

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

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

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT 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 lainsäädännössämme.

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 muunneltu 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 kokonaismuutoksen myötä. Esitetyllä lainmuutoksella ei saa vaarantaa ammatillisen koulutuksen toteutusta kuljettajakoulutuksessa, johon kuuluu oleellisenä osana laajaa työpaikalla oppimista työpaikan ajoneuvoilla unohtamatta myöskään lainsäädäntöömme sisällytettyä 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 kuljetusta koskeva koulutus on kestoaltaan 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 hyväksi lukemisen yhdeksi seitsemän tunnin jatkokoulutuspäiväksi. Koska direktiivissä on asetettu jatkokoulutuksen ajallinen kesto (5 x 7 tuntia) ensisijaiseksi, muun koulutuksen hyväksi lukeminen 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 ammattipätevyyden sisällöstä sekä 1 momentissa tarkoitetuista saavutetuista oikeuksista, 2 momentissa tarkoitettun muun koulutuksen hyväksi lukemisesta ja 3 momentissa tarkoitettun koulutuksen toteutuksesta. ~~Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta.~~”

4. Jatkokoulutuksen sisältö ja toteutus (ammattipätevyysasetuksen 4 §)

Jatkokoulutus voidaan toteuttaa teoriaopetuksena, ajo-opetuksena, käytännön harjoituksina tai niiden yhdistelmänä. Esityksen mukaan koulutus on annettava vähintään seitsemän tunnin jaksoissa, mutta tällainen jakso voidaan jakaa kahdelle peräkkäiselle päivälle.

Pidämme tärkeänä, että jatkokoulutus sisältää teoriaopetuksen lisäksi myös ajo-opetusta sekä muita käytännön harjoituksia eikä jatkokoulutus ole pelkästään verkko-opetusta. Katsomme, ettei ole tarkoituksenmukaista jakaa seitsemän tunnin koulutuspäiviä useampaan jaksoon.

Esitämme, että ammattipätevyysasetuksen 4 § 1 momenttia muutetaan seuraavasti:

Jatkokoulutus voidaan toteuttaa teoriaopetuksena, ajo-opetuksena, käytännön harjoituksina tai niiden yhdistelmänä. Koulutus on annettava vähintään seitsemän tunnin jaksoissa. ~~mutta tällainen jakso voidaan jakaa kahdelle peräkkäiselle päivälle.~~ Jatkokoulutukseen on kuitenkin sisällytettävä 2 § 1 momentissa säädettyä opetusta vähintään seitsemän tuntia.

5. 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. Valvottoman, opiskelijan täysin itsenäiseen opiskeluun perustuva verkko-opetus on eri asia kuin valvottu verkko-opetus. Valvottu verkko-opetus on täysin rinnasteinen etäyhteydellä eli ”tieto- ja viestintätekniikan 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.

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

Opetusta voidaan antaa tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla, joka mahdollistaa koulutettavan henkilöllisyyden toteamisen luotettavasti ja reaaliaikaisen vuorovaikutuksen opettajan ja koulutettavan välillä koko oppitunnin ajan. Käytännön harjoituksia ei saa toteuttaa verkko-opetuksena. Jatkokoulutuksessa verkko-opetuksen enimmäismäärä on 12 tuntia.

6. 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.

Pidämme ajokorttilain 17 §:n lisäesitystä tarpeellisenä hallituksen esitykseen kirjatulla perusteluilla.

Helsingissä 18. päivänä toukokuuta 2020

AUTO- JA KULJETUSALAN TYÖNTEKIJÄLIITTO AKT RY


Marko Piirainen
puheenjohtaja


Harri Pasanen
2. varapuheenjohtaja