

Plenum

Torsdag 14.5.2020 kl. 16.00—18.40

5. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om genomförande av ändringarna i direktivet om yrkeskompetens i vägtrafik och körkortsdirektivet

Regeringens proposition RP 50/2020 rd

Remissdebatt

Andre vice talman Juho Eerola: Ärende 5 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras högst 30 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet.

Debatt

17.46 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Käsillä on hallituksen esitys, jolla esitetään muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, ajokorttilakia sekä valtioneuvoston asetusta kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä. Nämä muutostarpeet tulevat pääsääntöisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä, jolla muutettiin maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annettua direktiiviä ja ajokorteista annettua direktiiviä. Näiden muutosten täytäntöönpanon määräaika tulee direktiivistä ja on pääosin 23. toukokuuta tänä vuonna.

Ehdotettavilla muutoksilla päivitetään kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyysvaatimukset vastaamaan EU-säätelyä. Tehtävät muutokset koskevat muun muassa ammattipätevyyskoulutusten sisältöjä ja toteuttamistapoja, erityisesti tieto- ja viestintätekniikan välineiden käyttöä koulutuksessa, sekä toisessa jäsenvaltiossa suoritettujen jatkokoulutuksen vastavuoroista tunnustamista ja tietojenvaihtoa jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välillä valvontatarkoituksia varten. Lisäksi täsmennetään niitä tilanteita, joissa kuorma- tai linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä ei vaadita.

Samassa yhteydessä esitetään toki muutamia direktiivistä riippumattomiakin muutoksia. Näistä keskeisimpiä ovat liikennepalvelulain muutos, joka koskee koulutuskeskusten velvoitteita säilyttää kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyttä koskevia asiakirjoja, sekä lisäys ajokorttilakiin, jolla yöaikaiset epileptiset kohtaukset rinnastetaan ajoterveyden arvioinnissa valvetaisiin epileptisiin kohtauksiin. Näillä muutoksilla tarkennetaan lisäksi autokoulujen oppilaskirjanpidon säilyttämistä koskevia yksityiskohtia.

Hallituksen esitysluonnoksesta annettiin lausuntokierroksella 35 lausuntoa, jotka olivat pääosin samanmielisiä esitysluonnoksesta ja sen muutostarpeista. Osa kommenteista koski muutostarpeita, jotka tulivat direktiivistä ja joiden suhteen Suomella ei ole kansallista liikkumavaraa. Rajoitukset tieto- ja viestintätekniikan avulla annettavaan opetukseen am-

Punkt i protokollet PR 73/2020 rd

mattipätevyyskoulutuksessa ovat yksi esimerkki tällaisesta muutoksesta. Lausuntojen perusteella täsmennettiin rajoituksia ammattipätevyyskoulutuksessa käytettäviin opetusmenetelmiin, ja esityksen mukaisesti jatkokoulutukseen liittyvä 12 tunnin enimmäismäärä koskee vain itsenäisesti tapahtuvaa verkko-opiskelua, jossa opiskelijan ja opettajan välillä ei ole reaaliaikaista yhteyttä. Lausunnoissa ehdotettiin myös lakitekniisiä ja kielellisiä korjauksia hallituksen esitykseen, ja nämä ehdotukset on otettu kattavasti huomioon jatkovalmistelussa.

Hyvät edustajakollegat — voin siis toki puhua monikossa onneksi! Esitetyt muutokset liikennepalvelulakiin ja ajokorttilakiin päivittävät kansallisen sääntelyn EU-sääntelyä vastaavaksi. Muutoksilla edistetään muun muassa ammattipätevyyskoulutuksen laatua ja vertailtavuutta sekä toisessa jäsenvaltiossa hankitun ammattipätevyyskoulutuksen tunnustamista. Lisäksi siis esitetään direktiivistä riippumaton muutos ajoterveysvaatimuksiin, jonka arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta.

Arvoisa puhemies! Rohkenen toivoa hallituksen esitykselle myötämieltä täällä eduskunnassa.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Kymäläinen.

17.50 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Todellakin nyt on kysymys vahvasti liikenneturvallisuuteen liittyvästä esityksestä. Tässä siis pannaan täytäntöön EU:n tieliikenteen ammattipätevyysdirektiiviin ja ajokorttidirektiiviin tehty muutokset, ja kuten sanoin, tällä on tarkoitus vähentää liikenteen vaaratilanteita ja parantaa tieliikenneturvallisuutta, mikä on erittäin tärkeää ja kannatettavaa.

Liikenne- ja viestintävaliokunta antoi vuonna 2017 lausunnon valtioneuvoston kirjelmään direktiiviehdotuksesta. Lausunnossa totesimme, että ”kun direktiivimuutosten myötä edistetään eri jäsenvaltioissa annetun ammattipätevyyskoulutuksen tunnustamista toisissa jäsenvaltioissa, on tarpeellista, että koulutukset sisältävät riittävästi liikenneturvallisuuden ja polttoaineen kulutuksen vähentämiseen liittyvää sisältöä”.

Arvoisa herra puhemies! Kuten ministeri Harakka tässä toi esille, niin tähän EU:n direktiiviin muutosten myötä on lisätty myöskin verkko-opetuksen mahdollisuus osaan ammattipätevyyskoulutuksesta. Valitettavaa on se, että Suomen kannalta tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että verkko-opetuksen hyödyntämisen mahdollisuuksia rajoitetaan siitä, mihin käytäntöihin meillä on totuttu. Tähän asti etä- ja verkko-opetus on Suomessa mahdollistettu hyvin vapaasti, sillä aiemmin verkko-opetuksesta ei ollut säädetty direktiivissä. Näin poikkeusoloissa tämä muutos luo haasteita ja paineita koulutuksen järjestäjille, kun vallitsevasta tartuntatauti-epidemiasta päästään aikanaan eroon ja koulutuksia aletaan jälleen järjestämään. Tietenkin valtaosa direktiivin säännöksistä on hyvin yksityiskohtaisia eikä anna kansallista harkintavalttaa, mutta onko ministerillä tähän näkökantaa, voiko korona tuoda mukanaan tämän direktiivin höllentämistä niin, että kansallisesti etäopetusta pystyttäisiin vapaammin myös tulevaisuudessa antamaan, sen kaltaisesti kuin Suomessa on tähänkin asti annettu?

Eli kuten hyvin tuli esille, näitä eräitä säädöksiä lukuun ottamatta jäsenvaltioiden on saatettava suurin osa direktiivin noudattamisen edellyttämistä laeista, asetuksista ja määräyksistä voimaan viimeistään 23.5. Tästä syystä hallituksen viime kuussa antamaa esitystä aletaan nyt käsitellä täällä eduskunnassa, ja otamme sen liikenne- ja viestintävaliokunnassa

Punkt i protokollet PR 73/2020 rd

tyytyväisenä vastaan. [Puhemies koputtaa] Merkittävä viivästyminen voisi aiheuttaa komission rikkomusmenettelyyn.

17.53 Jari Ronkainen ps: Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksessä on kyse EU-direktiivin käyttöönnotosta. Direktiivi yhdenmukaistaa poikkeukset ammattipätevyysvaatimuksissa. Tämä on tietenkin hyvä, sillä kaikilla tulee olla samat pelisäännöt. Samaan hengen vetoon kuitenkin täytyy ihmetellä, miten näitä poikkeuksia tullaan valvomaan ja mikä on lainsäätäjän tarkoitus.

Direktiivin johdannon mukaan kuljettaminen ei ole päätoimista silloin, kun siihen käytetään vähemmän kuin 30 prosenttia työajasta. Jos ajatellaan, että työpaikalla on neljä työntekijää ilman ammattipätevyyttä ja jokainen tekee vuorollaan kuljetuksia neljäsosan verran, niin onko tämä nyt lain kannalta tarkoituksenmukainen työaikasuunnittelu, vai tulisiko työnantajalla olla yksi ammattipätevä työntekijä tekemässä kaikki kuljetukset?

Arvoisa puhemies! Direktiivi rajoittaa verkko-opetuksen osuuden ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutuksessa 12 tuntiin. Tämä tulee vaikeuttamaan jatkokoulutuksen järjestämistä, kun ainakin osa koulutuksesta täytyy järjestää tulevaisuudessa muuten kuin ruudun edessä. Ylipäätään pitää kuitenkin kyseenalaistaa automaattinen viiden vuoden välein tapahtuva ammattipätevyyden uusiminen. Tullaanko nyt, ilman verkossa tapahtuvaa kertaamista, ammattilaisia laittamaan pakollisiin ensiapukoulutuksiin tai liinojenkiristyskursseille? Isommassa kuvassa olisi syytä pohtia, onko järkeä laittaa esimerkiksi 30 vuotta työnsä tehnyt opettelemaan samoja asioita viiden vuoden välein uudelleen. Tietenkin kun alalle tulee aidosti jotain uutta, siihen pitää kouluttaa, mutta sen ei pitäisi olla automaatti.

Arvoisa puhemies! Kun puhutaan eurooppalaisten sääntöjen ja lakien yhdenmukaistamisesta, niin täytyy ottaa huomioon, ovatko jokaisessa maassa kuljettajat yhtä päteviä. Vaikka direktiivillä säädetään osaltaan myös koulutuksen sisällöstä, on jokainen yksittäinen jäsenvaltio kuitenkin vastuussa koulutuksen järjestämisestä. Suomalainen rekkakuski on nimittäin alansa huippua. Nyt kun ammattipätevyyden kansainvälistä hyväksilukua ollaan helpottamassa, tulisi varmistua myös siitä, että ulkomailta tänne tulevat kuljettajat osaavat asiansa.

Sitten vielä yksi seikka: Direktiivissä kielletään kaupalliset kuljetukset ajokortti- ja ammattipätevyyskoulutuksessa. Tällä voi olla vaikutuksia koulutuksen järjestämiseen ja erityisesti sen kustannuksiin. Kun tämä kielletään, tarkoittaa se, että jatkossa opiskelija maksaa, tai riippuen oppilaitoksista voi lasku langeta myös yhteiskunnalle.

17.56 Paula Risikko kok: Arvoisa puhemies! Tämä on hyvin mielenkiintoinen aihe, näin entisenä liikenneministerinä mutta myöskin liikenneyrittäjän lapsena ja itsekin kuorma-autoa ajavana. Ammattipätevyysdirektiivien — jotka tulevat tuolla toisessakin kohdassa 7 meille eteen terveydenhuollon suhteen — tavoitteenahan on nimenomaan se, että henkilöt saisivat sellaisen ammattipätevyyden, että voivat liikkua Euroopan alueella. Sen tähden pitää täsmätä niitä koulutuksia, pitää täsmätä niitä kriteereitä ja hankkia se osaaminen ja varmistaa ne joka maassa — aivan niin kuin edustaja Ronkainen sanoi, se kuitenkin pitää joka maassa itse sitten varmistaa ja vähän omilla tavoilla, mutta jotain yhtenevää pitää olla. Sitten pitää aina muistaa, että kun on kysymys ammattipätevyydestä, niin tässä on kysymys nimenomaan siitä muodollisesta pätevyydestä. On aivan toinen asia sitten, onko oikeasti sitä osaamista. No totta kai me haluamme uskoa, että jos annetaan todistus käpälään, niin siellä sitten varmasti sitä osaamistakin on.

Punkt i protokollet PR 73/2020 rd

Nyt haluan kysyä teiltä, arvoisa ministeri: Onko tähän ammattipätevyyteen teidän mielestänne nyt Euroopan alueella riittävät vaatimukset, vai ovatko ne jopa vähän ylikin? Silloin aikoinansa, kun tutustuin näihin ammattiautoilijoiden kriteereihin ja siihen, mitä kaikkea pitää suorittaa, niin kyllähän siellä kaikenlaisia kursseja piti suorittaa vähän niin kuin muodollisesti. Nyt kun en ole itse ollut juuri tämän asian kanssa tekemisissä, niin kysyn, onko siihen saatu mitään tolkkua. Kun tällaisia niin kuin hörönlörökursseja piti suorittaa vain siitä syystä, että sait suoritettua jonkun, niin eihän siinä ollut mitään järkeä, kun ajattelee, että ihminen on 30 vuotta ajanut kuorma-autoa ja rekkaa ja peruutellut ja ajellut sinne ja tänne, niin sitten piti istua jollakin kurssilla. Miten tämä nyt on tällä hetkellä?

Sitten samalla, kun ministeri olette täällä paikalla: Vuonna 2018 uusittiin ajokorttilaki, ja siinä tavoitteena oli erittäin hyviä asioita. Siinähan saatiin esimerkiksi se, että se saatiin halvemmaksi suorittaa, siinä tuli uusia tapoja ja siinä tuli myös simulaatio-opetusta hyvin paljon, mutta mitä mieltä olette, säilyykö osaaminen? Nythän liikennevaliokuntahan on aikoinansa, aivan hiljattain tässä, tehnyt sellaisen esityksen, että pitäisi tehdä selvitys tästä asiasta, ja meillä on täällä myös liikennevaliokunnan erittäin osaava puheenjohtaja, niin koska tulee se selvitys? Nyt tulee aika paljon sitä kritiikkiä puolin ja toisin siitä, varmistaanko nyt varmasti se ajokortti ja se ajamisen osaaminen näillä spekseillä, mitä siellä tällä hetkellä on, vai pitäisikö jotain siinä laissa sitten vielä vähän ruuvata. Esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriön virkamiehet ovat erinomaisen osaavia ja todella miettivät silloin aikoinansakin, mitä sille saadaan tehtyä, ja pitivät huolta, että se osaaminen säilyy, mutta haluaisin nyt tietää, mikä teidän kantanne on tällä hetkellä, [Puhemies koputtaa] koska itselleni tulee jonkin verran palautetta siitä, että osaamista ei välttämättä saavuteta. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ministeri Harakka, nyt tuli kysymyksiä, joten saatte vastata.

17.59 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Kiitoksia hyvistä, moniulotteisista kysymyksistä.

Jos menen tähän direktiiviin ensin, niin kiinnitettiin huomiota aika olennaisiin kysymyksiin, eli siihen, kuinka todellista tämä osaaminen on ja millaisiin tarpeisiin se vastaa. Tässä on tietysti kaksi tulokulmaa, jotka ovat osittain ristiriitaisia.

Toinen on juuri se, onko nyt liikenneturvallisuuden kannalta taattua, että kaikkialta Euroopan maista tulevat kuljettajat ovat riittävän koulutettuja ja riittävän päteviä kuljettamaan kaikissa olosuhteissa, esimerkiksi suomalaisissa luonnonolosuhteissa, esimerkiksi raskaita yhdistelmäajoneuvoja, erittäin vaikeissa tilanteissa. Jos ajatellaan nyt esimerkiksi vaikka Käsivarren tietä 21, missä tapahtuu satoja tieltä suistumisia vuosittain, niin sehän on aivan ennenkuulumatonta, kun ajatellaan, kuinka olemme tottuneet ajattelemaan Suomea liikenneturvallisena maana.

Sitten se toinen tulokulma on tosiaan se, kuinka todellista ja hyödyllistä se opetus on ja kuinka ehkä niin kuin tarpeettomiakin vaatimuksia niihin saattaa sisältyä. Edustaja Ronkainen on aikaisemminkin kiinnittänyt huomiotani aiheellisesti juuri niihin mahdollisuuksiin, joita etä- ja verkko-opetuksella voisi olla juuri näihin tilanteisiin, joissa ihmisiä ei tarvitsisi vaivata tulemaan paikan päälle todistamaan sitä, minkä he joka tapauksessa osaavat, ja tämä on ehdottomasti sellainen suunta, jota tulee voimistua. Suomessa on kuitenkin sekä ammattilaisten että myöskin amatöörien ajo-opetuksessa osattu hyvin käyttää tietoteknistä

Punkt i protokollet PR 73/2020 rd

osaamista, ja täytyy yrittää huolehtia siitä, että mikään EU:n direktiivi ei tässä käännä kelloa taaksepäin.

Samanaikaisesti, kuten edustaja Risikko tuossa äsken totesi, on esitetty myös kritiikkiä sitä ajokorttilain muutosta kohtaan, jossa yhä useampia käytännön ajotilanteita on voitu korvata simulaatioilla, ja tämä on asia, johon on huomiotani kiinnitetty todella kriittisessä mielessä todella paljon. On aivan selvää, että esimerkiksi niiden yhdistyspohjaisten huonon kelin ajoratojen tulevaisuus, jotka kuitenkin lisäävät suomalaista liikenneturvallisuutta — kuten Liikenneturvan puheenjohtaja varmasti hyvin tietää — on olennaista, ja siksi odotan todella mielenkiinnolla niitä eduskunnan edellyttämän seurantatutkimuksen tuloksia, joka työ on juuri käynnistymässä siten, että se valmistuisi syksyksi. No nyt tietenkin tämä koronatilanne on vaikuttanut sillä tavalla, että se saattaa vääristää nyt tämän seurantatutkimuksen aineistoa, koska meillä ovat esimerkiksi autokoululaisten olosuhteet ja ihan määrätkin ihan toisenlaisia nyt kuin normaalioloissa, ja silloin päätelmät sitten tässä seurantatutkimuksessa saattavat hiukan vääristyä. Mutta näin autokoululaisten isänä toivon kuitenkin, että me pääsemme siinä sellaisiin lopputulemiin ja yhteisiin päätelmiin, sitten kun tämän tutkimuksen tuloksia yhdessä arvioimme, että voimme varmistua siitä, että järki voittaa ja liikenneturvallisuus voittaa.

Sitten vielä viimeisenä vastauksena valiokunnan puheenjohtajalle: pahoin pelkään, että tämä koronatilanne ei nyt tällä aikataululla vaikuta esimerkiksi tämän direktiivin toimeenpanon edellytyksiin tavalla, joka voisi olla muutoin erittäin perusteltua, esimerkiksi juuri tämän etäopiskelun tuntimäärän lisäämisen osalta, mikä minunkin mielestäni olisi erittäin perusteltua.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.