoden karenssiaikaa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen  
toimitusjohtaja

Ari Herrala  
edunvalvontajohtaja