

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä.

Vaatus ammattipätevyydestä koskisi linja- ja kuorma-auton kuljettamista ja näiden ajoneuvojen kuljettajilta vaadittavaa ammattipätevyyttä. Ammattipätevyyttä koskevan vaatimuksen ulkopuolelle rajattaisiin eikaupalliset ajot ja ajot, joissa pääasiallisena tehtävänä ei ole kuljettajana toimiminen. Lakiin sisältyisivät myös ammattikuljettajan vähimmäisikä koskevat vaatimukset.

Ammattipätevyys koostuisi kuljettajan perustason ammattipätevyydestä ja säännöllisestä jatkokoulutuksesta. Perustason ammattipätevyys olisi saavutettavissa koulutuksella. Koulutus olisi suoritettavissa myös nopeutusti, jolloin se kuljettajan iästä riippuen voisi antaa aluksi rajoitetumman oikeuden kuljettajana toimimiseen. Ammattipätevyyttä ja koulutusta koskeva vaatimus olisi erillinen ajokorttia varten annettavasta koulutuksesta ja sen määrästä. Koulutukseen tulo ei edellyttäisi kuljettavan ajoneuvon ajo-oikeutta.

Kuorma-auton kuljettajana toimimisen vähimmäisikärajat olisivat 18 ja 21 vuotta ammattipätevyyskoulutuksen kestosta ja ajokortin luokasta riippuen. Linja-autonkuljettajan harmonisoidut ikärajat olisivat vastaavasti 21 ja 23 vuotta.

Vaatus ammattipätevyydestä koskisi 10 päivästä syyskuuta 2008 lukien linja-auton ajokortin ja 10 päivästä syyskuuta 2009 lukien kuorma-auton ajokortin suorittavia ja alalle ryhtyviä kuljettajia. Tätä ennen ajokorttinsa saaneilta ei vaadittaisi perustason ammattipätevyyskoulutusta.

Ammattipätevyyden ylläpitäminen edellyttäisi säännöllistä jatkokoulutusta. Vaatus jatkokoulutuksesta koskisi myös ennen lain voimaantuloa alalla toimineita kuljettajia.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan otettavaksi rajoitetusti käyttöön linja-auton kuljettajan alempi ikäraja Suomessa tapahtuvissa kuljetuksissa. Ikärajan alentaminen 18 vuoteen edellyttäisi laissa tarkoitetun perustason am-

mattipätevyyden lisäksi kolmivuotisen linja-auton kuljettajan ammatillisen peruskoulutuksen suorittamista.

Perustason ammattipätevyyskoulutusta antaisivat erikseen tähän opetukseen hyväksytyt koulutuskeskukset, joita olisivat ammatilliset koulutuslaitokset ja autokoulut. Koulutuksen järjestäminen olisi mahdollista myös puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä. Jatkokoulutusta varten voitaisiin hyväksyä muitakin koulutuskeskuksia. Ajoneuvohallintokeskus ja opetusministeriö hyväksyisivät koulutuskeskukset ja vastaisivat hyväksymisensä koulutuskeskusten valvonnasta. Ajoneuvohallintokeskus vastaisi hyväksymisensä koulutuskeskuksissa annettavaan koulutukseen liittyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta. Opetusministeriö voisi osoittaa valvontaa koskevat tehtävät opetushallitukselle. Kokeen järjestämisestä vastaisivat opetushallituksen valvonnassa ammatillisen koulutuksen tutkintoja järjestävät toimielimet.

Perustason ammattipätevyyskoulutus sisältyisi kuljettajan ammatillisiin tutkintoihin ja se voitaisiin suorittaa myös niistä erillisenä ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa. Opetushallitus vahvistaisi koulutuksen sisällöt ja vaatimukset. Jatkokoulutuksessa noudatettavat koulutusohjelmat vahvistaisi Ajoneuvohallintokeskus.

Perustason ammattipätevyysvaatimuksen ja jatkokoulutusvaatimuksen täyttäminen osoitettaisiin kuljettajan ajokorttiin tai ammattipätevyyskorttiin tehtävällä merkinnällä.

Esitys perustuu maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevaan direktiiviin.

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi myös Ajoneuvohallintokeskuksesta annettua lakia, tieliikennelakia ja ajoneuvoliikennerekisteristä annettua lakia. Niihin tehtäisiin ehdotetuista ammattipätevyysvaatimuksista johtuvat muutokset.

Lain kuorma- ja linja-auton kuljettajien

ammattipätevyydestä olisi tultava voimaan mahdollisimman pian. Lait ehdotetaan tulemaan voimaan samanaikaisesti. Linja-auton kuljettajien olisi täytettävä ehdotetut päte-

vyysvaatimukset 10 päivästä syyskuuta 2008 ja kuorma-auton kuljettajien 10 päivästä syyskuuta 2009.

---

## SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
SISÄLLYSLUETTELO .....	3
YLEISPERUSTELUT .....	5
1. Johdanto .....	5
2. Nykytila.....	5
2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
2.1.1. Kuljettajaa koskevat vähimmäisvaatimukset .....	5
2.1.2. Ajokorttien suorittaminen.....	6
2.2. Kansainvälinen kehitys ja EU:n lainsäädäntö .....	7
2.2.1. Ammattikuljettajaa koskeva lainsäädäntö .....	7
2.2.2. Valmisteilla olevat yhteisön ajokorttisäännöksiä koskevat muutokset.....	8
2.2.3. Nykykäytäntö EU:n alueella .....	8
2.3. Nykytilan arviointi.....	9
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	10
3.1. Tavoitteet .....	10
3.2. Toteuttamisvaihtoehdot.....	11
3.2.1. Koulutukseen perustuva malli.....	11
Koulutuksenjärjestäjät.....	11
Koulutuksen rahoitus .....	11
Koulutuskustannukset.....	12
Viranomaistoimet.....	12
3.2.2. Pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva malli .....	12
Mallin soveltuminen nykyisiin koulutusjärjestelmiin .....	12
Kustannukset ja niiden kohdistuminen .....	13
3.2.3. Viranomaistehtävien hoitaminen .....	14
Tehtävän hoitaminen Ajoneuvohallintokeskuksen toimesta .....	14
Tehtävän hoitaminen opetusministeriön tai opetushallituksen toimesta.....	14
Toimivallan jakaminen kahden viranomaisen kesken .....	15
3.3. Keskeiset ehdotukset.....	15
4. Esityksen vaikutukset.....	18
4.1. Taloudelliset vaikutukset .....	18
4.1.1. Vaikutusten kohdistuminen ja vaikutukset yhteiskunnalle .....	18
4.1.2. Koulutettavien määrät ja kuljetusalan työvoimatarpeet .....	19
4.1.3. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen kustannukset .....	21
4.1.4. Jatkokoulutuksen kustannukset.....	21
4.1.5. Kuljettajan muut kustannukset.....	21
4.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	22
4.3. Ympäristövaikutukset .....	23
4.4. Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	23
4.4.1. Yleistä.....	23
4.4.2. Yritysvaikutukset.....	24
5. Asian valmistelu .....	25
5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto .....	25

5.2.	Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	26
6.	Riippuvuus muista esityksistä.....	27
<b>YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....</b>		<b>28</b>
1.	Lakiehdotusten perustelut .....	28
1.1.	Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä .....	28
1 luku.	Yleiset säännökset .....	28
2 luku.	Kuorma- ja linja-auton kuljettajia koskevat vaatimukset .....	29
3 luku.	Erinäiset säännökset .....	42
4 luku.	Voimaantulo ja siirtymäsäännökset.....	43
1.2.	Laki Ajoneuvohallintokeskuksesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	43
1.3.	Laki tieliikennelain 75 §:n muuttamisesta.....	43
1.4.	Laki ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta.....	43
2.	Tarkemmat säännökset ja määräykset.....	44
3.	Voimaantulo .....	45
4.	Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys.....	45
	Elinkeinovapaus .....	45
	Julkisen hallintotehtävän hoitaminen muun kuin viranomaisen toimesta.....	46
	Valvontaan ja kokeen järjestämiseen liittyvät tehtävät .....	46
	Kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämistehtävä .....	47
<b>LAKIEHDOTUKSET .....</b>		<b>48</b>
	kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä .....	48
	Ajoneuvohallintokeskuksesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	56
	tieliikennelain 75 §:n muuttamisesta.....	57
	ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta.....	58
<b>LIITTEET .....</b>		<b>61</b>
<b>RINNAKKAISTEKSTIT .....</b>		<b>61</b>
	Ajoneuvohallintokeskuksesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	61
	tieliikennelain 75 §:n muuttamisesta.....	62
	ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta.....	63

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Johdanto

Esitys koskee raskaan kaluston ajoneuvojen eli kuorma-autojen ja linja-autojen ja niiden vetämien perävaunujen kuljettamista ammattimaisesti.

C-luokan kuorma-autolla tarkoitetaan ajoneuvoa, jonka kokonaismassa on yli 3,5 tonnia ja jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle matkustajalle. C1-luokan kuorma-autossa kokonaismassa on rajattu enintään 7,5 tonniin. Tavaraliikenteessä E-luokan yhdistelmällä tarkoitetaan C1- tai C-luokan kuorma-auton ja siihen kytketyn perävaunun muodostamaa ajoneuvoyhdistelmää, jossa perävaunun kokonaismassa ylittää 750 kg. Kokonaismassaltaan enintään 750 kg:n perävaunujen ja niiden vetoauton muodostamat ajoneuvoyhdistelmät luetaan ajokorttivaatimuksiltaan kuuluvaksi vetoauton luokkaan. C1E-luokassa ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa voi olla enintään 12 tonnia.

D-luokan linja-autolla tarkoitetaan linja-autoa ja muuta ajoneuvoa, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle matkustajalle. D1-luokan linja-autossa paikkoja voi kuljettajan lisäksi olla vain 16 matkustajalle. E-luokan yhdistelmällä tarkoitetaan tällöin ajoneuvoyhdistelmää, jossa vetoautoon kytketyn perävaunun kokonaismassa on suurempi kuin 750 kg. D1E-luokkaan kuuluvan ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on rajattu enintään 12 tonniin.

Suomessa käytössä olevat alaluokat C1 ja D1 sekä niitä vastaavat E-luokan yhdistelmät otettiin käyttöön yhteisölaissäädännön myötä ajokortteja koskevan direktiivin 91/439/ETY tullessa voimaan 1.7.1996 lukien. Ajokortti-direktiivissä asetetaan ajokortteja ja niiden suorittamista koskevat vähimmäisvaatimukset.

Ajoneuvon luokkaa vastaava ajokortti oikeuttaa Suomessa sekä yksityis- että ammattiajoon. Myös yhteisölaissäädännön mukaan ammattikuljettajia koskevat koulutusvaatimukset on voitu sisällyttää ajokorttivaatimuksiin. Nykyiseen käytäntöön siirryttiin

vuonna 1972 ajokorttiasetuksen 447/1972 antamisen yhteydessä. Tuolloin luovuttiin erilisistä yksityis- ja ammattiajokorteista ja ajokortin suorittamista koskevat luokkakohtaiset vaatimukset yhdenmukaistettiin ajotehtävän laadusta riippumatta. Muutoksen yhteydessä otettiin käyttöön myös E-luokan yhdistelmäajokortti, joka annettiin kaikille ikävaatimuksen täyttäneille kuorma-auton ajokortin haltijoille.

Tähän esitykseen ei sisälly ehdotuksia ajokorttisäännösten muuttamiseksi muuta kuin on tarpeen tämän esityksen sisältämän ammattipätevyyttä koskevan lakiehdotuksen toimeenpanemiseksi. Ehdotukset kohdistuvat lakia alemmantasoisin säännöksiin.

### 2. Nykytila

#### 2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

##### 2.1.1. *Kuljettajaa koskevat vähimmäisvaatimukset*

Ajoneuvon kuljettajan vaatimuksia säännellään ajokorttivaatimusten kautta. Vaarallisten aineiden kuljettajia koskevat erityissäännökset sisältyvät vaarallisten aineiden kuljettamisesta annettuun lakiin (719/1994) ja sen nojalla annettuihin säännöksiin.

Ajoneuvon kuljettamisen edellyttämää ajo-oikeutta koskevat säännökset sisältyvät tieliikennelakiin (267/1981) ja sen nojalla annettuun ajokorttiasetukseen (845/1990). Tieliikennelain 64 §:n 1 momentin (1167/1999) mukaan ajoneuvon kuljettajalla on eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta oltava ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus. Säännökset kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksistä ja ajokortin ikävaatimuksista sisältyvät ajokorttiasetukseen (28 ja 10 §). Kuljettajaopetusta ja sen määriä koskevat tarkemmat säännökset sisältyvät ajokorttiasetuksen soveltamisesta annettuun liikenneministeriön päätökseen (846/1990).

Kuorma-auton ajokortin saamiseksi on saatava kuljettajaopetusta, johon ajokorttiasetuksen 19 §:n mukaan on tarpeellisilta osin

sisällytettävä myös ammattimaista liikennettä koskevat määräykset sekä tiedot auton rakenteesta ja huollosta. C- ja C1-luokassa teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 32 tuntia ja ajo-opetuksen 30 tai 32 ajokertaa siitä riippuen, sisältyykö opetukseen myös pimeällä ajamisen opetus. Ajokortti voidaan suorittaa niin sanottuna ensimmäisenä auton ajokorttina, jolloin opetusmäärät pitävät sisällään myös B-luokan opetuksen. Koulutuksen vähimmäismääristä voidaan säännösten mukaan poiketa Ajoneuvohallintokeskuksen yleisten ohjeiden perusteella, jos kokelas on suorittanut alemman luokan ajokortin. Korotettaessa B-luokasta C-luokkaan opetuksen vähimmäismäärät ovat käytännössä yleensä 12 tuntia teoriaa ja 5 ajokertaa. Teoriaopetustunnin vähimmäispituus on 45 minuuttia ja ajokerran 25 minuuttia.

C1E- ja CE-luokan ajoneuvoyhdistelmän tai linja-auton ajokortti voidaan suorittaa kuljettajaopetuksen tai kuljettajana saadun päätoimisen kokemuksen perusteella. Kuljettajakokemus edellytetään saaduksi vähintään 12 tonnin kokonaispainoisella kuorma-autolla ja sen määrä vaihtelee kolmesta kuukaudesta (CE-luokka) yhteen vuoteen (D- ja D1-luokka).

CE-luokassa kuljettajaopetuksen määrä on vähintään 300 tuntia, josta vähintään 80 tuntia on ajo-opetusta liikenteessä. Tunti ajo-opetusta vastaa tässä kahta ajokertaa. Lisäksi edellytetään kuljettajaopetuksen toisen vaiheen opetus saaduksi ennen tutkintoon tuloa. C1E-luokassa teoriaopetuksen vähimmäismäärä on 12 tuntia ja ajo-opetuksen 18 ajokertaa. C1E-luokassa kokemukseksi riittää vähintään yhden vuoden voimassa ollut C-luokan muu kuin lyhytaikainen ajo-oikeus.

D-luokassa kuljettajaopetuksen vähimmäismäärä on 300 tuntia, josta vähintään 60 tuntia on oltava ajo-opetusta. Tutkintoon tulijalta vaaditaan lisäksi muu kuin lyhytaikainen C-luokan ajo-oikeus. D1-luokassa kuljettajaopetuksen vähimmäismäärä on 25 tuntia teoriaa ja 10 tuntia ajo- ja toimintaharjoituksia sekä lisäksi ensiapukoulutus tai vastaavat tiedot. Tunti ajo-opetusta tai toimintaharjoituksia vastaa kahta ajokertaa. DE- ja D1E-luokan tutkintoon pääsyyn riittää vetoauton ajo-oikeus ilman erityisiä koulutus- tai kokemusvaatimuksia.

Ajokorttikoulutuksen edellytetään täyttä-

vän maantieliikenteen ammattikuljettajien koulutuksen vähimmäistasosta annetun neuvoston direktiivin 76/914/ETY vaatimukset.

Ajokorttiasetuksen 10 §:ssä säädetään ajokortin ikävaatimuksista. Kuorma-auton ajo-oikeuden vähimmäisikä on 18 vuotta. CE- ja C1E-luokan ajokortin ikäraja on 18 vuotta, jos kuljettaja on saanut säännösten mukaisen kuljettajaopetuksen ja 21 vuotta, jos kuljettajantutkinto suoritetaan kokemuksen perusteella. Puolustusvoimissa suoritettu tutkinto oikeuttaa myös alemman ikävaatimuksen soveltamiseen. Linja-auton kuljettajan vähimmäisikä on tutkintoon tulon perusteesta riippumatta 21 vuotta.

### 2.1.2. Ajokorttien suorittaminen

Suomessa suoritetaan vuosittain keskimäärin 16 000—17 000 C-luokan kuorma-auton ajokorttia. Ajokortit suoritetaan pääasiassa autokouluissa. Osa ajokorteista suoritetaan opetushallituksen valvonnassa tapahtuvassa kolmivuotisessa perustutkintokoulutuksessa (aloituspaikkoja noin 650—700 vuosittain) ja puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä (keskimäärin noin 500 vuodessa). C1-luokassa suoritettiin vuonna 2004 vain yksi ajokortti.

CE-luokan ajokortteja suoritetaan vuosittain noin 1 400, joista noin 900 kokemuksen perusteella ja loput noin 500 koulutuksen perusteella. Opetus on tällöin pääasiassa saatu ammatillisissa aikuiskoulutuskeskuksissa (11 oppilaitosta) osana ammattitutkintoon valmistavaa kuuden kuukauden koulutusta. Kuljettajantutkintovaatimusten mukaista CE-luokan koulutusta antavia autokouluja on keskimäärin 8. Tämän lisäksi suoritetaan yhdistelmäajokortteja puolustusvoimissa varusmiespalveluksen yhteydessä vuosittain keskimäärin 1 700. Suoritettu ajokortti voidaan vaihtaa siviilikorttiin. C1E-luokan ajokortteja suoritettiin vuonna 2004 runsaat 300 kappaletta.

D-luokan linja-autoajokortteja suoritetaan vuosittain noin 1 100 ja D1-luokassa noin 500. D-luokan ajokorteista noin puolet suoritetaan koulutuksen perusteella, joka on pääasiassa saatu ammatillisissa aikuiskoulutuskeskuksissa CE-luokan tapaan. Koulutusta on annettu myös yksittäisissä autokouluissa. D1-luokan koulutusta on annettu autokou-

luissa ja ammattiopistoissa. DE- ja D1E-luokassa ajokortteja suoritetaan vain joitakin kymmeniä vuosittain.

Autokoulutoimintaa harjoitetaan lääninhallituksen myöntämällä autokoululuvalla. Ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä annettava ajokorttikoulutus edellyttää myös autokoululupaa lukuun ottamatta opetushallituksen valvonnassa tapahtuvan kuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä annettavaa ajokorttikoulutusta C-luokkaa varten. Ajokortin saamiseksi annettavassa kuljettajaopetuksessa on noudatettava Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymää opetussuunnitelmaa myös silloin, kun opetusta annetaan ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä. Ajoneuvohallintokeskus vastaa kuljettajantutkintotoiminnasta, ajokorttitutkintojen sisällöstä ja autokoulujen valvonnasta. Käytännössä tutkinnon vastaanottoon ja valvontaan liittyvät tehtävät hoidetaan tutkinnon vastaanottajien avulla hankkimalla palvelut yksityisiltä tai julkisilta palvelun tuottajilta. Toimintaa koskee laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä (535/1998). Ajoneuvohallintokeskus vastaa myös ammatillisen koulutuksen yhteydessä annettavan ajokorttikoulutuksen valvonnasta ja koulutuksessa noudatettavan opetussuunnitelman hyväksymisestä. Ajokorttilainsäädännössä säädetään ajokorttikoulutuksessa käytettäviä ajoneuvoja, samoin kuin ajo-opetusta antavia opettajia, koskevista vaatimuksista ja niiden yhteydessä noudatettavista hyväksymismenetelyistä.

Autokoulutoimintaa ja opetusta koskevat vaatimukset ovat tiukemmat annettaessa opetusta CE-luokan yhdistelmäajoneuvon tai D-luokan linja-auton ajokortin saamiseksi. Autokoululuvan hakijalta vaaditaan ajo-opettajan kelpoisuus ja lisäksi ajo-opetuksessa saatua kokemusta vähintään C-luokan ajoneuvolla. Ajo-opettajalta vaaditaan liikenneopettajaluvan ja opetusajoneuvon ajo-oikeuden lisäksi vähintään kahden vuoden kokemus CE- tai D-luokan ajoneuvon päätoimisena kuljettajana tai opetushallituksen määräysten mukaisen yhdistelmäajoneuvonkuljettajan tai linja-autonkuljettajan ammattitutkinnon suorittaminen. Nämä vaatimukset kohdistuvat myös ammatillisessa koulutuksessa ajokorttikoulutusta antavaan opettajaan ammatillisen koulutuksen omien

vaatimusten lisäksi.

## **2.2. Kansainvälinen kehitys ja EU:n lainsäädäntö**

### *2.2.1. Ammattikuljettajaa koskeva lainsäädäntö*

Yhteisön lainsäädännön voimassa olevat maantieliikenteen kuljettajien pätevyyttä ja vähimmäisikää koskevat säännökset sisältyvät neuvoston asetukseen (ETY) N:o 3820/85 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta. Sen mukaan alle 21-vuotiaalta kuorma-auton kuljettajalta voidaan vaatia ammattitaitoa osoittava todistus yli 7,5 tonnin ajoneuvon kuljettamiseksi. Ammattitaitotodistuksen antamisen perusteena on tieliikenteen kuljettajien vähimmäiskoulutustasosta annettujen yhteisön sääntöjen mukaisen koulutuksen saaminen (neuvoston direktiivi 76/914/ETY). Muilta kuljettajilta ei ammattitaitotodistusta vaadita. Koulutuksen vähimmäistasoa koskevassa direktiivissä edellytetään muun muassa tiedot ajoneuvon rakenteesta ja sen tärkeimmistä osista, yleiset tiedot liikenteestä ja sen hallinnosta sekä kokemusta tavara- tai henkilöliikenteen ajoneuvojen kuljettamisesta, elleivät vaatimukset sisälly jo ajokorttikoulutukseen.

Mainitun asetuksen mukaan henkilöliikenteen kuljettajan vähimmäisikävaatimus on 21 vuotta ja yli 50 kilometrin etäisyydelle ajoneuvon tavanomaisesta sijaintipaikkakunnasta ulottuvan henkilöliikenteen reitin kuljettajalta edellytetään ammattitaitotodistusta tai kuljettajana saatua kokemusta. Kokemus voi olla hankittu muun muassa tavaroiden kuljettamisessa yli 3,5 tonnin kokonaispainoisella ajoneuvolla.

Edellä olevat vaatimukset korvaavassa ja esityksen perusteena olevassa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/59/EY maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta asetetaan kuljetoimintaa suorittaville raskaan kaluston kuljettajille ajokortin lisäksi vaatimus perustason ammattipätevyydestä ja säännöllisestä jatkokoulutuksesta. Jäsenvaltioiden on 10.9.2006 mennessä saatettava voimaan toimeenpanon edellyttämät säännökset, joita on

sovellettava linja-auton kuljettajiin 10.9.2008 ja kuorma-auton kuljettajiin 10.9.2009 lukien. Esitys koskee tämän direktiivin toimeenpanoa.

Direktiivissä edellytetään kaikilta alalle tulevilta kuljettajilta ajotehtävän mukainen tarvaliikenteen tai henkilöliikenteen kuljettajan perustason ammattipätevyys. Säännöstö sisältää vaihtoehtoiset tavat peruspätevyuden hankkimiseksi, joista jäsenvaltion on valittava käyttöön otettava järjestelmä. Koulutukseen perustuva järjestelmä edellyttää opetuksen osallistumista ja teoriakokeen suorittamista. Koepainotteisessa järjestelmässä edellytetään laajempien teorian ja käytännön tietoja ja taitoja mittaavien kokeiden suorittamista ilman koulutusvaatimuksia. Jäsenvaltio voi ottaa käyttöön myös nopeutetun koulutuksen järjestelmän perustason ammattipätevyuden hankkimisessa. Näin hankittu pätevyys asettaa kuljettajan ikää ja kuljetustehtävän laajuutta koskevia rajoituksia, jotka poistuvat tietyn vähimmäisiän saavuttamisen jälkeen. Direktiivin soveltamisalasta rajataan pois tietyt yhteiskuntajärjestyksen ja –turvallisuuden ylläpitoon liittyvät kuljetustehtävät, ei-kaupalliset kuljetukset sekä tehtävät, joissa kysymys on muusta kuin ammattikuljettajana toimimisesta. Alalla toimiminen edellyttää ammattipätevyuden ylläpitämistä jatkokoulutuksella. Vaatimuksia sovelletaan myös sellaisiin kolmansien maiden kuljettajiin, jotka ovat työsuhteessa jäsenvaltiossa toimivaan yritykseen tai suorittavat sen ajoja.

Direktiiviin sisältyvät koulutusta sekä kokeiden kestoa ja sisältöä koskevat vaatimukset. Siinä asetetaan myös vaatimukset koulutusta antaville koulutuskeskuksille ja niiden hyväksymiselle sekä opettajien kelpoisuudelle. Jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille tai niiden nimeämille toimielimille osoitetaan esimerkiksi hyväksymistä ja valvontaa koskevia tehtäviä.

### 2.2.2. *Valmisteilla olevat yhteisön ajokorttisäännöksiä koskevat muutokset*

Euroopan parlamentin ja neuvoston käsiteltävänä on parhaillaan komission ehdotus KOM(2003)621 uudeksi ajokorttidirektiiviksi. Se sisältää ehdotuksia myös raskaan ka-

luston ajokorttien ikävaatimusten muutoksiksi asteittaisuuden lisäämiseksi myös raskaan kaluston ajo-oikeuksien suorittamisessa. Sen mukaan kevyempien kuorma-autojen ja vähemmän matkustajapaikkoja käsittävien linja-autojen ajokortit olisivat suoritettavissa nuoremalla iällä kuin laajemman ajo-oikeuden sisältävät ajokortit. Asia liittyy esityksen perusteena olevaan ammattipätevyysdirektiiviin siinä, että ajokortti-ikä pysyminen nykytasolla olisi ehdotusten toteutuessa mahdollista vain suorittamalla esityksessä tarkoitettu ammattikuljettajan pätevyys. Ajokortin suorittamisen ikäraajat vaihtelisivat 18 vuodesta 24 vuoteen. Harmonisoitujen ikärajojen mukaan esimerkiksi C- ja CE-luokka olisivat suoritettavissa ammattipätevyuden kautta 18-vuotiaana ja D-luokka 21-vuotiaana. Ilman ammattipätevyyttä ajokortin suorittamisen ikäraja C-luokassa olisi 21 vuotta ja D-luokassa 24 vuotta.

### 2.2.3. *Nykykäytäntö EU:n alueella*

Raskaan kaluston kuljettajana toimimisen edellytykset vaihtelevat suuresti eri jäsenmaissa. Valtaosa kuljettajista toimii tehtävissään ajokortin varassa. Yhteisön ajokorttilainsäädäntö (neuvoston direktiivi 91/439/ETY ajokorteista) säätelee kuljettajantutkintoa ja siinä kuljettajalta edellytettäviä tietoja ja taitoja, mutta ei edellytä kuljettajaopetusta. Valtaosassa jäsenvaltioita ajokortin suorittamista säännellään tutkintovaatimusten kautta ilman koulutusvaatimuksia. Yleistä kuitenkin on, että opetusta hankitaan vapaaehtoisesti.

Euroopan unionin jäsenvaltioista vain Alankomaissa ja Ranskassa vaaditaan ammattikuljettajilta erityinen ammattipätevyys, Ranskassa lisäksi jatkokoulutusta. Alankomaissa vaatimus koskee kaikkia kuljettajia, Ranskassa se otettiin käyttöön vuonna 1995 ja sitä on toteutettu vaiheittain. Ranskassa pätevyys perustuu koulutuksella hankittavaan ammattitaitoon, Alankomaissa näyttötutkintotyypin pätevyuden osoittamiseen.

Ajokorttidirektiivin liitteen II ajoneuvon kuljettamisen edellyttämiä tietoja, ajotaitoa ja ajotapaa koskevat säännökset on korvattu vuonna 2000 komission direktiivillä 2000/56/EY. Siihen sisältyvät myös kuljettajantutkinnon sisältöä ja tutkinnossa käytettä-



viä ajoneuvoja koskevat vähimmäisvaatimukset. Muutoksen yhteydessä korostettiin raskaan kaluston kuljettajilta edellytettäviä valmiuksia kuten ajoneuvon kuormaamiseen liittyviä turvallisuustekijöitä, vastuuta matkustajaliikenteessä ja muita turvallisuuden ja ajoneuvon toimintaan liittyviä seikkoja ja niiden tuntemusta. Myös tutkinnossa käytettävää ajoneuvokalustoa koskevat vaatimukset tarkistettiin vastaamaan keskimääräistä käytössä olevaa ajoneuvokalustoa.

Esitystä valmisteltaessa ei ole ollut Ruotsia lukuun ottamatta käytettävissä tietoa siitä, millä tavoin ammattipätevyysvaatimus aiotaan muissa jäsenvaltioissa toteuttaa. Ruotsissa ehdotetaan ammattipätevyyden hankkimista koulutuksella (SOU 2005:109).

### 2.3. Nykytilan arviointi

Raskaan kaluston ajokorttivaatimuksiin sisällytetyt ammatilliset osuudet ovat Suomessa hyvin kansallisesti painottuneet. Pelkän kuorma-auton ajokortin koulutusvaatimukset ovat olennaisesti vähäisemmät kuin ajoneuvoyhdistelmän tai linja-auton ajokortin kohdalla sekä perusvaatimuksia että toteutuneita määriä tarkastellen. Sama ero kuvastuu auto-koululupa-vaatimuksissa ja ajo-opettajan kelpoisuusvaatimuksissa. Kuorma-auton ajokorttia ei ole mielletty samalla tavalla ammattikortiksi. Se onkin usein suoritettu ensimmäisenä auton ajokorttina, koska se on antanut mahdollisuuden ammattiajoon. Yhteisölaainsäädännön myötä vuonna 1996 tullut vaatimus B-luokan tutkinnon suorittamisesta ennen C-luokan tutkintoon pääsyä korosti ajokorttien suorittamisen asteittaisuutta ja vähensi jossain määrin C-luokan korttien suorittamista. Tutkintojen eriyttämisestä huolimatta B- ja C-luokan kuljettajaopetus on voitu edelleen antaa samanaikaisesti. Vain pieni osa kuorma-auton ajokortin hankkivista päätyy ylemmän luokan ajokortin suorittamisen yhteydessä laajemman kuljettajakoulutuksen piiriin.

C1-luokan ajokorttien suorittaminen on ollut hyvin vähäistä, koska vaatimukset ovat periaatteessa samat kuin C-luokassa. C1E-luokan ajokortti on sen sijaan tarjonnut helpommin saavutettavan vaihtoehdon yhdistelmäkortin hankkimiseksi ja näitä ajokortteja on suoritettu jossain määrin.

Ajokorttivaatimukset ovat samat sekä yksityis- että ammattiajoon. CE-luokan yhdistelmän ja linja-auton ajokortin vaatimusten määrittäminen ammattivaatimusten mukaan on ajokorttia yksityistarkoituksiin hankittaessa koettu joissain tapauksissa ongelmalliseksi, koska se on edellyttänyt irrottautumista vuodeksi ammattiajoon tai vähintään puoleksi vuodeksi ammatilliseen koulutukseen. Linja-auton kuljettamisen kohdalla ongelmaa on lievittänyt D1-alaluokan käyttöönotto vähäisemmin opetusmäärin, joskaan opetuksen tarjontaa ei aina ole pidetty riittävänä.

Suuri osa CE- ja D-luokan korteista hankitaan kuljettajakokemuksen kautta. CE-luokassa kokemusperusteen käyttö on ollut jossain määrin yleisempää. CE-luokassa puolustusvoimat on merkittävä kouluttaja. Koulutus tapahtuu ensisijaisesti puolustusvoimien tarpeiden mukaisin sisällöin, mutta koulutuksen ammatillisten sisältöjen perusteella on kortin vaihtokelpoisuus siviilikorttiin tunnustettu alle 21-vuotiaana. Tutkintovaatimusten edellyttämä koulutus on pääasiallisesti saatu ammatillisissa aikuiskoulutuskeskuksissa osana laajempaa ammattitutkintoon valmistavaa kuuden kuukauden mittaista koulutusta. Ajokorttivaatimusten mukainen koulutus muodostaa noin kolmasosan tästä keskimäärin 900 tunnin koulutuksesta, mistä johtuen oppilaat saavat ajokorttivaatimuksia olennaisesti laajemman koulutuksen. Keskimäärin kahdeksassa autokoulussa on annettu ajokorttivaatimusten mukaista koulutusta, joskin opetus on näissäkin tapauksissa yleensä ollut ajokorttivaatimuksia laajempaa lähinnä rahoitusperusteesta johtuen. Pelkästään ajokorttivaatimusten mittaista CE- ja D-luokan koulutusta on ollut tarjolla vain hyvin rajoitusti ja tällöinkin se on yleensä järjestetty jonkun yrityksen rahoituksella.

Edellä tarkoitettuna ammatillisena peruskoulutuksena voidaan suorittaa logistiikan perustutkinnon kuljetuspalvelujen koulutusohjelman autonkuljettajan, linja-autonkuljettajan ja yhdistelmäajoneuvonkuljettajan koulutukset. Lisäkoulutuksena voidaan suorittaa puutavaran autokuljetuksen, yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ja linja-autonkuljettajan ammattitutkinnot.

Kuorma-auton ajokortit suoritetaan pääasiassa autokouluissa ja oppilaat vastaavat tällöin itse koulutuskustannuksista. Muissa ta-

pauksissa, kun ajokorttikoulutus on annettu joko ammatillisen koulutuksen tai varusmiespalveluksen yhteydessä tai työvoimapolitiittisena koulutuksena, koulutuskustannuksista on pääosin vastannut yhteiskunta.

Linja-auton ajokorttia varten annettu koulutus on ollut yksinomaan aikuiskoulutusta ajokortin ikävaatimuksesta johtuen. D1-luokan ajokortit suoritetaan pääasiassa koulutuksen perusteella, koska kokemusvaatimus tutkintoon pääsemiseksi on sama kuin D-luokassa ja opetuksen vähimmäismäärä noin kymmenesosa D-luokan koulutuksen määrästä. Suomessa linja-auton ajokortin suorittamisen edellyttämän C-luokan ajo-oikeuden ja korkean ikävaatimuksen on katsottu ehkäisevän erityisesti henkilöliikenteen kuljettajan tehtäviin hakeutumista ja ohjaavan mahdollisia henkilöliikenteen kuljettajia muille aloille. Yhteisöainsäädännön mukaan linja-auton ajo-oikeus voidaan hankkia B-luokan pohjalta, mikä on myös pääsääntöinen käytäntö muissa jäsenvaltioissa.

Raskaan kaluston kuljettamiseen liittyviin turvallisuustekijöihin, kuten ajoneuvon kuormaukseen, on kiinnitetty huomiota viime vuosina myös ajokorttitutkinnon vaatimusten kautta. Tutkintoon tulon perusteesta riippumatta tutkinnon sisältö on kaikille kokelaille sama. Ammatillista osaamista tai siihen liittyviä tekijöitä ei ole käytännön kokeessa arvioitu, vaikka näiden sisältöjen osuus CE- ja D-luokan koulutuksessa on hyvin keskeinen. Ajokokeessa on painotettu lähinnä ajoneuvon kuljettamiseen liittyvään arviointiin muiden ajokorttiluokkien tapaan.

Käytäntö yhteisön lainsäädännön mukaisen pätevyystodistusten suhteen on ollut hyvin vaihtelevaa eri jäsenvaltioissa. Yleensä todistusten käyttö on ollut vähäistä. Ajoneuvohallintokeskuksella on ollut oikeus tällaisen todistuksen antamiseen, mutta niitä ei ole käytännössä juurikaan haettu. Todistuksille ei ole myöskään ollut mitään yhteisesti hyväksyttyä mallia.

Kuljettajien jatkokoulutus on tähän asti ollut lähinnä vapaaehtoisuuden varassa ja sen järjestämisestä ovat vastanneet esimerkiksi työnantajat tai alan järjestöt. Vaarallisten aineiden kuljettajien ajolupajärjestelmään liittyy lakisääteinen velvoite jatkokoulutuksesta. Yhteisöainsäädännöstä peräisin oleva jatkokoulutusvaatimus on kesällä 2005 nostettu

kahteen päivään.

### **3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

#### **3.1. Tavoitteet**

Esityksen tavoitteena on toteuttaa vaatimus kuljettajien ammatillisten perusvalmiuksien lisäämisestä siten, että varmistetaan vaatimusten mukainen kuljettajien ammatillisen osaamisen taso ja sen kautta edellytykset kuljetusten ja liikenteen turvallisuuden paranemiselle sekä kuljetusalan kehittymiselle ja kilpailukyvyille. Lisäksi tavoitteena on varmistaa tarvittavien koulutus- ja muiden palvelujen järjestäminen ja saatavuus niin, että kuljettajien riittävä saanti turvataan ja etteivät uusista vaatimuksista aiheutuvat taloudelliset, hallinnolliset ja muut vaikutukset yhteiskunnalle, kuljettajille, työnantajille, koulutuksen järjestäjille ja muille osallisille tahoille muodostuisi kohtuuttomiksi.

Järjestely toteutettaisiin olemassa olevien kuljettajakoulutusjärjestelmien ja toiminnassa osallisina olevien organisaatioiden avulla ja niiden tarjoamia koulutuspalveluja ja osaamista hyödyntäen. Näin voitaisiin varmistua koulutuksen laatutasosta ja saatavuudesta, välttää tarpeetonta uudelleen organisoimista ja siitä aiheutuvia lisäkustannuksia sekä luoda edellytykset koulutuksen järjestämistä ja rahoitusta koskevalle päätöksenteolle. Järjestelmää täydennettäisiin muilla koulutuksen antajilla tarvittavien jatkokoulutuspalvelujen varmistamiseksi. Palvelujen saatavuuteen ja käyttöön voidaan vaikuttaa niiden riittävällä määrällisellä ja alueellisella tarjonnalla ottaen huomioon myös eri kieliyryhmien tarpeet sekä monipuolisuudella ja laadulla. Määrällistä ja alueellista saatavuutta koskevat vaatimukset on kuitenkin voitava sopeuttaa muihin tavoitteisiin erityisesti silloin, kun toiminnan keskittäminen suurempiin yksiköihin on myös liikenneturvallisuus- ja toiminnan laatutason ylläpitämiseksi tarpeen. Myös koulutuskustannuksilla on merkitystä palvelujen saatavuutta ajatellen, sillä tarjolla olevien palvelujen kustannukset voivat muodostua merkittäväksi niiden käyttöä ja kuljettajien saatavuutta ehkäiseväksi tekijäksi.

### 3.2. Toteuttamisvaihtoehdot

Vaihtoehtoiset järjestelmät perustason ammattipätevyuden hankkimisessa ja vaatimuksen edellyttämän järjestelmän hallinnoinnissa

#### 3.2.1. Koulutukseen perustuva malli

Koulutuksenjärjestäjät

Koulutusmalli voitaisiin toteuttaa ajokorttikoulutuksen tai ammatillisen kuljettajakoulutuksen järjestelmässä tai niitä molempia ajokorttikoulutuksen järjestämisen tapaan hyödyntäen. Koulutuskeskuksina voisivat toimia raskaan kaluston ajokorttikoulutusta antavat autokoulut ja ammatillista kuljettajakoulutusta antavat oppilaitokset. Kummassakin tapauksessa olisi olemassa infrastruktuuri ja toiminnan perusedellytykset tulisivat koulutuskeskusten peruskoulutustehtävän ja sitä koskevien opetuksellisten ja taloudellisten vähimmäisvaatimusten kautta. Ammatillista kuljettajakoulutusta järjestävillä laitoksilla olisi opetusministeriön myöntämä koulutuksen järjestämislupa ja autokouluilla lääninhallituksen myöntämä autokoululupa. Suurella osalla ammatillisen koulutuksen laitoksia olisi myös autokoululupa. Ammatillista kuljettajakoulutusta ja sen järjestämistä koskevat säännökset sisältyvät opetusministeriön hallinnonalan lainsäädäntöön. Ajokorttikoulutuksesta ja sen järjestämisestä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan lainsäädännössä. Ajokorttisäännökset sisältävät myös ammatillisen koulutuksen yhteydessä annettavaa ajokorttikoulutusta koskevat vaatimukset.

Esityksessä tarkoitettun koulutuksen kesto ja sisältö poikkeavat autokouluissa perinteisesti annetusta opetuksesta, mutta vastaavat pitkälti ammatillisessa koulutuksessa annettua CE- ja D-luokan ajokorttikoulutusta. Nykyinen kuljettajien ammatillinen koulutus kattaa jo pääosin esitetyn koulutuksen. Autokouluissa koulutuksen toteuttaminen edellyttäisi erikoistumista ja keskittymistä, kuten käytännössä on jo jossain määrin tapahtunut CE- ja D-luokan kohdalla. C-luokan opetusta antavien autokoulujen ammatilliseen osaamiseen liittyviä vaatimuksia olisi lisättävä. Opetussuunnitelman perusteiden mukainen am-

matillinen peruskoulutus perustuu pääasiassa määrämuotoiseen opetukseen ja sisältää tällä hetkellä kuorma-auton ja yhdistelmäajoneuvon kuljettajan koulutusta. Vaikka ammatilliseen peruskoulutukseen ovat tulossa myös ammattiosaamisen näytöt, koulutukseen sisältyy edelleen pakollista opetusta. Ammatillinen perustutkinto on mahdollista suorittaa myös näyttötutkintona. Ammattitutkinnot ja erikoisammattitutkinnot suoritetaan näyttötutkintoina. Näyttötutkinnon suorittamista tukee näyttötutkintoon valmistava koulutus, jonka yhteydessä opetus soveltuu järjestettäväksi. Ajokorttikoulutus sisältyy osana ammatilliseen kuljettajakoulutukseen. Perustason ammattipätevyyskoulutus soveltuisi toteutettavaksi osana ammatillisia tutkintoja ja sen lisäksi myös omana kokonaisuutenaan.

Koulutukseen sisältyvä kirjallinen koe voitaisiin toteuttaa ajokortin saamiseksi suoritettavan kuljettajantutkinnon tapaan tai ammatillisen tutkinnon tai sen osan yhteydessä, jolloin asianomainen toimielin vastaisi kokeen järjestämisestä, valvonnasta ja todistuksen antamisesta.

Koulutus voitaisiin yhdistää myös puolustusvoimien kuljettajakoulutukseen. Puolustusvoimat voisi itse antaa opetusta, jolloin sen koulutusyksikkö hakeutuisi koulutuskeskukseksi, tai se voisi hankkia koulutuksen ostopalveluna vaatimukset täyttävältä koulutajalta.

Koulutuksen rahoitus

Autokoulujen tarjoamien koulutuspalvelujen käyttöä rajoittaisivat normaalia autokouluopetusta pitemmän koulutuksen kustannukset. Koulutuksen kustantaisi viimekädessä oppilas itse, ellei esimerkiksi työnantaja vastaisi kustannuksista.

Ammatillisessa koulutuksessa toteutettuna koulutuskustannukset eivät rajoittaisi koulutuspalvelujen käyttöä. Koulutuksen rahoitusta varten olisivat olemassa valmiit rahoituskanavat. Ammatillisen koulutuksen rahoitusperusteista päättää opetusministeriö. Perustutkinto-opetus on oppilaalle maksutonta ja sen rahoituksesta vastaavat valtio ja kunnat. Ammatillisissa aikuiskoulutuskeskuksissa annettavan koulutuksen rahoituksesta vastaa pääosin valtio, joskin oppilailta voidaan periä vähäisiä maksuja. Sen lisäksi, että koulutus

sisältyisi ammatillisiin tutkintoihin, olisi sitä voitava järjestää myös omana kokonaisuutena koulutuksen kysynnän määrällisestä kasvusta ja lakisääteisydestä johtuen.

Muita yhteiskunnan rahoittamia koulutusväyliä ovat työvoimapoliittinen koulutus ja varusmiespalvelun aikana saatu kuljettajakoulutus. Työvoimahallinto rahoittaa merkittävässä määrin kuljettajakoulutusta, jota ovat järjestäneet muutamat autokoulut ja ammatillisen koulutuksen laitokset. Vastaavaan tapaan voitaisiin järjestää myös perustason ammattipätevyysvaatimusten mittaista koulutusta. Myös varusmiespalvelun yhteydessä annettavaan kuljettajakoulutukseen olisi vastaisuudessaakin perusteltua liittää ammatillinen osuus ajokortin vaihtokelpoisuuden varmistamiseksi. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen kustannukset jäisivät tällöin puolustushallinnon vastattaviksi sen järjestämän ajokorttikoulutuksen kustannusten tapaan. Autokoulut voisivat tuottaa alihankkijoina koulutuspalveluja työvoimahallinnolle ja ammatilliselle koulutukselle tai jopa toimia ammatillisen koulutuksen järjestelmässä opetusministeriön järjestämisluvalla. Järjestämisluvan saaminen tosin edellyttäisi opetustarpeen arviointia ja asettaisi rajoituksia liiketoiminnan muodossa harjoitetulle toiminnalle.

#### Koulutuskustannukset

Koulutusvaihtoehdossa opetuskustannukset muodostaisivat suurimman kustannuserän. Opetuksen kokonaismäärästä teoriaopetuksen osuus olisi suurin (260 tuntia). Kirjallisen kokeen, samoin kuin opetuksen, kustannuksiin voidaan vaikuttaa ryhmän koolla. Kirjallisen kokeen kustannus olisi arviolta noin 25 euroa oppilasta kohden. Ajo-opetuksesta aiheutuvat kustannukset määräytyisivät pitkälti koulutuksessa käytetyn ajoneuvokaluston perusteella. Ajo-opetuksen henkilökohtaisuus sitoisi opettajien aikaa ja aiheuttaisi muutenkin teoriaopetusta enemmän kustannuksia.

Koulutuskustannuksia voitaisiin arvioida työvoimahallinnon kustantaman koulutuksen perusteella. Koulutuksen hinta määräytyy kilpailutuksen kautta ja siihen vaikuttavat monet tekijät, kuten ryhmäkoko sekä yksilöllisen koulutuksen ja ajoneuvokaluston käytön määrä. Keskimääräinen hinta 900 tunnin

koulutuksesta oli vuonna 2003 7 000 euroa. Tämän perusteella yhden päivän koulutuksen hinta olisi noin 55 euroa. Näin 280 tunnin koulutuksen keskimääräiseksi hinnaksi saataisiin noin 2 200 euroa. Todellisuudessa hinta olisi ilmeisesti korkeampi, noin 2 500 euroa. Nopeutetussa koulutuksessa keskimääräiset kustannukset 140 tunnin koulutuksesta olisivat vastaavasti arvioiden noin 1 100—1 250 euroa.

Kustannuksia voitaisiin tarkastella myös tuntihintojen kautta. Ajotunnista kuorma- tai linja-autolla aiheutuisi noin 40—80 euron kustannus. Sen perusteella 20 tunnin ajo-opetuksen kustannus olisi noin 800—1 600 euroa ja nopeutetussa koulutuksessa vastaavasti noin 400—800 euroa. Ryhmätunnin kustannus olisi noin 30—64 euroa, jolloin 260 tunnin opetuksella ja 8—12 opiskelijan ryhmäkoolla aiheutuisi noin 650—2 080 euron kustannukset. Nopeutetussa koulutuksessa samankokoisin ryhmin kustannukset olisivat noin 325—1 040 euroa. Tämän perusteella laskien kokonaiskustannukset 280 tunnin koulutuksessa olisivat noin 1 450—3 680 euroa ja nopeutetussa 140 tunnin koulutuksessa vastaavasti 725—1 840 euroa.

#### Viranomaistoimet

Koulutusmalli edellyttäisi koulutuskeskusten hyväksymistä ja niiden valvontaa sekä opettajien pätevyyskysymysten hyväksymistä. Tämä vaatisi viranomaisen resurssseja ja aiheuttaisi kustannuksia henkilöstön lisätarpeiden johdosta. Tällä hetkellä ammatillista kuljettajakoulutusta antavien laitosten määrä on noin 50 ja CE- ja D-luokan kokonaiskursseja järjestävien autokoulujen määrä noin 8. C-luokan koulutukseen oikeutettuja autokouluja on lähes 500.

#### 3.2.2. *Pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva malli*

Mallin soveltuminen nykyisiin koulutusjärjestelmiin

Myös näyttökoetyyppinen vaihtoehto soveltuisi suomalaisiin kuljettajakoulutusjärjestelmiin. Osa raskaan kaluston ajokorteista voidaan suorittaa näyttökoetyyppisesti kuljettajana saadun kokemuksen perusteella. Ajo-

korttitutkinnon ajokokeessa ei kuitenkaan mitata ammatillista osaamista. Näyttökoe on yleinen suomalaisessa ammatillisen koulutuksen järjestelmässä ja tulossa myös opetussuunnitelman perusteiden mukaiseen nuori-soasteen ammatilliseen peruskoulutukseen. Mikäli nopeutetun koulutuksen järjestelmää tarvittaisiin täydentäväksi järjestelmäksi, edellyttäisi se määrämuotoista opetusta koulutuslaitosten hyväksymisineen ja kokeiden järjestämisineen.

Pelkkien kokeiden mallissa ei säänneltäisi tapaa, jolla teoria- ja käytännön kokeessa tarvittavat tiedot ja taidot hankitaan. Teoriakokeen vähimmäiskesto olisi 4 tuntia ja vähintään 120 minuutin käytännön koe jakautuisi ajokokeeseen (vähintään 90 minuuttia) ja erityistilanteita koskevaan osioon. Osa ajokokeesta (enintään 30 minuuttia) voitaisiin korvata erityisolosuhteiden liikennekäyttäytymistä mittaavalla rata- tai simulaattoriosiolla. Kokeiden tulisi olla vaativat, jotta vaatimusten mukaisen ammattitaidon taso kyettäisiin luotettavasti toteamaan ja varmistamaan sen mukaisesta osaamisesta. Ammatipätevyyden sisällöt ja koulutusvaihtoehdon mukaisen koulutuksen määrä ohjaisivat kokeiden sisältöä ja vaatimustasoa.

Kokeiden läpäiseminen perustuisi koulutukselle, koska kokelas ei voisi hyödyntää käytännön kokemusta samaan tapaan kuin ammatillisessa aikuiskoulutuksessa. Kuljettajakokemuksen hankkiminen ei onnistuisi ilman perustason ammattipätevyyttä, joka olisi nuorilla myös ajokortin suorittamisen edellytys. Tarvittavan koulutuksen määrää olisi kuitenkin vaikea arvioida. Koulutuksen järjestämiseen olisi siten varauduttava, joskin ilman koulutuskeskusten hyväksymistä ja niiden valvontaa sekä muuta määrämuotoisuutta. Koulutuksessa voitaisiin hyödyntää tarjolla olevaa ammatillista koulutusta sekä autokoulujen ja muiden järjestäjien tarjoamaa pienimuotoisempaa koulutusta. Opetuksen olisi kuitenkin oltava monipuolista riittävän laajan osaamisen tuottamiseksi.

Näyttökoetyyppinen järjestelmä soveltuisi puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen saaneiden ammattitaidon mittaamiseen pitemmästä ajoajasta ja ajotehtävistä saatavasta kokemuksesta johtuen. Koulutusta jouduttaisiin kuitenkin todennäköisesti täydentämään ammatillisella koulutuksella, koska puolus-

tusvoimien kuljettajakoulutus tähtää ensisijaisesti sen omiin tarpeisiin.

Kokeet voitaisiin toteuttaa sekä ajokorttitutkinnon että ammatillisen näyttötutkinnon tapaan. Niiden järjestämistä varten olisi oltava käytettävissä riittävästi vaatimusten mukaista ajoneuvokalustoa ja vaatimukset täyttäviä kokeen vastaanottajia. Ajoneuvokalustoa sitoisi myös vapaaehtoinen koulutus ja mahdollisesti käyttöönotettava nopeutetun mallin mukainen koulutus. Teoriakokeessa kokeen toteutustapa ja sen edellyttämä välineistö ja käytettävissä olevat toimitilat määrittäisivät pitkälti ryhmän koon. Käytännön kokeet sitoisivat vastaanottajan ajan yhtä kokeen suorittajaa kohden vähintään 120 minuutiksi. Kummassakin järjestelmässä olisi vastaanottajien valmiuksia parannettava. Ajokorttitutkinnossa olisi kehitettävä ammatillisesta osaamisen arvioimistaitoja ja ammatillisessa koulutuksessa ajosuorituksen arvioimistaitoja.

#### Kustannukset ja niiden kohdistuminen

Kustannukset aiheutuisivat pääosin näyttökokeen järjestämisestä ja siihen osallistumisesta. Käytännön koe olisi yksilökoe, joka sitoisi vastaanottajan ajan pariin tunniksi yhtä kokelasta kohden. Ammatillisten näyttötutkintojen perusteella arvioiden kokeen kustannus olisi noin 500 euron luokkaa. Lisäkustannuksia aiheutuisi muun muassa kokeessa käytettävästä ajoneuvosta. Jos koulutusta tarvittaisiin vastaavasti kuin mitä ammatillisen koulutuksen näyttökokeiden yhteydessä on koulutuspalveluja käytetty, ammattipätevyyden edellyttämän taidon saavuttaminen ja kokeissa menestyminen edellyttäisi koulutusta lähes koulutusvaihtoehdon mukaisesti. Kustannukset olisivat tällöin koulutusvaihtoehdon luokkaa eli noin 1 100—4 000 euroa. Lisäksi vaadittaisiin mittavaa käytännönkoejärjestelmää tiloineen, henkilökuntiineen ja laitteineen. Kustannusten kannalta koevaihtoehtoa puoltaisi varmuus siitä, että kokeen järjestämisestä ja siihen osallistumisesta aiheutuvat kokonaiskustannukset jäisivät alle koulutuksen kokonaiskustannusten. Raskaan kaluston ajokorttitutkinnossa ajokokeen pituus on tällä hetkellä vähintään 60 minuuttia ja siitä perittävä maksu 47 euroa yhdistelmä- ja linja-autotutkinnossa ja 35,50

euroa kuorma-autotutkinnossa. Teoriako-  
keesta perittävä maksu on 14,50 euroa.

Ammattipätevyyttä suorittava voisi hankkia näyttötutkintoon tarvitsemiaan koulutuspalveluja tarpeen mukaan ja kustannukset määräytyisivät sen mukaan mistä palvelut haettaisiin. Ammatillisen tutkinnon suorittamalla tai muita yhteiskunnan tarjoamia koulutuspalveluja käytettäessä koulutusta tuettaisiin julkisin varoin. Myös oppilaan maksettavaksi tulisi näyttökokeeseen liittyviä maksuja. Puolustusvoimien kuljettajakoulutusta täydentävän koulutuksen antaminen varusmiespalvelun yhteydessä kohdistaisi kustannukset puolustusvoimien kustannettavaksi siellä annettavan ajokorttikoulutuksen tapaan. Mikäli koulutusta täydennettäisiin myöhemmin ammatilliseksi tutkinnoksi tai muulla yhteiskunnan järjestämällä koulutuksella, yhteiskunnan tuki jatkuisi siihen. Muussa tapauksessa kustannukset jäisivät viime kädessä kuljettajan itsensä vastattaviksi. Muiden ammatillisten oppilaitosten, auto-koulujen ja koulutuslaitosten tarjoamien koulutuspalvelujen rahoituksesta vastaisi oppilas itse.

### 3.2.3. *Viranomaistehtävien hoitaminen*

Jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille tai niiden nimeämille elimille osoitetut erinäiset hyväksymis- ja valvontatehtävät voitaisiin osoittaa ajokorttikoulutuksesta tai ammatillisesta koulutuksesta vastaavien viranomaisten tehtäväksi. Kysymykseen tulisivat tällöin Ajoneuvohallintokeskus, opetushallitus tai opetusministeriö. Ajokorttimerkintöihin tai ammattipätevyyskorttiin liittyvät tehtävät vastaisivat ajokorttitehtäviä ja soveltuisivat ajokorttitehtävien yhteydessä hoidettavaksi. Ajokorttitehtävistä vastaavia viranomaisia ovat poliisi ja Ajoneuvohallintokeskus. Ajoneuvohallintokeskus toimittaa ajokorttilomakkeen, valmistuttaa ajokortit ja hoitaa rekisteröinnin. Ajokorttiluvan myöntämisestä samoin kuin ajo-oikeutta koskevista päätöksistä vastaa poliisi.

Tehtävän hoitaminen Ajoneuvohallintokeskuksen toimesta

Ajoneuvohallintokeskuksella on useita ajokorttikoulutukseen ja vaarallisten aineiden

kuljettajien ajolupakoulutukseen sekä kuljettajantutkintoon liittyviä tehtäviä, jotka tukisivat sen toimivaltaa myös silloin, kun koulutusta annetaan ammatillisen koulutuksen yhteydessä. Ajoneuvohallintokeskus hyväksyy vaarallisten aineiden kuljettajien ajolupakoulutusta antavat yhteisöt ja niiden toiminnasta vastaavat johtajat. Ajoluvan myöntää kokeen vastaanottaja ja sen voi peruuttaa Ajoneuvohallintokeskus. Ajoneuvohallintokeskus ottaa vastaan vaarallisten aineiden kuljetustoiminnassa vaadittavan turvallisuusneuvonantajan kokeen ja antaa sen hyväksytystä suorittamisesta todistuksen. Se vastaa myös jatkossa henkilö- ja tavaraliikenteen yrittäjäkoulutukseen liittyvistä tehtävistä. Lisäksi sille on ehdotettu taksinkuljettajan koulutukseen liittyviä tehtäviä.

Koulutusvaihtoehdossa Ajoneuvohallintokeskus hyväksyisi koulutuskeskukset, vastaisi koulutukseen liittyvän teoriakokeen järjestämisestä sekä koulutuslaitoksen ja kokeen valvonnasta. Hyväksymisestä ja valvonnasta aiheutuvat kustannukset perittäisiin suoritemaksuina. Myös pistokoeluonteisen viranomaisvalvonnan arvioidut kustannukset sisällytettäisiin suoritemaksuihin. Ajoneuvohallintokeskus voisi tarvittaessa käyttää valvonnan kattamiseen toiminnan ylijäämää. Käytännön valvontatoimenpiteet ja kokeen/kokeiden vastaanottaminen voitaisiin kummankin vaihtoehdon kohdalla hoitaa kuljettajantutkintojen vastaanottotoiminnan yhteydessä. Ajokorttikoulutuksessa käytännön valvontatoimenpiteet, samoin kuin kuljettajantutkintojen ja vaarallisten aineiden ajolupakokeiden vastaanotto, on kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa tarkoitettujen tutkinnon vastaanottajien tehtävänä, mutta Ajoneuvohallintokeskus voi myös itse hoitaa näitä tehtäviä. Maakunnittain toimivat tutkinnon vastaanottajat valitaan määräajaksi kilpailutuksen kautta. Ammatillisen osaamisen arvioiminen edellyttäisi tämän osaamisen vahvistamista sekä Ajoneuvohallintokeskuksessa että tutkinnon vastaanottajien kohdalla.

Tehtävän hoitaminen opetusministeriön tai opetushallituksen toimesta

Esityksessä tarkoitettu koulutus on ajokorttivaatimusten lisäksi tulevaa kuljettajien

ammattillista koulutusta, joten viranomaistehävistä voisi vastata opetusministeriö tai opetushallitus.

Opetusministeriö päättää ammatillisen koulutuksen järjestämislupasäätelystä sekä koulutuksen yksikköhinnoista ja muista rahoitusperusteista. Opetusministeriön asetuksella säädetään ammatillisen koulutuksen tutkinnoista ja tutkintonimikkeistä (opetusministeriön asetus ammatillisista perustutkinnoista 216/2001 ja opetusministeriön asetus ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa tarkoitettusta tutkintorakenteesta 1009/2004). Opetusministeriö päättää tutkinnon rakenteesta ja rahoitusperusteista sekä myöntää koulutuksen järjestäjille järjestämisluvat. Ministeriö nimittää myös auto- ja kuljetusalan koulutustoimikunnan, joka muodostuu elinkeinoelämän, opetushallinnon ja järjestöjen edustajista. Koulutuskeskusten hyväksyminen soveltuisi toteutettavaksi järjestämisluvan myöntämisen yhteydessä, mistä johtuen tehtävä soveltuisi opetusministeriölle.

Opetushallitus on siitä annetun lain (182/1991) 2 §:n ja asetuksen (183/1991) 1 §:n mukaan toimialaan kuuluvaa ammatillista koulutusta seuraava ja kehittävä viranomainen, mistä johtuen koulutuskeskusten ja niissä annettavan opetuksen valvontaan liittyvät tehtävät soveltuisivat opetushallitukselle. Opetushallitus päättää ammatilliseen tutkintoon johtavan koulutuksen opetussuunnitelman ja näyttötutkinnon perusteista ja asettaa tutkintotoimikunnat, jotka vastaavat näyttötutkintojen järjestämisestä ja valvonnasta, sopivat tutkintojen järjestämisestä (arvioivat järjestämisedellytykset ja määrittävät kriteerit arvioijille), vahvistavat tutkintosuoritukset ja antavat tutkintotodistukset. Lisäksi tutkintotoimikunnat päättävät näyttötutkinnon tai sen osan arvioinnin oikaisemisesta. Opetussuunnitelman perusteiden mukaisessa ammatillisessa peruskoulutuksessa koulutuksen järjestäjä asettaa toimielimen ammattiosaamisen näyttöjen suunnittelua ja toteuttamista varten. Toimielin hyväksyy suunnitelmat ammattiosaamisen näyttöjen toteuttamisesta ja arvioinnista, valvoo näyttötoimintaa ja päättää ammattiosaamisen näyttöjen arvioijista. Lisäksi toimielin käsittelee opiskelijan arviointia koskevat oikaisuvaatimukset. Toimielimen puheenjohtaja allekirjoittaa tutkintotodistukseen sisältyvän näyttötodistuksen.

Edellä olevan perusteella valvontatehtävät voitaisiin osoittaa opetushallitukselle. Kokeen järjestämisen ja valvonnan toteuttaminen voisi kuulua lakisääteisille tutkintotoimikunnille tai ammattiosaamisen näyttöjen toimielimille. Tutkintotoimikunnat ja toimielimet voisivat hyödyntää kokeiden käytännön järjestelyissä koulutuskeskusten tiloja ja osaamista. Vastuu kokeen toteuttamisesta ja valvonnasta olisi tutkintotoimikunnalla tai toimielimellä. Opetusministeriön ja opetushallituksen tehtäväksi asia soveltuisi erityisesti silloin, jos koulutus olisi nykyistä selkeämmin osa ammatillista kuljettajakoulutusta ja –tutkintoa. Koulutuksen tavoitteena on kuljettajien ammatillisten valmiuksien lisääminen. Näiden ammatilliseen osaamiseen liittyvien näkökohtien puolesta tehtävä soveltuisi niille.

Toimivallan jakaminen kahden viranomaisen kesken

Yhden hallinnonalan toimijan sijaan tehtävät voitaisiin jakaa myös näiden viranomaisten kesken, koska niillä on läheisesti tehtäväalaan liittyviä toimia ja koska muista asiassa tehtävistä ratkaisuksista voisi seurata tätä puoltavia näkökohtia. Perustelluksi toimivallan jakamisen ja opetusministeriön ja opetushallituksen toimivallan oman hallinnonalan koulutuslaitosten kohdalla tekisi se, että ammatillisen koulutuksen ja tutkintojen perusteiden ja sisältöjen, samoin kuin koulutusta koskevien rahoituspäätösten, olisi oltava opetushallinnonalan päätettävissä. Toimivallan jakamiselle ei sinänsä olisi estettä ja se voitaisiin toteuttaa myös toiminnan yhdenmukaisuutta vaarantamatta, joskin useamman viranomaisen toimimista samassa tehtävässä ei tuottavuus- ja tehokkuusnäkökulmasta ole pidetty kannattavana toimintojen päällekkäisyyksien vuoksi. Tämä koskee ainakin kokeiden järjestämisen edellyttämiä toimenpiteitä. Jaetun toimivallan kohdalla toiminnan yhdenmukaisuutta voitaisiin edistää hallinnonalojen välisellä yhteistyöllä.

### 3.3. Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että kuorma-auton ja linja-auton ammattikuljettajilta edellytettäisiin ajokortin lisäksi perustason ammatti-

pätevyyttä ja sen ylläpitämiseksi jatkokoulutusta. Perustason ammattipätevyyden hankkimisessa ehdotetaan Suomessa otettavaksi käyttöön koulutukseen perustuva järjestelmä.

Koulutukseen sisältyvällä määrämuotoisella opetuksella ja sen päätteeksi suoritettavalla kirjallisella kokeella voitaisiin parhaiten varmistaa tavoiteltu osaaminen. Näyttötutkintoon tarvittavan käytännön kokemuksen hankkiminen olisi vaikeaa ilman perustason ammattipätevyyden myötä tulevaa oikeutta kuljettajana toimimiseen tai ajokortin suorittamiseen ja edellyttäisi pääosin koulutuksella hankittavia tietoja ja taitoja. Esitetyllä koulutuksella annettaisiin perusvalmiudet ja mahdollisuudet laajemman ammatillisen osaamisen ja kokemuksen hankkimiseen joko laajemmalla ammatillisella tutkinnolla tai ammatissa toimimalla. Perustason ammattipätevyyskoulutusta ei vaadittaisi aiemmin ajokorttinsa suorittaneilta. Jatkokoulutus koskisi kaikkia alalla toimivia kuljettajia ajokortin suorittamisajankohdasta riippumatta.

Kuljettajien riittävän saannin varmistamiseksi ehdotetaan, että käyttöön otetaan myös perustason ammattipätevyyden hankkiminen nopeutetulla koulutuksella.

Kaikki käytettävissä olevat vaihtoehdot olisi voitava tarvittaessa ottaa käyttöön kuljettajien riittävän saannin turvaamiseksi, koska vaatimus ammattipätevyydestä koskee kaikkia alalle aikovia, myös satunnaisesti ammatiajoo suorittavia. Nopeutettu koulutus kattaisi samat oppiaineet ja tavoitteet, joskin niiden käsittely ei olisi yhtä laajaa kuin peruskestoisessa ammattipätevyyskoulutuksessa. Kuljettajan iästä riippuen pätevyys tuottaisi oikeuden toimia rajoitetusti kuljettajan tehtävässä tai antaisi heti täydet oikeudet ammatissa toimimiseen. Vaihtoehdon käyttöönotto edellyttäisi määrämuotoisen koulutuksen järjestämistä ja tukisi osaltaan koulutusvaihtoehdon valintaa ja päinvastoin. Mahdollisuus nopeutetun koulutuksen käyttöön olisi erityisesti tarpeen äkillisten työvoimatarpeiden ilmetessä. Peruskestoisen ammattipätevyyskoulutuksen, samoin kuin laajemman kansallisen ammatillisen kuljettajakoulutuksen merkityksen ja aseman korostaminen puoltaisi rajoituksia vaihtoehdon käyttöön. Toisaalta vaihtoehto voisi lyhyemmästä kestosta seuraavien alempien koulutuskustannusten vuoksi soveltua myös yksityisrahoit-

teiseksi, yhteiskunnan järjestämää pitempi-kestoista koulutustarjontaa täydentäväksi koulutukseksi.

Perustason ammattipätevyyskoulutusta järjestettäisiin ammatillista kuljettajakoulutusta antavissa oppilaitoksissa ja raskaan kaluston ajokorttikoulutusta antavissa autokouluissa. Koulutusta voitaisiin järjestää myös puolustusvoimissa annettavan kuljettajakoulutuksen yhteydessä.

Peruskoulutusta antavina koulutuskeskuksina toimisivat nykyiset raskaan kaluston ajokorttikoulutuksessa toimivat koulutuksenantajat. Niiden peruskoulutustehtävä tukisi toimimista koulutuksen järjestäjänä ja takaisi palvelut ja niiden tason suuria uudelleen järjestelyjä ja lisäpanostuksia vaatimatta. Koulutuksen liittämällä varusmieskuljettajien koulutukseen turvataisiin puolustusvoimien toiminta kuljettajien koulutusväylänä. Menettelyllä varmistettaisiin saadun koulutuksen hyödyntäminen siviilissä ja myös puolustusvoimien kannalta tärkeä varusmieskuljettajien saanti.

Ammatillisen koulutuksen ja puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä annettavan koulutuksen kustannuksista vastaisi pääosin yhteiskunta, mikä turvaisi koulutuspalvelujen käytön opiskelijan varallisuusasemasta riippumatta. Autokoulujen koulutuspalveluista perittävät kustannukset rajoittaisivat opetuspalvelujen kysyntää.

Ammattipätevyys osoitettaisiin ajokorttiin tai kuljettajan ammattipätevyyskorttiin tehtävällä merkinnällä. Ajoneuvohallintokeskus vastaisi kuljettajan ammattipätevyyskorttien myöntämisestä. Poliisi vastaisi ajokorttiin tehtävistä merkinnöistä. ETA-valtioissa annetut ammattipätevyyskortit ja tehdyt ajokorttimerkinnät tunnustettaisiin vastavuoroisesti.

Peruskoulutukseen hyväksytyt koulutuskeskukset olisivat oikeutettuja myös jatkokoulutuksen antamiseen. Jatkokoulutusta antamaan voitaisiin hyväksyä myös muita koulutuskeskuksia, joilla olisi edellytykset toimintaan hakemuksessa kuvattujen oppiainheiden osalta.

Perustason ammattipätevyyskoulutusta antavien koulutuskeskusten koulutustehtävästä johtuen niillä olisi oikeus myös jatkokoulutuksen antamiseen. Jatkokoulutusta varten olisi tarpeen hyväksyä muitakin koulutuskes-



kuksia, jotta 80 000—90 000 kuljettajan koulutustarve kyettäisiin tyydyttämään. Jatkokoulutusta antavia koulutuskeskuksia hyväksyttäessä voitaisiin hyödyntää nykyistä jatkokoulutuksen vapaaehtoista järjestelmää ja kouluttajien ammattitaitoa ja sovittaa näiden vaatimukset annettavan koulutuksen sisällön mukaan.

Perustason ammattipätevyyskoulutus olisi osa kansallisten koulutus- ja tutkintovaatimusten mukaista ammatillista koulutusta ja suoritettavissa osana ammatilliseen perustutkintoon tai ammattitutkintoon tähtäävää opiskelua ja myös erillisenä opintokokonaisuutena mainittujen tutkintojen osana. Menettely kytkisi koulutuksen ammatillisen koulutuksen järjestelmään päällekkäisiä koulutusjärjestelmiä muodostamatta, toisi sen piiriin kaikki ammattikuljettajiksi aikovat ja mahdollistaisi koulutuksen täydentämisen laajemmaksi ammatilliseksi tutkinnoksi. Laajemman ammatillisen koulutuksen aseman ja sen edellyttämien resurssien turvaamisesta olisi huolehdittava sekä tukitoimista laajemman koulutuksen arvostuksen lisäämiseksi ja sen hankkimiseen kannustamiseksi.

Koulutuksen sisällöt ja vaatimukset sovitettaisiin kansalliseen koulutus- ja tutkintojärjestelmään ja sen vaatimuksiin. Opetushallitus vahvistaisi perustason ammattipätevyyskoulutuksessa noudatettavan opetussuunnitelman ja tutkinnon perusteet, joita sovellettaisiin kaikessa opetuksessa koulutuksen antajasta riippumatta. Yhdenmukaisuussyistä Ajoneuvohallintokeskus vahvistaisi jatkokoulutuksessa noudatettavat koulutusohjelmat jatkokoulutuksen antajasta riippumatta.

Opetusministeriö hyväksyisi ne koulutuskeskukset, joilla on sen myöntämä ammatillisen koulutuksen järjestämislupa. Ajoneuvohallintokeskus hyväksyisi muut koulutuskeskukset.

Toimivallan jakaminen kahden viranomaisen kesken perustuisi näiden asemaan ajokorttikoulutuksessa ja ammatillisessa koulutuksessa, ajokorttivaatimusten ja ammatillista osaamista koskevien vaatimusten eriytymiseen ja perustason ammattipätevyyskoulutuksen asemaan ammatillisessa koulutuksessa. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen muodostuminen osaksi ammatillista koulutusta ja tutkintoja puoltaisi opetusministeriön toimivaltaa koulutuskeskusten hyväksymi-

sessä kysymyksen ollessa opetusministeriön järjestämisluvalla toimivista ammatillisen koulutuksen oppilaitoksista ja niitä koskevista päätöksenteosta. Koulutuskeskusten hyväksyminen yhdistettäisiin järjestämislupamenettelyn yhteydessä toteutettavaksi. Ammatillista koulutusta ja sen rahoitusta koskevat ratkaisut olisivat yhteydessä opetusministeriön hallinnonalalla tehtäviin ammatillista koulutusta koskeviin ratkaisuihin ja hallinnonala voisi tarkoituksenmukaisesti vastata koulutuksen järjestämisestä ja riittävydestä kysyntään ja työvoimatarpeeseen nähden. Tästä syystä ei olisi perusteltua erotella järjestämisluvan alaisia laitoksia, vaikka toiminta eräiden laitosten kohdalla on myös autokoululupaa edellyttävää. Samoista syistä ei olisi myöskään tarkoituksenmukaista laajentaa opetusministeriön toimivaltaa kattamaan kaikkien koulutuskeskusten hyväksymistä.

Muiden koulutuskeskusten eli autokoulujen ja puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen hyväksyminen perustason ammattipätevyyskoulutukseen, samoin kuin jatkokoulutusta antaviksi koulutuskeskuksiksi hakevien hyväksyminen yhdistettäisiin Ajoneuvohallintokeskuksen tehtäviin ajokorttikoulutuksessa.

Suomessa ehdotetaan otettavaksi käyttöön mahdollisuus linja-auton kuljettajan ikärajan alentamiseen täällä tapahtuvissa rajoitetuissa kuljetuksissa ennen yhdenmukaistetun ikävaatimuksen täyttymistä. Alemman vähimmäisikärajan käyttöönoton edellytyksenä olisi kolmivuotisen linja-autonkuljettajan peruskoulutuksen ja -tutkinnon suorittaminen, johon sisältyisi myös perustason ammattipätevyyskoulutus.

Alemman ikärajan käyttöönotolla lisättäisiin ja kehitettäisiin alan koulutusmahdollisuuksia ja ammatin arvostusta sekä turvattaisiin linja-auton kuljettajien riittävää saantia. Se mahdollistaisi nuorisoasteen koulutusväylän perustamisen ja ammatillisen peruskoulutuksen järkevän toteuttamisen. Ennen harmonisoitujen ikävaatimusten täyttymistä oikeus kuljettajana toimimiseen olisi voimassa vain Suomessa. Ikärajan alentaminen 18 vuoteen mahdollistaisi paikallisliikenteen kuljettajana toimimisen sekä D1-luokan pienoislinja-auton kuljettamisen myös pitemmillä matkoilla. Oikeudet voitaisiin laajentaa koko maahan 20 vuoden iästä lukien.

Vaatimuksia sovellettaisiin linja-auton ajo-

kortin suorittaviin 10.9.2008 ja kuorma-auton ajokortin suorittaviin 10.9.2009 lukien. Samasta ajankohdasta lukien jatkokoulutusta koskevia vaatimuksia sovellettaisiin alalla ennestään toimiviin kuljettajiin. Linja-auton kuljettajien saatavuuden edistämiseksi peruskoulutuksen järjestäminen olisi käynnistettävä niin pian kuin se on mahdollista tämän lain hyväksymisen jälkeen.

Alalla ennestään toimivien katsottaisiin saavuttaneen perustason ammattipätevyyden ennen mainittuja ajankohtia saadun ajo-oikeuden perusteella.

Uusien vaatimusten ja eläkkeelle siirtymisen johdosta tapahtuva kuljetusalan työvoimatarpeiden merkittävä kasvu lähivuosina edellyttää varautumista kuljettajakoulutuksen resurssien lisäämiseen. Nykyinenkään koulutus ei ole riittänyt turvaamaan kuljettajien riittävää saantia. Kysymyksessä on laaja uudistus, joka koskee kaikkia kuljetusalalla toimivia raskaan kaluston kuljettajia. Muutosten vaikutuksia esimerkiksi ammatilliselle osaamiselle ja koulutukselle, liikenneturvallisudelle sekä alan kehittymiselle, kilpailukyvyille ja työllisyydelle olisi seurattava mahdollisesti tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtymiseksi.

#### 4. Esityksen vaikutukset

##### 4.1. Taloudelliset vaikutukset

###### 4.1.1. *Vaikutusten kohdistuminen ja vaikutukset yhteiskunnalle*

Koulutuksesta ja sen järjestämisestä aiheutuvat vaikutukset kohdistuisivat lähinnä julkistalouteen, kuljettajiin, työnantajiin ja koulutuksenjärjestäjiin sekä välillisesti henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetuspalveluja käyttäviin. Ammatillisten valmiuksien lisääntyminen lisäisi alan kilpailukykyä ja aikaansaisi liikenneturvallisuuden ja työturvallisuuden paranemisen myötä kustannussäästöjä onnettomuus- ja vahinkotilanteiden vähentymisen seurauksena.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen kustannukset tulisivat pääasiassa julkistalouden vastattaviksi, sillä nykyisen kokemuksen perusteella koulutus pyrittäisiin todennäköisesti ensisijaisesti hankkimaan ammatillisen kuljettajakoulutuksen palveluja käyttäen.

Tutkintoon tähtäävä koulutus on opiskelijalle pääsääntöisesti maksutonta. Perustutkintojen rahoituksesta vastaavat valtio ja kunnat, ammattitutkintojen rahoituksesta valtio. Koulutuksen määrälliset lisäykset kohdistuisivat sekä nykyisiin koulutusmääriin että tulevan koulutustarpeen kattamiseen. Kaikki alalle pyrkivät eivät suorittaisi laajaa ammatillista tutkintoa eikä sitä voitaisi yhteiskunnan rahoituksenkaan kannalta pitää realistisena. Opetus- ja työvoimahallinnon olisi suunnattava riittävästi julkista rahoitusta perustason ammattipätevyyteen tähtäävään koulutukseen, tarvittaessa myös nopeutetusti, sen lakisääteisyydestä johtuen. Työvoimapolitiiseen koulutukseen on käytetty noin 8 miljoonaa euroa vuodessa. Alan ammatilliseen peruskoulutukseen hakeutuneiden määrät ovat viime vuosina selkeästi kasvaneet vuosittain ja alan koulutustarjontaa on lisätty. Opetusministeriö on viime vuosina jakanut myös harkinnanvaraisena yksikköhinnan korotuksena niin sanottua ammatillisen koulutuksen kannustusrahaa ammatillisen koulutuksen järjestäjille muun muassa logistiikan perustutkinnon kuljetuspalvelujen koulutusohjelmaan, erityisesti raskaan kuljetuskaluston kuljettajakoulutukseen suunnaten. Tällä on parannettu ja kehitetty alan koulutuksen toimivuutta ja vetovoimaisuutta. Toimenpiteillä on myös pyritty varautumaan ennakoituun kuljettajapulaan. Vaihtoehtoisten kuljettajaväylien poistuminen, alan työvoiman ikääntyminen ja kaikkien kuljettajien kouluttautumisvaatimus lisäävät kuitenkin tuntuvasti koulutuksen järjestämistarpeita.

Ammatillisen koulutuksen järjestämislupa edellyttää koulutustarvetta ja ammatillisia ja taloudellisia edellytyksiä koulutuksen järjestämiseen. Järjestämisluvassa määrätään minikäläistä koulutusta ja missä laajuudessa sillä voidaan järjestää opetus- ja kulttuuritoimen rahoitusjärjestelmän puitteissa. Lopullisen päätöksen koulutustarjonnan kohdentamisesta tekevät koulutuksen järjestäjät, jotka pyrkivät kohdentamaan ja mitoittamaan järjestämisluvan mukaiset oppilaspaikkansa alueen elinkeino- ja työvoimatarpeiden mukaan. Toistaiseksi alan koulutustarjontaa on lisätty. Tähän on vaikuttanut yksikköhinnan porrastaminen ja edellä mainitun kannustusrahan kohdentaminen koulutukseen. Koulutuksen järjestäjien halukkuutta koulutusten lisäämi-

seen jatkossa on vaikea ennakoida. Perustutkinto- ja ammattitutkintokoulutukseen nähdessä esityksen mukainen perustason ammattipätevyyskoulutus mahdollistaisi koulutettujen kuljettajien määrien lisäämisen vähemmillä resursseilla ja kustannuksilla. Todennäköisenä pidetään, että tätä mahdollisuutta tullaan lisäämään erityisesti työvoimapolitiisena aikuiskoulutuksena. Epävarmuustekijöistä johtuen lisäkoulutuksen määrän ja sen kustannusvaikutusten arvioiminen on vaikeaa. Kohdassa 4.1.2 on kuitenkin esitetty arvio koulutuksen lisätarpeiden kohdistumisesta yhteiskunnan rahoittamaan ammatilliseen koulutukseen tulevista työvoimatarpeista johtuen edellyttäen, että muu yhteiskunnan järjestämä koulutus pysyy nykyisellä tasolla.

Tarjolla olisi oltava myös muuta kuin yhteiskunnan rahoittamaa perustason ammattipätevyyskoulutusta, jotta riittävän joustava työelämän kysynnän mukainen koulutustarjonta voidaan turvata. Tällaista muuta kuin yhteiskunnan rahoittamaa koulutusta olisi myös jatkokoulutus, joka jäisi viime kädessä kuljettajan itsensä kustannettavaksi.

Yksityisrahoituksen käyttöä yhteiskunnan rahoittaman koulutuksen täydentäjänä edistäisi osaltaan se, että perustason ammattipätevyyskoulutuksen myynnistä ei suoritettaisi arvonlisäveroa. Perustason ammattipätevyyskoulutus olisi arvonlisäverolain (1501/1993) 40 §:ssä tarkoitettua lain nojalla yhteiskunnan hyväksymien koulutustavoitteiden toteuttamiseksi järjestettyä ammatillista koulutusta. Se muodostaisi osan kansallisen koulutusjärjestelmän mukaisten koulutus- ja tutkintovaatimusten mukaisesta koulutuksesta. Koulutusta ja sen toteuttamista säädelletäisiin yhdenmukaisin vaatimuksin opetushallituksen vahvistaessa koulutukselle opetussuunnitelman tai tutkinnon perusteet, joita sovellettaisiin kaikessa perustason ammattipätevyyskoulutuksessa koulutuksen järjestäjästä riippumatta. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen verottomuudesta johtuen koulutuksen järjestäjä ei voisi vähentää tätä toimintaa varten hankkimiensa tavaroiden ja palveluiden hankintaan sisältyvää veroa, joten koulutuksen myyntihintaan sisältyisi piilevä arvonlisävero. Tämän vuoksi koulutuksen arvonlisäverottomuudesta aiheutuva hyöty kohdistuisi tilanteisiin, joissa yksityinen kuluttaja ostaa koulutuksen. Ammattipä-

tevyyskoulutuksen yhteydessä annettava ajokorttikoulutus olisi nykyiseen tapaan verollista.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksesta poiketen jatkokoulutus, olisi verollista. Vaikka jatkokoulutusta koskevia säännöksiä sisältyisi lakiin, kysymyksessä ei olisi yhdenmukaisesti hyväksytyjen perusteiden mukaisesti annettava ja tutkintoon sisältyvä koulutus. Koulutus ei olisi sellaista arvonlisäverolain 40 §:ssä tarkoitettua ammatillista koulutusta, jonka tavoitteista säädelletäisiin ammatillista koulutusta koskevassa lainsäädännössä.

Puolustusvoimissa varusmiespalveluksen aikana annetun koulutuksen kustannukset kohdistuisivat puolustusministeriön hallinnonalalle muun kuljettajakoulutuksen kustannusten tapaan ja niiden määrään vaikuttaisi annetun koulutuksen laajuus ja sen myötä saatavat ajokortin hyödyntämismahdollisuudet työelämässä varusmiespalvelun jälkeen. Ongelmallisinta olisi ammattipätevyyskoulutuksen antaminen vain osittain ja sen jättäminen täydennettäväksi myöhemmin. Puolustusvoimien kustannukset olisivat kohdassa 3.2.1 todettujen työvoimahallinnon maksamien kustannusten perusteella arvioiden ja pitäen lähtökohtana nykyistä koulutettavien määrää (noin 2 200 kuljettajaa), noin 2,75 miljoonaa euroa 280 tunnin koulutuksesta ja noin 1,34 miljoonaa euroa annettaessa koulutus nopeutetusti. Koulutuksen integroiminen soveltuvin osin puolustusvoimien omiin toimintoihin helpottaisi koulutuksen järjestämistä ja laskisi siitä aiheutuvia kustannuksia. Jatkossa joudutaan puolustusvoimissa yhteisöläinsäädännön ajokorttisäännösten muutosten myötä enenevässä määrin varautumaan myös ajokorttikoulutuksen lisäämiseen, kun palvelukseen tulevien iästä johtuen heillä ei olisi enää C-luokan ajokorttia. Työvoimahallinnon ostaman työvoimakoulutuksen määrä riippuu sille osoitetuista määrärahoista. Niiden pysyessä vuoden 2005 tasolla noin 8 miljoonassa eurossa koulutettavien kuljettajien määrä riippuisi ostetun koulutuksen kestosta.

#### *4.1.2. Koulutettavien määrät ja kuljetusalan työvoimatarpeet*

Kuljetustoimialan arvioiden mukaan alan vuosittainen työvoimatarve olisi noin 3 500 kuljettajaa, joista linja-auton kuljettajien

osuus olisi noin 700 kuljettajaa.

Tällä hetkellä aloituspaikkoja ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa on noin 1 800, joista perustutkinnoissa 650—700 ja aikuis-koulutuksessa runsaat 1 100 ammattitutkinnon suorittamiseksi. Aikuiskoulutuksessa linja-auton kuljettajien osuus on noin 600. Puolustusvoimien kautta ajokorttikoulutuksen saavien määrä on noin 2 200, joista noin 500 saa C-luokan koulutuksen ja noin 1 700 yhdistelmäkorttikoulutuksen.

Lukujen näennäisestä määrällisestä vastaavuudesta huolimatta koulutuksen lisätarve olisi kuitenkin huomattava, koska kuljettajapulaa esiintyy jo nykyisilläkin koulutusmäärillä vaikka suuri osa ajokorteista suoritetaan kokemuksen kautta. Kokemuksen perusteella ajokortin suorittaneita on ollut vuosittain noin 1 400, joista CE-luokassa noin 900 ja D-luokassa noin 500. Tämän perusteella ja olettaen, että puolustusvoimissa koulutettavien määrät ja työvoimahallinnon määrärahat pysyvät nykyisellä tasolla, ammatillisessa koulutuksessa koulutettavien määrät olisi kaksinkertaistettava. Suoritetut ajokortit ja alan työvoimatarvearviot huomioon ottaen koulutettavien määrä olisi tästä vielä kaksinkertaistettava, koska nykyiset arviot kuljettajien vuotuisesta lisätarpeesta ovat olleet 2 000 kuljettajan luokkaa. Lisäksi olisi huomioitava C-luokan kuljettajatarpeet. Näitä ajokortteja autokouluissa suorittaneita on ollut vuosittain noin 16 000, joiden toimimisesta esimerkiksi jakeluautonkuljettajan tehtävissä ei ole tarkempaa tietoa. C-luokan koulutuksen lisätarpeita on tämän perusteella vaikea arvioida. Koulutuksen lisätarpeita arvioitaessa on otettava huomioon se, että osa koulutetuista siirtyy aina muihin tehtäviin. Mikä vaikutus ammattipätevyyttä koskevilla vaatimuksilla on autokouluissa kuorma-auton ajokortin suorittajien määrään, kun mahdollisuus ammattiajoon pelkällä ajokortilla poistuu, on vaikea ennakoita. Vuonna 1996 toteutettu muutos B- ja C-luokan tutkinnon suorittamisesta erikseen vähensi selvästi C-luokan ajokortin suorittamista.

Edellisen perusteella koulutettavien lisätarve voitaisiin arvioida runsaaksi 4 000 kuljettajaksi puolustusvoimien, työvoimahallinnon ja ammatillisen koulutuksen nykymääräisen tarjonnan tai hankkiman koulutuksen lisäksi ja sen lisäksi tulisivat vielä vaikeasti arvioi-

tavissa olevat jakeluauton kuljetustehtävissä C-luokan kortilla toimivat. Lisäkoulutustarve olisi ensisijaisesti pyrittävä kattamaan ammatillista koulutusta tai muuta yhteiskunnan järjestämää koulutusta lisäämällä ja myös koulutusta uudelleen suuntaamalla. Sen osuuden tulisi kattaa vähintään kaksi kolmasosaa lisäkoulutustarpeesta. Autokoulujen osuudeksi lisäkoulutuksen määrästä jäisi tällöin noin kolmasosa. Kustannusten suuruus määräytyisi annetun koulutuksen mukaan. Palvelujen hankkimista rajoittaisivat kuljettajan maksettavaksi jäävät kustannukset.

Kuljettajien lisätarvetta korostaa toimialan kasvu ja työntekijöiden eläkkeelle poistuman kiihtyminen sekä ammattipätevyyden vaatiminen myös tilapäisesti tai satunnaisesti kuljetustoimintaa suorittavilta. Tavaraliikenteessä toimii arviolta runsaat 50 000 kuljettajaa, joista yli puolet on täyttänyt 45 vuotta. Myös opetushallituksen pitkän aikavälin koulutustarpeita koskevan selvityksen (Mitenä 2004) mukaan auto- ja kuljetusalan ammatillisen peruskoulutuksen ja ammattikorkeakoulutasoisen koulutuksen laskennallinen aloittajatarve nousee nykytilaan nähden vuoteen 2015 mennessä. Maaliikennetyön ammattiryhmän poistuman osuudeksi vuoden 2000 työllisten määrästä on siinä arvioitu 46 %, mikä olisi keskimääräistä (41%) suurempi. Laskennan taustalla olevat toimialaennusteet ennakoivat liikenteen toimialalle maltillisen kasvun jatkumista vuoteen 2010 ja sen jälkeen kasvun hidastuvan.

Autoliikenteen työnantajaliiton (ALT) arvion mukaan jatkokoulutusvelvollisuuden piiriin tulevia raskaan liikenteen kuljettajia on noin 80 000—90 000. Arvio perustuu kuorma-auton kuljettajien kohdalla luvanvaraisten ja muuhun liikenteeseen rekisteröityjen ajoneuvojen määrään ja niiden kuljettamiseen tarvittaviin kuljettajiin. Luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityjä kuorma-autoja on noin 34 000 ja niissä on noin 51 000 kuljettajaa. Muuhun liikenteeseen rekisteröityjä kuorma-autoja on noin 48 000 ja niissä ammatikseen työskenteleviä kuljettajia noin 10 000—20 000. Linja-autoliikenteen kuljettajien määräksi on Linja-autoliitossa arvioitu noin 11 000. Näiden kuljettajien lisäksi tarvitaan lomittajia ja ruuhkahuippujen tasaajia, joiden määräksi on arvioitu 5 000 kuljettajaa. Peruskoulutusta antavien koulu-

tuskeskusten lisäksi voitaisiin hyväksyä myös pelkästään jatkokoulutukseen hakevia. Arvioiden mukaan jatkokoulutusta antavia koulutuskeskuksia voisi olla noin 150—200.

#### 4.1.3. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen kustannukset

Vaihtoehtojen vertailua koskevan kohdan 3.2.1 mukaisesti ammatillisen kuljettajakoulutuksen pohjalta arvioidut koulutuskustannukset muodostuisivat opetuksesta ja kokeesta. Laskelmat perustuvat kohdassa 5.1 tarkoitettujen opetusministeriön työryhmämuistion laskelmiin ja vuoden 2003 tietoihin. Perusteena käytetyn työvoimahallinnon maksaman kuljettajakoulutuksen keskimääräisen hinnan (55 euroa koulutuspäivä) arvioidaan siitä jonkin verran nousseen.

Työvoimahallinnon maksaman kuljettajakoulutuksen keskimääräisen hinnan perusteella 280 tunnin opetuksen keskimääräinen hinta olisi noin 2 200 euroa, joskin opetusministeriön työryhmän arvioiden mukaan hinta olisi todellisuudessa noin 2 500 euroa. Nopeutetulla koulutuksella opetuskustannukset olisivat tämän mukaan noin 1 100—1 250 euroa.

Tuntihintojen perusteella arvioiden opetuksen kokonaiskustannukset 280 tunnin koulutuksessa olisivat 1 450—3 680 euroa ja nopeutetulla koulutuksella 725—1 840 euroa. Ajo-osuuden kustannus siitä olisi 20 tunnin opetuksesta noin 800—1 600 euroa ja nopeutetulla koulutuksella noin 400—800 euroa.

Teoriakokeen kustannus olisi arviolta noin 25 euroa riippumatta koulutuksen laajuudesta.

Ajoneuvohallintokeskuksen mukaan tehtävien jakamisella kahden toimijan kesken olisi kuitenkin vaikutuksia palvelujen hinnoitteluun. Vaikka Ajoneuvohallintokeskus vastaisi vain osasta peruskoulutusta, se joutuisi varautumaan ja tekemään kaikki järjestelmät ja kokeet samanlaisina niiden määrästä riippumatta, mikä nostaisi kustannuksia yhtä koetta kohden.

#### 4.1.4. Jatkokoulutuksen kustannukset

Jatkokoulutuksen kustannukset voisivat muodostua sekä teoria- että ajo-opetuksesta, koska opetuksen sisällöstä ei säädettäisi yksi-

tyiskohtaisesti. Koulutuksen määrä olisi 35 tuntia kuljettajalla olevien ammattipätevyysien määrästä riippumatta ja teoriaopetus olisi alemmin kustannuksin hankittavissa kuin ajo-opetus. Kustannuksia voitaisiin arvioida perusopetuksen tuntihintojen perusteella ja ne jäisivät viime kädessä kuljettajan maksettaviksi, koska yhteiskunta ei muillakaan aloilla osallistu täydennyskoulutuksesta aiheutuviin kustannuksiin. Tuntihinnat voisivat vaihdella tämän mukaan ajo-opetuksessa 40—80 euroon ja muussa opetuksessa 30—64 euroon. Esimerkiksi jatkokoulutuksen tavoite polttoaineenkulutuksen vähentämisestä voisi alentuvien polttoainekustannusten muodossa koulutuksesta saatavan hyödyn perusteella motivoida työnantajia koulutuksen kustantamiseen.

#### 4.1.5. Kuljettajan muut kustannukset

Kuljettajan perustason ammattipätevyydestä aiheutuvat kustannukset määräytyisivät sen mukaan, mistä koulutuspalvelut haetaan tai mistä niitä on tarvittaessa saatavissa. Koulutuskustannusten ohella kuljettajalle aiheutuisi kustannuksia ammattipätevyyskortista tai ajokorttimerkinnästä viiden vuoden välein. Ajokorttikustannus olisi ajokortin kaksoiskappaleesta perittävän suoritemaksun luokkaa. Tällä hetkellä sen hinta on 40 euroa. Ammattipätevyyskortin laatutaso vastaisi ajokortin vaatimuksia, mutta korttien pienemmistä määristä johtuen siitä aiheutuva kustannus olisi ajokorttia korkeampi, arviolta noin 50—80 euron luokkaa. Kuljettajan ammattipätevyyskortin kustannukset sijoittuisivat ajokortin ja piirturikortin kustannusten väliin. Ajokorttilomakkeen kustannus on 13,50 euroa ja piirturikortin 103 euroa. Piirturikortissa siru ja varmenteet ja varmenteiden hallinnointi nostavat hintaa. Ammattipätevyyskortin ja ajokortin kustannukset perittäisiin suoritemaksuina. Kuljettajan valittavaksi jäisi se, kumpaa korttia hän hakisi. Ammattipätevyyskortti olisi vaihtoehto niille kuljettajille, jotka eivät haluaisi uusia 70 ikävuoteen voimassa olevaa ajokorttiaan viiden vuoden välein. Yhteisön lainsäädännön uudistamisen myötä raskaan kaluston ajokortteille ehdotettu määräaikainen uudistaminen puoltaisi ajokorttiin tehtäviä merkintöjä.

Muita kustannuksia aiheutuisi ajokortista ja

sen edellyttämän koulutuksen suorittamisesta. Ajokorttikoulutuksen sisältöjä ja määriä tarkistettaisiin, jotta koulutus antaisi muillekin kuin ammattikuljettajiksi aikoville riittävät valmiudet ajoneuvon kuljettamiseen sen luokan mukaisesti myös esimerkiksi ajoneuvon kuormaamiseen tai matkustajien kuljettamiseen liittyvien perusasioiden osalta. Ajokorttikoulutuksen määrät ilmeisesti nousisivat kuorma-auton ja pienoislinja-auton kuljettamisen kohdalla, CE- ja D-luokan kohdalla koulutuksen kokonaismäärät yhdessä ammattipätevyyskoulutuksen pysyisivät suunnilleen ennallaan.

Nykyisin opetusvaatimuksin C-luokan opetuksen kustannukset autokoulussa ovat keskimäärin noin 1 650 euron luokkaa (sisältää myös opetuksen B-luokkaa varten) ja B-luokasta korotettuna noin 550 euron luokkaa. Esimerkiksi C-luokassa kuljettajaopetuksen määrän nostaminen noin 22 tuntiin merkitsisi ajo-opetuksen määrän nelinkertaistumista ja opetuskustannusten nousua noin 500—600 eurolla. Luokissa CE ja D ajokorttikoulutuksen määräksi on arvioitu keskimäärin 35 tuntia. Mahdollisuus kuljettajakokemuksen hyödyntämiseen ylemmän luokan ajokorttia suoritettaessa voisi alentaa ajokorttikoulutuksen kustannuksia.

#### **4.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan**

Ehdotettu toimivallan jako viranomaistehävissä pysyttäisi opetushallinnonalan toimivallan ammatillista kuljettajakoulutusta ja sen sisältöä koskevissa ratkaisuisa. Koulutusta koskevat ratkaisut olisivat näin yhteydessä ammatillista koulutusta koskeviin ratkaisuihin, mikä mahdollistaisi hallinnonalan tarkoituksenmukaisen vastuun koulutuksen järjestämisestä, rahoituksesta ja sen riittävyydestä kysyntään ja työvoimatarpeeseen nähden. Muutos lisäisi viranomaisten toimia uuden koulutuksen edellyttämien toimenpiteiden osalta omalla hallinnonalallaan.

Koulutuskeskusten hyväksymismenettely toteutettaisiin opetusministeriössä koulutuksen järjestämislupamenettelyn yhteydessä nykyisten henkilöresurssien puitteissa. Opetusministeriö voisi osoittaa valvontaa koskevat tehtävät opetushallitukselle. Kokeiden toteuttamisesta ja valvonnasta huolehtisivat sen

valvonnassa ammatillisen koulutuksen tutkintotoimikunnat tai ammattiosaamisen näyttöjen toimielimet, jotka hyväksyisivät koejärjestelyt ja arvioijat. Ne voisivat hyödyntää kokeiden käytännön järjestelyissä koulutuskeskusten tiloja ja osaamista. Koulutuksen suorittamista ja kokeen läpäisyä koskeva merkintä sisällytettäisiin tutkintotodistukseen tai erilliseen todistukseen, jonka perusteella kuljettajan ammattipätevyyskortti tai merkintä ajokorttiin haettaisiin. Koulutuksen järjestäminen ja opetushallinnonalalle esitetyt lisätehtävät eivät edellyttäisi merkittäviä lisäresursseja. Toimenpiteet kytkeytyisivät nykyisiin tehtäviin ja ne voitaisiin hoitaa siellä olemassa olevin resurssein tai sisäisin järjestelyin.

Ajoneuvohallintokeskus vastaisi edelleen ajokorttikoulutukseen ja –tutkintoon liittyvistä tehtävistä, myös ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa. Uusina tehtävinä Ajoneuvohallintokeskukselle tulisi perustason ammattipätevyyskoulutukseen ja jatkokoulutukseen liittyviä hyväksymis-, koe- ja valvontatehtäviä. Se vastaisi muiden kuin järjestämisluvan omaavien autokoulujen ja puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen koejärjestelyistä ja kaikkien jatkokoulutuksessa käytettävien koulutusohjelmien hyväksymisestä. Lisäksi se vastaisi kuljettajan ammattipätevyyskorttien myöntämisestä. Kokeen vastaanottoa, valvontaa ja ammattipätevyyskortin myöntämisestä koskevat tehtävät voitaisiin hoitaa kuljettajantutkintojen vastaanottamisen tapaan palveluntuottajien avulla. Koulutuskeskusten ja koulutusohjelmien hyväksyminen sekä kokeiden ylläpito vastaisi arviolta noin kolmea henkilötyövuotta. Kysymyksessä on Ajoneuvohallintokeskukselle tuleva uusi tehtävä, jonka virasto hoitaa tehtävien uudelleen kohdentamisella.

Tehtävästä aiheutuvat tietojärjestelmäkulut määrittelyn ja toteutuksen osalta olisivat arviolta noin 500 000 euroa kertakustannuksena. Lisäksi tehtävästä aiheutuisi henkilöstö- ja muita toimintakuluja, kuten puhelin-, posti-, painatus-, käännätys- ja työasemakuluja sekä tilavuokria, joiden määrä olisi noin 375 000 euroa vuodessa ilman tietojärjestelmäkustannuksia. Tietojärjestelmän ylläpitokulut olisivat noin 150 000—200 000 vuodessa. Henkilöstökulut eivät lisäisi Ajoneuvohallintokeskuksen palkkamenojen kokonai-

suutena, vaan ne hoidettaisiin uudelleen kohdentamisella. Lisäksi kustannuksia aiheutuisi ammattipätevyyskortin valmistuksesta ja koulutussuoritusten rekisteröinnistä sekä koulutuksen valvonnasta. Ajoneuvohallintokeskuksen uusien tehtävien kustannukset kätetään viraston maksutuloilla ja ne on otettu huomioon vuoden 2007 talousarvion momentin 31.20.21 laskelmissa.

Suunniteltu valvonta käsittäisi yhden valvontakäynnin vuodessa peruskoulutusta antaviin oppilaitoksiin ja noin 150—200 jatkokoulutukseen hyväksytyyn koulutuskeskukseen. Lisäksi tarvittaisiin jossain määrin kohdennettua valvontaa mahdollisten epäkohtien esiintyessä. Valvonnan hankkiminen palveluna ulkopuolisilta sopimuskumppaneilta pienentää huomattavasti Ajoneuvohallintokeskuksen henkilöstövaikutusta. Palveluna ostettu valvonta hinnoiteltaisiin tuntiveloituksena lisätynä matkakuluilla. Kustannus vastaavasta valvonnasta on tällä hetkellä noin 86 euroa, minkä mukaan arvioiden kokonaiskustannus ostetulle valvonnalle olisi peruskoulutuksen osalta noin 50 000 euroa ja jatkokoulutuksen osalta noin 125 000 euroa. Ostetun valvonnan lisäksi Ajoneuvohallintokeskukselle tulisi toiminnan valvontaan liittyviä tehtäviä, joista aiheutuvat kulut sisältyisivät edellä todettuihin 375 000 euron vuotuisiin kustannuksiin.

Jaettu toimivalta merkitsisi eräissä tehtävissä kahta toimijaa. Toiminnan luonne ja koulutuskeskusten hyväksymistä koskevat vaatimukset eivät asettaisi esteitä toimivallan jakamiselle. Hyväksymisedellytyksistä säädetäisiin laissa ja sen nojalla annettavilla alemmantasoisilla säädöksillä. Toimenpiteisiin ei liittyisi sellaista harkintavaltaa, jolla vaarannettaisiin toiminnan yhdenmukaisuus edellyttäen, että koetta ja sen arviointia koskevat vaatimukset ovat yhdenmukaiset. Toiminnan yhdenmukaisuutta voitaisiin edistää viranomaisten välisellä yhteistyöllä. Toimivallan jakamisesta aiheutuisi jossain määrin kustannusten nousua, koska kumpikin viranomaisen joutuisi varautumaan esimerkiksi kokeiden järjestämiseen. Opetushallitukselle ei aiheutuisi merkittäviä lisäkustannuksia koulutuskeskuksissa annettavan opetuksen ja kokeiden laadun valvonnasta. Valvonnan avulla varmistettaisiin, että koulutuskeskuksissa annettu opetus vastaa vaatimuksia ja et-

tä kokeet antavat luotettavan kuvan kuljettajan ammattiin pyrkivän vaatimusten mukaisesta ammattipätevyydestä. Koulutuksessa noudatettaisiin yhtenäisiä opetushallituksen vahvistamia perusteita, jatkokoulutuksessa Ajoneuvohallintokeskuksen vahvistamia koulutusohjelmia ja kokeiden järjestämisessä näyttökokeiden perusteita. Ehdotettua tehtävien ja toimivallan jakoa viranomaisten kesken voitaisiin arvioida muutaman vuoden kuluksella siitä, kun toiminta on ollut käynnissä täydessä laajuudessaan.

Yhdenmukaisuussyistä olisi edelleen tarpeen, että poliisi vastaisi ajokorttia koskevista päätöksistä myös silloin, kun kysymys olisi ammattipätevyyttä koskevista merkinnöistä. Menettely lisäisi jossain määrin poliisin työtä, mutta sen määrää olisi vaikea arvioida. Työn määrään vaikuttaisi lähinnä se, missä määrin kuljettajat olisivat tässä vaiheessa hylkäämättä uusimaan ajokorttiaan ammattipätevyyden merkintöjen vuoksi. Poliisille kuuluisi myös kuljettajan ammattipätevyyskortin peruuttaminen. Menettely liittyisi lähinnä ajokieltoon määräämisen perusteella tehtäviin päätöksiin ja toimenpiteisiin soveltuena muiden ajokorttitoimenpiteiden yhteydessä tehtäväksi.

#### 4.3. Ympäristövaikutukset

Lailla ei ole merkittäviä ympäristövaikutuksia. Kaikkien maantieliikenteen ammattikuljettajien valmiuksien paraneminen antaisi edellytykset ympäristökuormitusta alentavaan ajokäyttäytymiseen. Jatkokoulutuksen tavoite polttoaineenkulutuksen vähentämistä vie myös kehitystä tähän suuntaan.

#### 4.4. Yhteiskunnalliset vaikutukset

##### 4.4.1. Yleistä

Uusilla pätevyysvaatimuksilla on olennaisia vaikutuksia toimialalle. Koulutukseen perustuva osaamisen kasvu lisäisi ammatin arvostusta, alan kehitystä ja nuorten kiinnostusta alaa kohtaan sekä kuljetusten turvallisuuden lisääntymisen kautta koko liikenteen turvallisuutta. Linja-auton kuljettajan ikärajan alentaminen mahdollistaisi nuorisoasteen ammatillisen peruskoulutuksen käynnistämisen lisäten linja-auton kuljettajan ammatin

arvostusta ja kuljettajien perusvalmiuksia. Ajokorttisäännösten muutoksilla edistettäisiin naisten hakeutumista henkilöliikenteen kuljettajiksi.

Kuljetusalan toimivuudella on ratkaiseva merkitys koko yhteiskunnalle. Toimialan kehittyminen ja kilpailukyky edellyttää osaavien kuljettajien riittävää saatavuutta. Arviot kuljetusalan vuosittaisesta työvoimatarpeesta edellyttävät panostamista koulutuksen riittävyyteen. Koulutustarpeen nousu johtuu paitsi uusista vaatimuksista myös toimialan kasvusta ja työntekijöiden eläkkeelle poistumasta.

Kaikkia kuljettajia koskevan perusvalmiuksien vähimmäistason yhtenäistämisen myötä ammattitaidon taso alalla nousee. Alan kehittämisen kannalta on myös laajemman ammatillisen koulutuksen edellytyksistä ja asemasta huolehdittava. Kuljettajien saatavuuden kannalta tärkeää olisi myös huolehtia opetuksesta eri kieliryhmien tarpeisiin. Ammatillisen koulutuksen oppilaitoksissa opetuskielien ovat lakisääteisesti suomi tai ruotsi ja kaksikielisissä oppilaitoksissa suomi ja ruotsi. Tämä kaikki edellyttää riittäviä koulutusresursseja sekä kuljetusalan myönteistä suhtautumista ja arvostusta esimerkiksi konkreettisesti palkitsevien työehtojen muodossa. Osaamisen kasvu luo edellytykset kuljetusten ja ammatinharjoittamisen turvallisuuden lisääntymiseen ja vahinkojen ja onnettomuuksien määrän laskuun ja niiden myötä yhteiskunnan kokonaiskustannusten kevenemiseen.

Toimeksianto- tai työsuhteessa kotimaisiin yrittäjiin olevia kolmansien maiden kuljettajia koskisivat samat vaatimukset, mikä estäisi kilpailuasetelman vääristymisen. Tiukassa kilpailutilanteessa kansainvälisesti kilpailtua kuljetusten osuutta uhkaava ulosliputus voisi toteutuessaan heikentää myös liikenneturvallisuutta. Kuljetusalan yritykset ovat pääsääntöisesti pieniä tai keskisuuria yrityksiä. Keskimäärin niissä on kolme autoa. Ehdotettu koulutusverkko takaisi palvelujen saatavuuden eri puolilla maata. Jatkokoulutuskeskusten vaatimusten asettaminen koulutustehtävää ajatellen mahdollistaa nykyisen kouluttajaverkoston ja -kokemuksen hyödyntämisen jatkossakin.

#### 4.4.2. Yritysvaikutukset

Esityksellä olisi vaikutuksia erityisesti au-

tokoulujen C-luokan ajokorttikoulutukseen, jota on annettu valtaosassa autokouluja. Oppilasmäärien on arvioitu laskevan ammatillisten vaatimusten johdosta pyrittäessä hakemaan ajokorttiopetus ammattipätevyyskoulutuksen yhteydessä. Kehitystä korostaisivat ajokorttidirektiiviin vireillä olevat muutokset, joiden jälkeen esimerkiksi pelkän C-luokan ajokortin suorittaminen alle 21-vuotiaana edellyttäisi aina tämän esityksen mukaista ammattipätevyyskoulutusta ajokortin käyttötarkoituksesta riippumatta.

Autokoulujen asemaa koulutuspalvelujen tarjoajana heikentäisi perustason ammattipätevyyskoulutuksen perinteistä autokouluopetusta selvästi pitempi kesto, joskin perustason ammattipätevyyskoulutuksen arvonlisäverottomuus alentaisi kustannuksia myytäessä koulutuspalveluja yksityisille kuluttajille. Koulutuksen verottomuudesta johtuen koulutuksen järjestäjä ei voisi vähentää tätä toimintaa varten hankkimiensa tavaroiden ja palveluiden hankintaan sisältyvää veroa, mistä johtuen koulutuksen myyntihintaan sisältyisi piilevä arvonlisävero. Tämä piilevä veronostaisi arvonlisäverovelvollisille yrityksille myytäessä koulutuspalvelujen hintaa. Koulutuksen verottomuus aiheuttaisi myös sen, että autokouluyrityksien tulisi kirjanpidossaan jakaa toimintaa varten hankittujen tavaroiden ja palveluiden käyttö verolliseen ja verottomaan toimintaan.

Vaikutusten suuruutta voisi lievittää autokoulujen toiminta opetuspalvelujen tuottajana ammatillisen kuljettajakoulutuksen tarpeisiin ja työvoimapolitiittisessa koulutuksessa. Hakeutumiseen koulutuksenantajaksi opetusministeriön koulutuksen järjestämisluvalla liittyisi opetuksen järjestämistarpeen harkintaa ja myös rajoitteita liiketoiminnan muodossa harjoitettavalle toiminnalle. Toiminta ei saisi tältä osin olla voittoa tuottavaa.

Autokoulujen asemaa koulutuksenantajana voisi parantaa myös C-luokan ikä- ja suoriutusvaatimusten kiristyessä C1-luokan ajokortin arvostuksen nousu ja siitä seuraava koulutuksen kysynnän kasvu. Tämän luokan kuljettajaopetus soveltuisi ikävaatimusten puolesta autokouluissa annettavaksi myös tulevaisuudessa samoin kuin myös yhdessä nopeatun ammattipätevyyskoulutuksen kanssa. Ajokortin korottaminen C-luokkaan ikävaatimuksen täyttymisen jälkeen antaisi ra-



joituksetta oikeuden tavaraliikenteen kuljettajana toimimiseen.

Esityksellä on vaikutuksia myös kuljetusyritysten toimintaan. Yritysten toiminnan kannalta keskeistä on työvoiman saannin turvaaminen pakollisen koulutuksen määrän lisääntyessä.

Valtaosa kuljetusyrityksistä on pieniä muuttaman auton yrityksiä. Jatkokoulutuksen antamisen jaksottaminen helpottaa kuljetusyritysten ajojen järjestelyä ja sijaisjärjestelyjä. Jatkokoulutuksen sisällön väljä määrittely mahdollistaa koulutuksen järjestämisen kohdennetusti kuljettajan toimenkuvan ja yrityksen toiminnan mukaan, ottaen kuitenkin huomioon uusien vaatimusten keskeiset tavoitteet turvallisen ja polttoainekulutusta vähentävän ajotavan edistämisestä. Näin kuljettajien koulutustarpeet ja koulutustapa ovat myös pitkälti yritysten määrättävissä ja sen tulokset hyödynnettävissä. Alalla annettavaa koulutusta voidaan näissä puitteissa hyödyntää laajasti edellyttäen, että opetus annetaan sitä koskevien vaatimusten mukaisesti. Jatkokoulutus suorituksen rekisteröiminen koulutuksen antajan toimesta helpottaisi käytännössä toimintaa ja tukisi sen valvontaa. Jatkokoulutusta antavien koulutuskeskusten vaatimusten asettaminen niiden koulutustehtävän mukaan mahdollistaisi nykyisen koulutajaverkoston hyödyntämisen ja palvelujen saatavuuden riittävällä laajuudella.

Koulutuskeskukseksi hyväksymisestä aiheutuisi ammatillisen koulutuksen laitoksille, autokouluille ja muille kouluttajiksi hakeville kustannuksia.

## 5. Asian valmistelu

### 5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Esitys perustuu opetusministeriön työryhmän muistiossa maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpanosta (Maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpano; Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2005:7) tehtyihin ehdotuksiin.

Perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskeva direktiivi perustuu komission ehdotukseen (KOM 2001/56) kuljettajien pakollisesta koulutuksesta, mihin suhtauduttiin periaatteessa myönteisesti, joskin eräiltä osin

toteutukseen vaadittiin parannuksia. Myös eduskunnan liikennevaliokunnan valtioneuvoston kirjelmän (U 21/2001 vp) johdosta antamassa lausunnossa 13/2001 vp kannatettiin pakolliseen koulutukseen perustuvan alalletulovaatimuksen asettamista, joskin se edellytettiin tehtäväksi niin, ettei sillä pahennettaisi kuljettajapulaa ja heikennettäisi kuljetusyritysten kilpailukykyä. Myös jatkokoulutukseen edellytettiin joustavuutta. Lausunnossa korostettiin myös puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen asemaa, linja-autonkuljettajan koulutuksen suorittamista ammatillisena koulutuksena ja alan koulutuksen aloituspaikkojen määrän merkittävää lisäämistä. Lisäksi lausunnossa edellytettiin valtioneuvoston selvittävän mahdollisuuksia vapauttaa kuorma- ja linja-autokorttikoulutus arvonlisäverosta.

Annettu direktiivi sisältää alkuperäisestä ehdotuksesta poiketen tutkintovaihtoehdon perustason ammattipätevyyden hankkimisessa. Myös koulutusvaihtoehdon mukainen koulutuksen kesto on alkuperäistä pienempi ja jatkokoulutusta koskevat vaatimukset joustavammat.

Opetusministeriö asetti 8.8.2003 työryhmän selvittämään direktiivin vaikutuksia ammatilliseen kuljettajakoulutukseen Suomessa. Työryhmässä olivat sen lisäksi edustettuina liikenne- ja viestintäministeriö, työministeriö, Ajoneuvohallintokeskus, opetushallitus, ammatillisten aikuiskoulutusten liitto, Opetusalan Ammattijärjestö OAJ, Koulutuksen järjestäjät ry, Suomen Autokoululiitto ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry ja Hämeen ammattikorkeakoulu. Työryhmän tehtävänä oli käsitellä direktiivin vaikutuksia kuljettajakoulutukseen kansallisella tasolla, tehdä tarvittavat muutosesitykset nykyiseen kuljettajakoulutusjärjestelmään ja ehdotukset kansalliseksi toimeenpanemiseksi. Työryhmän raportissa katsottiin direktiivin vaikutukset nykyiseen ammatilliseen koulutukseen hyvin vähäisiksi ja ehdotettiin koulutukseen perustuvan järjestelmän käyttöönottamista Suomessa. Koulutus muodostaisi osan ammatillisia tutkintoja, joihin tehtäisiin direktiivin mukaisten oppisisältöjen edellyttämät tarkistukset. Koulutus olisi suoritettavissa myös erillään laajemmasta ammatillisesta tutkinnosta. Lisäksi ehdotettiin nopeutetun

koulutuksen käyttöönottoa, linja-auton kuljettajan alempien ikärajojen ja linja-auton kuljettajan peruskoulutuksen käyttöönottamista, viranomaistoimivallan jakamista koulutuskeskusten hyväksymisessä, kokeen järjestämisessä ja koulutuskeskusten valvonnassa opetushallituksen ja Ajoneuvohallintokeskuksen kesken. Lisäksi työryhmä ehdotti kuljettajakoulutuksen määrien lisäämiseen varautumista ja autokouluissa toteutettavan koulutuksen tukemista arvonlisäveron muodossa alentamalla sitä suoritettaessa ajokortti ammattipätevyyskoulutuksen yhteydessä. Muistioon sisältyi kaksi eriyvää mielipidettä. Ajoneuvohallintokeskus vastusti toimivallan jakamista etenkin koulutuskeskusten hyväksymisen, valvonnan, kokeiden järjestämisen ja ammattitaitotodistusten antamisen osalta pitäen tärkeänä koulutuksen järjestämistä nykyisen ajokorttikoulutusjärjestelmän pohjalta. Myös pelkkien kokeiden järjestämistä koskevaa vaihtoehtoa olisi sen mukaan pitänyt selvittää tarkemmin. Suomen Autokoulu liitto ry. ja Autoliikenteen Työnantajaliitto ry. edellyttivät koulutuksen rahoittamista opiskelijalle tasa-arvoisesti samalla tavalla koulutusta antavasta laitoksesta riippumatta. Näiden lisäksi Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry. piti 18 vuoden ikärajaa liian alhaisena linja-auton kuljettajalle.

## 5.2. Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Opetusministeriö pyysi työryhmän ehdotuksista lausunnot koulutus-, kuljetus- ja liikennealaa sekä hallintoa edustaneilta keskeisiltä tahoilta. Lausunnonantajia oli 27. Lausunnoissa kannatettiin pääosin koulutusta koskevia ehdotuksia, joskin osassa lausuntoja haluttiin nopeutetun pätevyyskoulutuksen käyttö tarkemmin rajattavaksi. Nykyisen laajuisen ammatillisen koulutuksen aseman säilymistä ennallaan korostettiin useissa lausunnoissa ja opetusalan lausunnoissa edellytettiin uuden koulutuksen rahoituksen järjestämistä nykyisen rahoituskehityksen ulkopuolelta. Useissa lausunnoissa korostettiin koulutuksen lisäämisen edellyttämiin lisäresursseihin varautumista riittävän ajoissa sekä toimenpiteitä opettajatilanteen korjaamiseksi. Kuljetusalan järjestöjen lausunnoissa korostettiin koulutuksen tarjonnan välttämättö-

myyttä myös selkeästi erillisinä opintokokonaisuuksina. Myös puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen merkitykseen kuljettajien tuottamisessa kiinnitettiin useassa lausunnossa huomiota.

Ajoneuvohallintokeskuksen ja valtiovarainministeriön lausunnoissa kaivattiin tarkempaa vertailua koulutus- ja koevaihtoehdon välillä. Autokoulu liiton lausunnossa pidettiin tutkintovaihtoehtoa parempana, ellei koulutuksen rahoitukseen saataisi tasa-arvoisuutta.

Koulutuksen rahoitusta koskevia ehdotuksia pääosin puollettiin. Autokoulu liiton ohella kuljetusalan järjestöjen lausunnoissa vaadittiin opetuksen tasa-arvoisuutta rahoituksessa koulutuksenantajasta riippumatta. Valtiovarainministeriön lausunnossa edellytettiin vielä tarkempia lisäselvityksiä ehdotusten kustannusvaikutuksista samoin kuin yksityisen rahoituksen käytöstä. Lisäksi lausunnossa tuotiin esiin yhteisölaainsäädännön asettamia rajoituksia autokouluissa annettavan koulutuksen arvonlisävero-kohtelulle.

Ehdotusta linja-auton kuljettajan ikärajan alentamisesta vastustivat sisäasiainministeriö ja AKT ry pitäen alle 21-vuotiasta liian nuorena linja-auton kuljettajaksi. Myös Liikenneturvan ja Liikennevakuutuskeskuksen lausunnossa suhtauduttiin varauksellisesti ikärajan laskuun nuorten suuren onnettomuusrisikin vuoksi.

Viranomaisten toimivallan jakoa koskevia ehdotuksia kannatettiin pääosin. Valtiovarainministeriö edellytti lisäselvityksiä viranomaistehtävien jaosta ja erilaisista valvontaan liittyvistä kysymyksistä. Ajoneuvohallintokeskuksen lausunnossa vastustettiin edelleen valvontaa, kokeiden järjestämistä ja todistusten antamista koskevien toimintojen jakamista ja opetushallituksen lausunnossa valvonnan ja kokeiden järjestämisen vastuun asettamista tutkintotoimikunnalle niiden tehtäviin sopimattomana. Lausunnoissa pidettiin tarpeellisena viranomaisten ja alan toimijoiden yhteiselimenä toimivaa elintä toiminnan kehittämiseksi ja yhdenmukaisuuden takaamiseksi. Autokoulu liiton ja Liikenneturvan lausunnoissa pidettiin ongelmallisena kahden viranomaisen järjestelmää muun muassa erilaisesta koulutuskulttuurista ja opetuksen painotuksista johtuen samoin kuin epätasa-arvoisen taloudellisen kohtelun vuoksi. Eri-

tyisesti edellytettiin koulutuksen ja kokeen yhdenmukaisuuden varmistamista.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä opetusministeriön kanssa. Perusratkaisuiltaan esitys pohjautuu työryhmän ehdotuksiin ja niissä rajoissa lausunnoissa esitetyjä näkökohtia huomioiden. Valtiovarainministeriön mukaan Euroopan yhteisöjen lainsäädäntö ei salli alennetun arvonlisäverokannan soveltamista ammattipätevyyskoulutukseen. Valtiovarainministeriön mukaan ajokorttikoulutuksen verottomuudelle ei ole perusteita, koska se ei ole sellaista yhteiskunnan hyväksymien koulutustavoitteiden toteuttamiseksi lain nojalla järjestettyä koulutusta, joka on arvonlisäverolain yleisten periaatteiden mukaisesti tarkoitettu verottomaksi. Tämän kannan on korkein hallinto-oikeus vahvistanut ratkaisullaan (27.2.1996, taltio 532). Lausunnonantajille varattiin tilaisuus esittää näkemyksensä hallituksen esityksen luonnoksesta. Lisäksi

hallituksen esityksen luonnoksesta on pyydetty lausunto oikeusministeriöltä, opetusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, puolustusministeriöltä, työministeriöltä, opetushallitukselta ja Ajoneuvohallintokeskukselta. Saadut lausunnot ja asian valmistelun yhteydessä esitetyt näkökohdat on mahdollisuuksiensa mukaan otettu huomioon esityksessä tai sen perusteluissa.

## **6. Riippuvuus muista esityksistä**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain (541/2003) 5 §:n 1 momenttia. Eduskunnalle annettuun hallituksen esitykseen 61/2006 vp ajoneuvolain ja eräiden muiden ajoneuvojen rekisteröintiä koskevia säännöksiä sisältävien lakien sekä ajoneuvoverolain muuttamisesta sisältyy myös ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain 5 §:n 1 momenttia koskeva muutosehdotus.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

## 1. Lakiehdotusten perustelut

## 1.1. Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä

## 1 luku. Yleiset säännökset

**1 §. Lain tarkoitus.** Lain ensisijaisena tarkoituksena on kuljetusten turvallisuuden ja sen myötä koko liikenneturvallisuuden parantaminen. Turvallisuushyödyt saavutettaisiin ajoneuvon kuljettamista laajempien perusvalmiuksien ja niiden päivittämisen myötä.

**2 §. Soveltamisala.** Laki koskisi raskaan kaluston kuljettajia. Myös työnantajat ja johdotehtävissä toimivat palkattujen kuljettajien ohella tulisivat säännösten soveltamisen piiriin. Kysymyksessä olisi kaupallinen ajo tekemättä eroa sen välillä olisiko kysymyksessä yksittäinen tai satunnainen ajo vai pysyvä työsuhde. Myös yrityksen ajot tyhjällä kalustolla, kuten siirrot korjattavaksi tai tankattavaksi osana liiketoimintaa, täyttäisivät vaatimuksen. Vaatimukset koskisivat kaikkia kuljettajia ja niitä sovellettaisiin myös vaarallisten aineiden kuljettajiin näille vaarallisten aineiden kuljettamista koskevien erityisvaatimusten lisäksi.

Soveltamisalan piiriin tulisivat myös muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden kansalaiset sekä Suomessa tai näissä muissa maissa toimiville yrityksille kuljetuksia hoitavat kolmansien maiden kuljettajat.

Pykälän 3 momentissa rajattaisiin soveltamisalan piiristä pois ne ajot, jolloin ammattipätevyyttä ei vaadittaisi. Tällaisia ajoja olisi ensinnäkin hitaiden, rakenteelliselta nopeudeltaan enintään 45 km tunnissa kulkevien ajoneuvojen kuljettaminen (1 kohta). Myöskään ajoneuvon kuljettaminen eräiden yhteiskuntajärjestyksen ja –turvallisuuden kannalta keskeisten toimintojen yhteydessä ei

kuuluisi soveltamisalan piiriin (2 kohta). Tullilla ja rajavartiolaitoksella on myös poliisi-tehtävien luonteisia tehtäviä, joita hoidettaessa ei ammattipätevyyttä vaadittaisi. Soveltamisen ulkopuolelle jäisi myös ajoneuvon kuljettaminen kiireellisessä hätätilanteessa poliisi- tai pelastusviranomaisen tai poliisitehtäviä hoidettaessa tullin tai rajavartiolaitoksen antaman erillisen määräyksen perusteella pelastustarkoituksissa (4 kohta). Nämä tapaukset arvioitaisiin tapauskohtaisesti. Vaatimuksen piiristä rajautuisivat pois korjaamo- ja huoltotoimintaan liittyvät koeajot ja niihin rinnastettavat katsastuksen yhteydessä suoritettavat koeajot sekä uuden tai muunnetun ajoneuvon koeajot ennen sen liikenteeseen hyväksymistä (3 kohta). Ajoneuvon käyttö ajokorttikoulutuksessa tai tämän lain mukaisessa ajo-opetuksessa jäisi samoin soveltamisalan ulkopuolelle. Vaatimuksia ei sovellettaisi yksityisiin ei-kaupallisiin ajoihin henkilö- tai tavarakuljetuksissa (6 kohta). Kaupallisiksi on esimerkiksi tavaraliikenteessä ajoaikasäännösten yhteydessä katsottu kaikki jonkun elinkeinotoimintaan liittyvät kuljetukset. Rajattaessa toiminta elinkeinon, esimerkiksi talkoot on jätetty soveltamisalan ulkopuolelle. Tämän perusteella soveltamisalan ulkopuolelle voitaisiin katsoa jäävän myös muu kuin taloudellista korvausta tai muuta vastiketta vastaan tapahtuva kuljettajana toimiminen. Vaatimuksen piiristä rajattaisiin myös 7 kohdassa pois sellainen ajoneuvon kuljettaminen, jossa kuljettajana toimiminen ei ole päätehtävä vaan päätoimeen liittyvä toiminto. Esimerkiksi puusepän työssään tarvitsemien materiaalien ja työvälineiden kuljettaminen olisi puusepän ammatin harjoittamiseen liittyvää toimintaa. Matkojen pituudella ei olisi tässä tapauksessa merkitystä, koska kysymyksessä ei olisi näiden tavaroiden kuljettaminen vaan niiden käyttö henkilön varsinaisessa päätyössä, mikä ei ole ajoneuvon kuljettajana toimiminen. Sen sijaan yrityksen

tuotteiden asiakaskuljetukset kuuluisivat lain soveltamisen piiriin.

## 2 luku. **Kuorma- ja linja-auton kuljettajia koskevat vaatimukset**

**3 §. Kuljettajan ammattipätevyys.** Ammattipätevyyttä koskeva vaatimus olisi ajoneuvon ajo-oikeutta koskevasta vaatimuksesta erillinen ja se olisi hankittava ajokortin suorittamisen lisäksi. Ammattipätevyys koostuisi perustason ammattipätevyydestä ja säännöllisestä jatkokoulutuksesta. Ammattipätevyyden sisältö määräytyisi kuljetettavan ajoneuvon ja kuljetustehtävän perusteella ja Suomessa se hankittaisiin koulutuksella. Kuorma-auton ajokortti ja tavaraliikenteessä toimiminen edellyttäisi kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyttä ja vastaavasti linja-auton ajokortti ja henkilöliikenteessä toimiminen linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyttä.

Perustason ammattipätevyys suoritettaisiin vain kertaalleen niin, että esimerkiksi kerran suoritettu kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys oikeuttaisi tehtävässä toimimiseen kaikkien kuorma-autojen ja niiden ajoneuvoyhdistelmien osalta kunhan ammattitaito pidettäisiin yllä jatkokoulutuksella. Näin C1-luokan kuorma-auton ajokortin haltijan suorittaessa kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden hänellä olisi oikeus toimia myös C-luokan raskaan kuorma-auton CE-luokan ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana tämän luokan ajokortin suorittuaan. Näin ollen ammattipätevyyden suorittamisen kannalta ei sinänsä olisi merkitystä sillä, minkä luokan ajoneuvolla oikeus suoritettaisiin. Luonnollisesti tällä on merkitystä kuljettajan taitojen ja ajokorttivaatimusten kannalta, jotta varmistetaan kuljettajan riittävät luokakohtaiset ajotaidot.

**4 §. Perustason ammattipätevyys.** Perustason ammattipätevyys hankittaisiin määrämukoisella koulutuksella, mikä voisi tapahtua myös 2 momentissa todetun mukaisesti nopeutettuna. Koulutuksen sisältö olisi kummassakin tapauksessa sama, joskin nopeutetussa koulutuksessa opetus jäisi yleisemmälle tasolle. Koulutuksen yleisempää sisältöä kompensoisi nopeutettuun koulutukseen liittyvä korkeampi ikävaatimus tai al-

kuun rajoitetumpi kuljettajatehtävä siten kuin siitä kuljettajan vähimmäisikää koskevassa pykälässä todettaisiin. Koulutus edellyttäisi opetukseen osallistumista ja sitä annettaisiin erikseen kuorma-auton tai linja-auton kuljettajan pätevyyden suorittamiseksi.

Ajokorttia ja ammattipätevyyttä koskevien vaatimusten erillisyydestä riippumatta ammattipätevyyskoulutukseen tulo ei 3 momentin mukaan edellyttäisi koulutuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta. Etenkin nuorimpien henkilöiden kohdalla ajokortin suorittamisen edellyttäessä ammattipätevyyttä, koulutukset voisivat käytännössä ajoittua samanaikaisesti hankittaviksi. Ennen ajo-oikeuden saamista olisi ajo-opetusta annettava noudatettava ajokorttikoulutuksen ajo-opetusta koskevia vaatimuksia. Vaikka koulutusten toteuttamista ei tarkemmin säänneltäisi olisi opetuksessa perusteltua edetä asteittain perusajotaidon hankkimisesta ammatillisten valmiuksien hankkimiseen.

Direktiivissä ei erikseen säädetä, minkä luokan ajoneuvolla ammattipätevyyskoulutus on saatava suorittaessa pätevyys esimerkiksi ajokortin suorittamisen yhteydessä tai hankittaessa pitemmän koulutuksen yhteydessä useampia ajokorttiluokkia. Opetuksessa käytettävällä ajoneuvolla on taloudellista merkitystä, mistä syystä ammattipätevyys voisi periaatteessa tulla suoritettavaksi alimman luokan eli C1-luokan kuorma-autolla, vaikka ajokorttilupahakemus koskisi C-luokan kuorma-auton ajokortin suorittamista ja koulutuksen yhteydessä suoritettaisiin vielä myös CE-luokan ajokortti. Ammatillisen osaamisen ja ajokorttikoulutuksen eriyttäminen edellyttää ajokorttiopetuksen määrien tarkistamista. Tällaisessa tilanteessa olisi ajokorttikoulutuksessa huomioitava ajo-opetuksen määrien riittävyys, erityisesti CE-luokan kohdalla.

**5 §. Perustason ammattipätevyyskoulutus.** Perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyisi 1 momentissa tarkoitettun opetuksen saaminen ja 2 momentissa tarkoitettun kokeen suorittaminen. Koulutuksen järjestäjistä säädetäisiin 10 §:ssä, kokeen vastaanottajista 15 §:ssä. Pykälän 1 momenttiin sisältyisi yleinen koulutuksen tavoitteita ja sisältöjä koskeva säännös. Oppisisällöt kattaisivat muitakin kuin ajoneuvon kuljettamiseen liittyviä tietoja ja taitoja. Yksityiskohtaisemmin oppiai-

neista ja koulutuksen muista vähimmäisvaatimuksista samoin kuin koulutuksen määristä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

Turvallisuussääntöihin perustuvan järkevän ajokäyttäytymisen parantamisen sisältöjä olisivat muun muassa ajoneuvon teknisten ominaisuuksien tuntemus ajoneuvon käytön optimoimiseksi ja ajoneuvon kuormittaminen turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaisesti. Säännösten soveltamiseen sisältyisivät esimerkiksi ammattiliikenteen säännösten tuntemus koskien sekä kuljettajia että henkilö- ja tavarankuljetusta yleensä. Kolmannen tavoiteryhmän muodostavat terveys-, tie- ja ympäristöturvallisuus sekä palvelu ja logistiikka. Sen sisältöjä ovat esimerkiksi liikenteeseen ja työtapaturmiin liittyvien riskien tunnistaminen ja ennalta ehkäiseminen, rikollisuuden ja salamatkustajien kuljetuksen ennalta ehkäiseminen, hätätilanteiden arvioiminen sekä tavaraj- ja henkilöliikenteen taloudellisen ympäristön ja markkinajärjestelmän tunteminen ja toiminen yrityksen imagoa tukevalla tavalla.

Ammattikuljettajan koulutukseen olisi perusteltua sisällyttää myös ennakoivan ajamisen opetusta vieläpä niin, että se sisältyisi sekä ajokorttikoulutukseen että perustason ammattipätevyyskoulutukseen, jotta kaikki raskaan kaluston kuljettajat tulisivat sen piiriin. Koulutuksen osuuden olisi perusteltua olla sama sekä peruspuolisessa että nopeutetussa koulutuksessa. Ammattipätevyyskoulutuksessa opetuksen määrä voisi olla noin 20—24 tunnin luokkaa. Ajokorttikoulutukseen sisällytettävän ennakoivan ajamisen opetuksen määrä voisi olla vastaavasti noin 4—8 tunnin luokkaa.

Direktiivin mukaisesti ajo-opetuksesta osa voitaisiin antaa erityisellä radalla tai korkeatasoisessa simulaattorissa. Radalla toteutettavan opetuksen olisi oltava henkilökohtaista ajamista opettajan läsnä ollessa. Vaatimus simulaattorin korkeatasoisuudesta edellyttää ajo-opetuksessa käytettävän laitteen kriteerien asettamista ja niiden täyttymisen toteamista. Ongelmalliseksi laitteen määrittelyn tekee se, että mistään ei löydy tarkempia vaatimuksia niille ominaisuuksille ja toiminnoille, joita tällaiselta laitteelta edellytetään. Laitteelta olisi edellytettävä hyväksymistä. Erityisen tarpeen kriteerien asettaminen on silloin, jos laitetta käytetään ajokorttikoulutuksen ajo-

opetuksessa. Teoriaopetuksen tukena käytettävälle laitteelle ei sensijaan ole tarpeen asettaa yhtä tiukkoja vaatimuksia. Ajo-opetuksessa käytettävien opetusvälineiden tarkemmista vaatimuksista säädettäisiin 11 §:n 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella. Ajokorttikoulutuksessa ajo-opetukselta edellytetään, että sen tulee tapahtua liikenteessä. Tämä on perusteltua myös ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksessa, joskaan opetuksen ei tarvitsisi välttämättä kaikilta osin täyttää tätä vaatimusta. Myös muualla annettava ajo-opetus voisi olla perusteltua kuljettajan ammatin kannalta.

Direktiivi mahdollistaa liikenneyrittäjäkoulutuksen osittaisen hyväksi lukemisen perustason ammattipätevyyttä hankittaessa, jos jäsenvaltio niin päättää. Pykälään sisältyisi valtuus antaa valtioneuvoston asetuksella tarkemmat säännökset tämän opetuksen tai jo suoritetun toisen perustason ammattipätevyyden hyväksi lukemisesta ja sen periaatteista. Vaikka oppisisällöt kuljettajan ja liikenneyrittäjän koulutuksessa ovat periaatteissa samat, näkökulma liikenneyrittäjä- ja kuljettajapätevyyden kohdalla on kuitenkin varsin erilainen. Yrittäjälle riittää, että hän yleisemmällä tasolla tietää esimerkiksi sellaista toiminnassa huomioitavista liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista, jotka kuljettajan on myös käytännössä hallittava toimiakseen näiden vaatimusten mukaisesti yksityiskohdissaan. Tämä puoltaisi vähennyksen tekoa vain opetuksesta. Sen sijaan kokeeseen voitaisiin sisällyttää alaa koskevia kysymyksiä. Asiasta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Arvioiden mukaan kysymyksessä ei olisi yleinen menettely, koska käytännössä kuljettaja useimmiten hankkii liikenneyrittäjän pätevyyden kuin toisinpäin.

Valtioneuvoston asetukseen sisältyisivät myös tarkemmat koulutuksen sisältöjä ja määriä koskevat vaatimukset kuorma-auton tai linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden suorittaneen kuljettajan siirtyessä kuljetusmuodosta toiseen. Periaatteena olisi, että aiemmin suoritettu ammattipätevyys huomioitaisiin yleisiltä osiltaan uuden ammattipätevyyden suorittamisen vähennyksenä. Erityiset osat ja uutta pätevyyttä vastaava koe olisi kuljettajan kuitenkin suoritet-

tava. Tarvittava koulutuksen määrä olisi tässä tapauksessa 70 tuntia. Koska perustason ammattipätevyyskoulutus sisältyisi ammatilliseen tutkintojärjestelmään, olisi se sopeutettava kansallisiin tutkintovaatimuksiin. Tämän johdosta opetuksessa olisi noudatettava opetushallituksen vahvistamia opetussuunnitelman tai tutkinnon perusteita. Ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (630/1998) 13 §:n 2 momentin mukaan opetushallitus päättää ammatillisen peruskoulutuksen opetussuunnitelman perusteista. Vastaavasti opetushallitus päättää ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) 13 §:n 2 momentin mukaan tutkintojen perusteista. Näitä perusteita noudatettaisiin opetuksessa koulutuskeskuksesta riippumatta.

Koulutukseen sisältyvä koe olisi lähtökohdaisesti kirjallinen, mutta se voitaisiin tarvittaessa ottaa myös suullisesti vastaan. Suullisen kokeen voisivat perustaa esimerkiksi lukihäiriö ja joissakin tapauksissa myös kieliongelmat. Kokeessa edellytetään tehtäväksi kysymys ainakin jokaisen tavoitteen mukaisesta oppisisällöstä. Kokeen tarkemmasta muodosta ei ole erityisiä vaatimuksia. Kirjallisen kokeen voidaan katsoa edellyttävän kirjallisen vastauksen antamista. Muuta toteutustapaa harkittaessa olisi varmistuttava siitä, että koe on yhtä vaativa ja esimerkiksi monivalintatehtävänä toteutettuna kysymykset olisivat tarpeeksi erottelevat, ettei tehtävästä voisi suoriutua asiaa osaamatta. Pykälään sisältyy myös valtuus koetta koskevien tarkempien säännösten antamiseen. Kokeeseen pääsy edellyttäisi 1 momentissa tarkoitettua opetuksen saamista, mikä osoitettaisiin käytännössä koulutuskeskuksen antamalla todistuksella. Kokeen läpäisyn jälkeen annetaan todistus koulutuksen suorittamisesta tai merkintä siitä sisällytettäisiin laajemman ammatillisen tutkinnon suorittamisesta annettavaan todistukseen. Todistuksen perusteella haettaisiin kuljettajan ammattipätevyyskorttia tai ajokorttiin merkintää ammattipätevydestä. Todistuksen antajasta ja kokeen järjestämisestä säädettäisiin 15 §:ssä.

**6 §.** *Perustason ammattipätevyuden saavuttaminen ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa.* Pykälä koskee määräkestoista ja ollenaisesti laajempaa ammatillista kuljettajakoulutusta, jonka yhteydessä perustason ammattipätevyyskoulutus annettaisiin. Am-

matillisen koulutuksen laajuus ja pitempi ajallinen kesto puoltavat kokeiden jaksoittamista muun koulutuksen mukaan. Tämä koskee paitsi opetushallituksen valvonnassa tapahtuvaa, myös muuta vastaavanlaajuista ammatillista kuljettajakoulutusta, sekä lisäksi puolustusvoimien kuljettajakoulutusta, jonka yhteydessä voitaisiin 10 §:n 3 momentin mukaan antaa perustason ammattipätevyyskoulutusta. Sotilaskuljettajakoulutukseen valikoituvat varusmiehet palvelevat nykyään yhdeksästä kuukaudesta yhteen vuoteen. Tällaisen koulutuksen yhteydessä koe voitaisiin suorittaa vaiheittain muuhun koulutukseen sovitettuna tämän lain vaatimuksia noudattaen samoin kuin kerralla suoritettavassa kokeessa.

Direktiivi mahdollistaa kansallisesti säätää poikkeuksia 1 momentissa tarkoitettua koulutuksessa. Koulutuksen aikaisissa ajoissa oppilaalla olisi oikeus toimia kuljettajana ammattipätevyysvaatimuksesta poiketen. Oikeus olisi voimassa vain Suomessa. Ennen kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeuden saamista ajaminen olisi käytännössä sallittua vain ajo-opetuksen antamista koskevien ajokorttilainsäädännön vaatimusten mukaisesti. Tämä edellyttäisi opettajan mukana olemista. Säännöksen käyttöönotto mahdollistaisi työelämän harjoittelun opiskelun aikana. Ajo-oikeuden voimaan saattaminen ennen ammattipätevyyskoulutuksen päättämistä edellyttäisi ajo-oikeuden sitomista ammattipätevyyskoulutuksen suorittamiseen, jos kysymyksessä olevan ajokorttiluokan kohdalla vähimmäisikävaatimus tätä edellyttää. Myös kuljettajan vähimmäisikää koskevia 8 ja 9 §:n vaatimuksia olisi noudatettava. Ajokorttiin noustessa uuden ajokorttidirektiivin myötä ajo-oikeuden voimaan saattaminen kuljettajantutkinnon suorittamisen jälkeen jouduttaneen toteuttamaan väliaikaisella ratkaisulla ennen ammattipätevyyskoulutuksen suorittamista, jotta koulutusta voitaisiin hyödyntää työelämän harjoittelussa koulutuksen tavoitteiden mukaisesti. Tässä yhteydessä olisi kuitenkin edellytettävä, että koulutuskeskus olisi esimerkiksi hyväksynyt työpaikan kelvolliseksi opiskelun aikaisiin ajoihin.

**7 §.** *Jatkokoulutus.* Pykälässä säädettäisiin jatkokoulutusvelvollisuuden sisällöstä ja velvoitteen toistumisesta. Pykälään sisältyisivät myös valtuudet tarkempien säännösten anta-

miseen valtioneuvoston asetuksella.

Koulutus koostuisi joistakin kuljettajan ammatissa tarvittavan tietämyksen kannalta keskeisistä peruskoulutukseen sisältyvistä oppisisällöistä. Siihen olisi kuitenkin aina sisällytettävä opetusta turvallisen ja taloudellisen ajotavan edistämiseksi, mikä on myös yhteisöläinsäädännön tavoite. Tämän opetuksen erityisenä tavoitteena olisi lähinnä ennakoinvan, polttoaineenkulutusta vähentävän ja ympäristöystävällisen ajotavan omaksuminen. Erityisesti turvallisuustavoitteen toteutumiseksi olisi jatkokoulutukseen aina sisällytettävä vähimmäismäärä ennakoinvan ajamisen opetusta. Opetuksen määrä voisi olla 7—14 tuntia. Asiasta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Jatkokoulutuksessa noudatettavan koulutusohjelman olisi oltava Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymä myös siinä tapauksessa, että oppilaitoksen hyväksyminen olisi opetusministeriön tehtävänä. Asiasta säädetään 10 §:n 1 momentissa.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu ammattipätevyys olisi voimassa viisi vuotta samoin kuin jatkokoulutuksella jatkettu pätevyys. Kuljettajan olisi osallistuttava jatkokoulutukseen tämän viiden vuoden aikana ja hankittava uusi kelpoisuuden osoittava asiakirja kuljettajakelpoisuutensa säilyttämiseksi. Kuljettajan laiminlyödessä ammattipätevyuden voimassaolon jatkamisen olisi hänen ennen ajojen suorittamista saatava jatkokoulutus ja hankittava uusi pätevyuden osoittava asiakirja. Aiemman kelpoisuuden voimassa ollessa saadusta opetuksesta voitaisiin tällöin hyvittää se osa, joka olisi saatu tarkastelua edeltävän viiden vuoden aikana. Perus- ja jatkokoulutuksella saavutetun ammattipätevyuden voimassaolon viimeinen päivä ilmenisi ajokorttiin tai ammattipätevyyskorttiin tehdystä merkinnästä. Jatkokoulutusvelvollisuus koskisi sekä tämän lain mukaisen peruskoulutuksen läpikäyneitä että ennestään alalla toimivia kuljettajia. Ennestään alalla toimivien kuljettajien ensimmäisestä jatkokoulutuksen ajankohdasta säädettäisiin siirtymäsäännöksen yhteydessä.

Myös jatkokoulutus edellyttäisi opetusta. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin jatkokoulutuksen kokonaismäärästä ja toteuttamisesta. Vähintään 35 tunnin jatkokoulutus olisi annettavissa myös vähintään seitsemän

tunnin pituisissa jaksoissa. Jatkokoulutuksen kokonaistuntimäärä olisi riippumaton kuljettajalla olevista perustason ammattipätevyyksistä ja saatu jatkokoulutus luettaisiin hyväksi kaikkien kuljettajalla olevien raskaan kaluston ajokorttiluokkien osalta. Myös toisen yrityksen palveluksessa ollessa vaatimusten mukaisesti saatu jatkokoulutus luettaisiin saajansa hyväksi toisen yrittäjän palvelukseen siirryttäessä. Suomessa jaksojen hyväksi lukemista edesauttaisi niiden kirjaaminen viranomaisen rekisteriin. Ulkomailla saatu jatkokoulutus olisi sen sijaan hyväksyttävissä vain direktiivin muotovaatimukset täyttävällä asiakirjalla osoitettuna, koska vain näiden selvitysten vastavuoroisesta tunnustamisesta on säädetty. Valtuussäännökset tarkempien säännösten antamiseen valtioneuvoston asetuksella sisältyisivät 4 momenttiin. Etenkin vaarallisten aineiden kuljettajille on esityksen mukaisen jatkokoulutuksen toteutuessa tulosvaatimuksia kahden eri lainsäädännön kautta. Saadun koulutuksen käyttäminen tässä laissa tarkoitetun ammattipätevyysvaatimuksen mukaisena jatkokoulutuksena edellyttää koulutuksen täyttävän tässä laissa tai sen nojalla säädetty muotovaatimukset.

Pykälän 3 momentin mukaan koulutuskeskus antaisi todistuksen jatkokoulutuksen tai sen jakson suorittamisesta. Kysymyksessä olisi todistus, jonka perusteella ammattipätevyuden voimassaoloa jatkettaisiin. Todistuksen antamisesta tehtävistä ilmoituksista rekisteriin säädetään 23 §:ssä. Tällaisen todistuksen antaja ja ilmoituksen tekijä voisi joutua vastuuseen virheellisestä rekisterimerkinnästä esimerkiksi väärin perustein todistuksen antaessaan. Rikoslain mukaan virheelliseen rekisterimerkintään voi syyllistyä henkilö, joka väärän tiedon antamalla aiheuttaa oikeudellisesti merkityksellisen virheen ajoneuvoliikennerekisteriin. Myös tällaisen virheellisen merkinnän hyväksi käyttäminen täyttäisi teon tunnusmerkistön.

**8 §. Kuljettajan vähimmäisikä.** Pykälään sisältyisivät tieliikenteen kuljettajana toimimista koskevat vähimmäisikävaatimukset. Laajempi koulutus antaisi nuoremmalla iällä laajemmat oikeudet kuljettajana toimimiseen.

Kuorma-auton kuljettajan vähimmäisikää koskevat säännökset noudattaisivat nykyistä ajokorttikäytäntöä. Linja-auton kuljettajan vähimmäisikävaatimukset olisivat edelleen



korkeammat. Nopeutetulla koulutuksella oikeus D-luokan linja-auton kuljettajana toimimiseen nousisi 23 vuoteen. Täysimittaisella 280 tunnin koulutuksella ikävaatimus olisi nykyistä 21 vuoden ikävaatimusta vastaava. Pykälään sisältyisi myös reittirajoitettua kuljettajatehtävää koskeva poikkeus 21 vuoden iällä ja nopeutetulla koulutuksella. Reittirajoitus koskisi säännöllistä enintään 50 km pituista reittiä eikä mahdollistaisi useamman tämän pituisen reitin ketjuttamista.

**9 §.** *Linja-auton kuljettajan vähimmäisikää koskevat poikkeukset.* Suomessa otettaisiin käyttöön direktiivin tarjoama poikkeussäätös linja-auton kuljettajan ikärajan alentamisesta 18 vuoteen. Koska poikkeuksen käyttöönotto olisi jäsenvaltion harkinnassa voitaisiin käyttöönottoon liittää myös perustason ammattipätevyyttä tiukempia vaatimuksia. Alempi ikäraja oikeuttaisi ajamaan vain Suomessa. Ikävaatimus olisi sama kuin kuorma-auton kuljettajalla 280 tunnin koulutuksella.

Henkilöliikenteen kuljetustehtävän vaatimus edellyttäisi riittävää koulutusta vastapainona ikärajan alentamiselle. Pykälässä ehdotetaan kuljettajalta vaadittavaksi ammatillisena peruskoulutuksena suoritettu linja-auton kuljettajan koulutus, joka on laajuudeltaan 120 opintoviikkoa. Tutkinto sisältäisi myös 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksen. Kolmivuotisella peruskoulutuksella annettaisiin tarvittavat valmiudet ammatissa toimimiseen ja kompensoitaisiin alempaa ikää. Lisäksi kuljettajalta vaadittaisiin linja-auton ajo-oikeus, jonka saamisen edellytyksistä säädettäisiin tieliikennelaisissa tai sen nojalla. Näillä säännöksillä ei voitaisi alittaa ammattipätevyyttä koskevia vähimmäisikävaatimuksia, mutta ajo-oikeuden saamiseen voitaisiin liittää lisävaatimuksia, mikä merkitsisi käytännössä vähimmäisiän nousemista 18 vuodesta.

Ammatillisen peruskoulutuksen päättävät nuoret olisivat noin 18—18,5-vuotiaita ja vastikään yleisen auton ajokortti-ään saavuttaneita. Nuorten kuljettajien onnettomuusriski ensimmäisten ajokorttivuosien aikaan on useampikertainen kokeneempiin kuljettajiin verrattuna. Viimeisimpien tutkimusten valossa uusi kuljettaja saavuttaa noin kolmessa vuodessa kokeneempien kuljettajien keskimääräisen turvallisuustason. Perustutkinto-

koulutuksen päättävä nuori on tässä vaiheessa vasta tulossa kuljettajaopetuksen toiseen vaiheeseen ja hän on vielä uuden kuljettajan rikkomusseurannan piirissä. Linja-auton kuljettajaksi ryhtyminen edellyttää määrätyn-tasoista valmiutta kuljettajana. Kolmivuotisen ammatillisen koulutuksen ja siihen sisältyvän laajemman ajokokemuksen voitaisiin katsoa kasvattavan nuoria tähän tehtävään ja karsivan turhaa riskinottoa liikenteessä, myös yksityisajoissa. Pitemmän koulutuksen ja siihen liittyvän ajokokemuksen voitaisiin jos-sain määrin katsoa kompensoivan myös edellä todettua kolmen vuoden korkean riskin aikaa, vaikkei opiskeluaika anna mahdollisuutta itsenäiseen ajamiseen ennen ajo-oikeuden saamista. Se mahdollistaa kuitenkin laajemman ajokokemuksen hankkimisen koulutuksen aikana, millä on todettu olevan onnettomuusriskiä alentava vaikutus. Matkustajien läsnäololla ajoneuvossa voitaisiin normaaliajotilanteessa katsoa myös olevan turhaa riskinottoa hillitsevä vaikutus kuljettajan ajokäyttäytymiseen.

Ennen linja-auton kuljettajaksi ryhtymistä tulisi kuitenkin edeltävän kuljettajaopetuksen olla kaikilta osin saatu. Käytännössä tämä tarkoittaisi kuljettajaopetuksen toisen vaiheen opetuksen saamista. Vaatimus olisi sama kuin kuorma-auton CE-luokan yhdistelmäajoneuvon kuljettajien kohdalla nykyisin. Uuden kuljettajan rikkomusseuranta jatkuisi kahden vuoden määräajan loppuun eikä estäisi linja-auton kuljettajana toimimista. Tiukempi rikkomusseuranta voisi osaltaan ehkäistä riskialtista käyttäytymistä sekä ammatissa että vapaa-ajalla.

Oppisopimuskoulutus on rinnakkainen väylä ammattiin pääsemiseksi. Kouluttava laitos päättää tutkinnon toteutuksesta, joka voi tapahtua koulumuotoisena tai oppisopimuksella. Kummassakin tapauksessa tavoitteena on sama tutkinto ja oppilaan osaamisen taso on sama. Oppisopimuskoulutuksessa painotetaan enemmän työpaikalla tapahtuvaa oppimista kuin koulumuotoisessa opiskelussa. Mikäli koulutuksen toteutukselle ei aseteta erityisiä rajoituksia, kumpikin toteutusmuoto voisi tulla kysymykseen linja-auton kuljettajan ikävaatimuksen laskemisen kohdalla.

Muutokseen liittyisi ajokorttisäännösten muutos, jolla linja-auton ajokortin suoritta-

minen henkilöauton B-luokan ajokortin pohjalta mahdollistettaisiin yhteisön ajokorttilainsäädännön periaatteiden mukaisesti. Muutos edellyttäisi ajokortin tason huomioidusta linja-auton ajokortin suorittamisvaatimuksissa. Pohjakorttivaatimusta tarkistamalla arvioidaan voitavan edistää naisten haikutumista alalle.

Ennen yhdenmukaistetun ikävaatimuksen täyttymistä kuljettajalla olisi oikeus toimia kuljettajana vain Suomessa. Oikeus käsittäisi D1-luokan pienoislinja-auton kuljettamisen tai D-luokan linja-auton kuljettamisen rajoitetulla reitillä paikallisliikenteessä. Oikeus ei kuitenkaan olisi voimassa Ahvenanmaalla, koska maakunnalla on oikeus omaan tieliikennealan lainsäädäntöön. Tässä momentissa tarkoitettu henkilö voisi siirtää D-luokan ajoneuvoa ilman matkustajia. Säännös korostaa linja-auton kuljettamisen edellyttämää ajo-oikeutta ja edellyttää ajokorttisäännösten nykyisten poikkeuskäytäntöjen tarkistamista. Nykyisen käytännön mukaan C-luokan ajokortilla on voinut tilapäisesti siirtää linja-autoa ilman matkustajia, mikä ei sisälly yhteisön ajokorttisäännöstöön. Jatkossa linja-auton siirtämisessäkin olisi poikkeusmahdollisuuksien puuttuessa vaadittava luokkakohdaisesti asianmukainen linja-auton ajokortti.

Paikallisliikennettä koskeva rajoitus poistuisi 2 momentin mukaan henkilön täytettyä 20 vuotta. Ennen harmonisoidun 21 vuoden ikävaatimuksen täyttymistä oikeus olisi voimassa vain manner Suomessa. Tässäkin tapauksessa ikävaatimuksen alentaminen yhdistettäisiin perustason ammattipätevyyskoulutusta laajemman koulutuksen suorittamiseen turvallisuusperustein. Ehdotus toteuttaisi oikeuksien asteittaisen hankkimisen periaatetta ja mahdollistaisi ajotehtävän laajentamisen hankitun kokemuksen perusteella.

Ajokortin saamisen edellytyksistä säädettäisiin ajokorttilainsäädännössä. Säännökset sisältyvät tieliikennelakiin sisältyvän valtuussäännöksen nojalla ajokorttiasetukseen, jota muutettaisiin vastaavasti.

**10 §. Koulutuskeskukset.** Pykälän 1 ja 3 momentissa säädettäisiin perustason ammattipätevyyskoulutuksesta vastaavista koulutuskeskuksista ja niiden oikeudesta jatko-opetuksen antamiseen. Opetusministeriön ammatillisesta koulutuksesta annetun lain ja ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun

lain nojalla myönnetyn järjestämisluvan saaneet ammatillisen koulutuksen järjestäjät ja raskaan kaluston opetukseen luvan saaneet autokoulut hyväksyttäisiin erikseen tämän lain mukaisen koulutuksen järjestäjiksi. Niiden koulutustehtävästä perustason ammattipätevyyskoulutuksessa seuraisi, että niillä olisi oikeus myös jatkokoulutukseen. Kaikki jatkokoulutuksessa käytettävät koulutusohjelmat olisi kuitenkin Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksyttävä.

Yksinomaan jatkokoulutusta antavien koulutuskeskusten yleiset edellytykset sisältyisivät 2 momenttiin. Opetusta voisi antaa vain yritys, säätiö tai muu yhteisö, jonka edellytykset toimintaan arvioitaisiin hakemuksessa esitetyn toiminnan perusteella. Tämän, samoin kuin opetushenkilöstön, edellytykset tehtävässä toimimiseen arvioitaisiin hakemuksessa kuvatun koulutuksen ja sen laajuuden perusteella. Arviointi tapahtuisi esitetyn koulutusohjelman perusteella. Vaatimusten sovittaminen koulutuksen perusteella antaisi mahdollisuuden hyödyntää myös nykyistä kouluttajaverkostoa ja työpaikkakoulutusta jatkokoulutuksessa. Jatkokoulutuksessa voitaisiin keskittyä vain joihinkin peruskoulutuksen oppiaineisiin.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisi säännös puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä annettavasta koulutuksesta. Koulutuksen antajan hyväksymisestä koulutuskeskukseksi ja muista vaatimuksista olisi voimassa sama kuin mikä koskee muissakin koulutuskeskuksissa annettavaa koulutusta.

**11 §. Opetushenkilöstö ja opetusvälineet.** Pykälän 1 momenttiin sisältyisivät koulutuskeskusten resurssit koskevat vaatimukset. Koulutusta varten olisi nimettävä opetuksesta vastaava johtaja, joka nimikkeensä mukaisesti vastaisi koulutuskeskuksen koulutustoiminnasta ja sen kehittämisestä.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisivät opettajia koskevat vaatimukset ja säännös kouluttavan laitoksen vastuusta opettajien pätevyyden ylläpitämisessä. Opetustehtävän edellyttämät didaktiset ja pedagogiset tiedot tulisivat pääosin perusopetuksessa ammatillisessa koulutuksessa tai ajokorttikoulutuksessa toimivien peruskoulutustehtävän myötä. Ammatillisessa koulutuksessa toimivalta ammatillisten opintojen opettajalta vaaditaan opetustoimen henkilöstön kelpoisuusvaatimuksista annetun

asetuksen (986/1998) mukaan soveltuva ylempi korkeakoulututkinto tai ammattikorkeakoulututkinto tai, jollei sellaista ole, koulutuksen järjestäjän päättämää opetustehtävää vastaavan alan korkein tutkinto ja sen lisäksi vähintään 35 opintoviikon laajuiset opettajan pedagogiset opinnot ja työkokemusta vähintään kolme vuotta tehtävää vastaavalla alalla. Käytännössä pedagogisten opintojen suorittaminen on mahdollista viimeistään kolmen vuoden kuluessa viran vastaanottamisesta. Autokoulussa vaaditaan liikenneopettajantutkinto ajo-opetusta antavilta, muiden opettajien kohdalla voidaan hyväksyä myös muu opetusalan koulutus ja kokemus. Opettajan pätevyys hyväksytään ennen opetustoimintaan ryhtymistä.

Tämän lain mukaisista vaatimuksista säädetäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Edellä todetun perusteella tulevia perusvalmiuksia olisi pidettävä lähtökohtaisesti riittävinä. Ajo-opetuksessa toimivalta vaadittaisiin jatkossakin ajokorttikoulutuksessa ajo-opetusta antavan opettajan kelpoisuus eli liikenneopettajapätevyys. Tällä tarkoitettaisiin ensisijaisesti tieliikennelainsäädännön mukaista liikenneopettajalupaa, jonka saamiseen puolustusvoimien liikenneopettajapätevyys ei koulutuksen nykyisen sisällön perusteella ole riittävä. Ajo-opettajalta olisi lisäksi vaadittava käytännön kokemusta alan tuntemuksen omaamiseksi. Nykyisin on CE- ja D-luokan ajokorttikoulutuksessa edellytetty kahden vuoden kokemusta näihin luokkiin kuuluvan ajoneuvon kuljettajana tai linja-autonkuljettajan tai yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinnon suorittamista, mikä katsotaan vastaavan noin kolmen vuoden kuljettajakokemusta. Erityisesti kokemuksen pituus yhdessä ammatillisen koulutuksen kokemusvaatimusten kanssa on ollut omiaan aiheuttamaan ammatillisen koulutuksen järjestämiselle ongelmia käytännössä. Tässä tapauksessa tarvittavan kokemuksen pituutta arvioitaessa olisi otettava huomioon se, että vastaava kokemusvaatimus olisi asetettava nyt myös kuorma-auton C-luokan koulutukseen ja että se olisi ajaltaan riittävä antamaan tuntuman alasta. Edellä olevat seikat huomioon ottaen kokemusvaatimus kuljettajana toimimiselle voisi olla yksi vuosi. Nykyisten ammattitutkintojen ohien olisi perusteltua lisätä myös niitä vastaava puutavaran autokul-

jetuksen ammattitutkinto.

Kuljettajakokemuksen rinnalla voitaisiin hyväksyä myös koulutusta vastaavan luokan ajo-opetuksessa saatu kokemus. Opettajakokemuksen hyväksyminen on ongelmallisempaa syystä, että toiminta ei yleensä ole vastaavalla tavalla päätoimista kuin kuljettajana toimiminen. Opettajakokemuksen vähimmäispituuden olisi tästä syystä oltava kuljettajakokemusta pitempi, kestoaltaan esimerkiksi kahden vuoden luokkaa. Tämän lisäksi olisi perusteltua vaatia opettajalta tämän lain mukainen ammattipätevyys. Vaatimuksista säädetäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Liikenneopettajakoulutus tähtää ensisijaisesti ajokorttikoulutuksessa tarvittaviin valmiuksiin. Tästä syystä olisi koulutusta kehitettävä ammatillisen koulutuksen edellyttämien valmiuksien huomioon ottamiseksi ja myös tehtävässä toimivien valmiuksien parantamiseksi tässä suhteessa.

Yksinomaan jatkokoulutusta antavien opettajien pedagogisen ja didaktisen osaamisen arvioiminen tapahtuisi koulutuskeskuksen hyväksymisen yhteydessä. Vaatimukset sovitettaisiin annettavan koulutuksen mukaisesti. Opetuksesta riippuen voitaisiin esimerkiksi työpaikkaohjaajakoulutuksen suorittanutta henkilöä pitää kelpoisena pedagogisten valmiuksiensa puolesta.

Koulutusta varten nimettävällä opetuksesta vastaavalla johtajalla olisi perustason ammattipätevyyskoulutuksessa oltava sama kelpoisuus kuin ajo-opettajalla. Käytännössä tämä edellyttäisi niiden luokkien ajo-oikeutta, joilla koulutusta annetaan. Myös puolustusvoimien koulutuskeskuksen opetuksesta vastaavalla johtajalla tulisi olla sama kelpoisuus. Tällöin vaadittaisiin ajo-opetuksen antamista varten liikenneopettajaoikeus puolustusvoimien liikenneopettajaluvan asemesta ja puolustusvoimien liikenneopettajalupa olisi riittävä pätevyys vain muuhun kuin ajo-opettajana toimimiseen eli käytännössä teoriaopetukseen.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen tulisi täyttää ajokorttitutkinnossa käytettäviä ajoneuvoja koskevat vaatimukset, mutta mitään erillistä hyväksyntää ei välttämättä olisi tarpeen vaatia. Ajantasaiset vaatimukset löytyisivät ajokorttilainsäädännöstä. Muista ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen vaati-

muksista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Tämä koskisi esimerkiksi jatko-opetuksessa käytettäviä ajoneuvoja. Muiden ajo-opetuksessa käytettävien opetusvälineiden kuin ajoneuvojen tulisi olla hyväksytyjä ammattipätevyyskoulutukseen. Näitä ajo-opetuksessa käytettäviä muita välineitä olisi- vat esimerkiksi simulaattorit, joiden käytön myös direktiivi sallii. Jos simulaattorilla on tarkoitus korvata liikenteessä annettavaa ajo-opetusta, vähimmäisvaatimuksena voitaisiin pitää sitä, että laite teknisiltä ominaisuuksiltaan ja toiminnoiltaan mahdollistaa ajo-opetuksen toteuttamisen opetussuunnitelman ja sen yleisten tavoitteiden mukaisesti. Tällöin opetus voisi vastata normaalia liikennetilanteessa annettavaa ajo-opetusta. Opetus voisi täydentää käytännön ajo-opetusta silloin, kun siihen ei käytännössä ole mahdollisuuksia esimerkiksi toiminnan vaarallisuuden tai kalleuden vuoksi. Tällaisissa tapauksissa opetuksen keskeisenä sisältönä tulisi kuitenkin aina olla vaaratilanteiden ennakoiminen ja välttäminen. Simulaattorin käyttöä ja vaatimuksia on perusteltua harkita myös ajokorttivaatimusten näkökulmasta, koska ajo-opetusta annetaan myös ajokortin suorittamisvaiheessa. Simulaattorin käyttö ajokorttikoulutuksen ajo-opetuksessa olisi harkittava opetuksen määrään tulevien muutosten perusteella. Koska kysymyksessä voisi olla myös ajo-opetuksessa käytettävä laite, perusteltua olisi, että Ajoneuvohallintokeskus vastaisi laitteen hyväksymisestä asetettujen kriteerien puitteissa. Muutenkin ajo-opetuksessa olisi noudatettava ajokorttisäännösten vaatimuksia ennen ajo-oikeuden saamista. Muussa kuin ajo-opetuksessa käytettäville opetusvälineille ei olisi tarpeen asettaa erityisiä hyväksymiskriteerejä. Opetusvälineiden tulisi mahdollistaa erilaiset koulutukseen sisältyvät harjoitukset, esimerkiksi kuormaamisessa. Tiedollisen osaamisen opetusta varten koulutuskeskuksella tulisi olla riittävästi havaintomateriaalia sekä taidollisen osaamisen opetusta varten soveltuva kalusto. Vaatimuksista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

**12 §. Koulutuskeskuksen hyväksyminen.** Hyväksymistä haettaisiin kirjallisesti hyväksymisestä päättävältä viranomaiselta. Hakemuksessa olisi annettava selvitys opetushenkilöstöstä, opetuksesta vastaavasta johtajasta, opetuksesta ja sen toteuttamisesta eli selvitys

koulutusohjelmasta ja opetuksen sisällöistä, toteutustavoista ja opetusmenetelmistä, tiedot kursien pitopaikoista, oppimateriaalista ja opetusvälineistöstä, ajoneuvokannasta ja sen hyväksymisestä ajo-opetukseen sekä käytännön harjoituksia varten varatuista voimavaroista sekä opetushenkilöstöstä, kurssien osallistumisehdoista ja siitä minkälaiselle osanottajamäärälle kurssit on mitoitettu. Lisäksi hakemuksesta tulisi käydä ilmi muita toiminnassa tarvittavia voimavaroja koskevat tiedot. Hakemukseen sisällytettävistä tiedoista voitaisiin tarvittaessa säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Opetusministeriö hyväksyisi ne koulutuskeskukset, joille se myöntää ammatillisesta koulutuksesta ja ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annettujen lakien nojalla luvan ammatillisen koulutuksen järjestämiseen. Muut peruskoulutuksen koulutuskeskukset samoin kuin kaikki pelkästään jatkokoulutusta varten lupaa hakevat hyväksyisi Ajoneuvohallintokeskus. Perusopetukseen hyväksymiseen sisältyisi oikeus jatkokoulutuksen antamiseen, mutta kaikkien tällaisten koulutuskeskusten, myös opetusministeriön hyväksymien koulutuskeskusten, olisi kuitenkin saatava Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksyminen jatkokoulutuksen koulutusohjelmalleen.

Koulutuskeskusten vaatimukset määräytyisivät niiden harjoittaman koulustustoiminnan perusteella. Jatkokoulutusta antavilla koulutuskeskuksillakin olisi oltava riittävät taloudelliset ja ammatilliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen. Tietojärjestelmien tason tulisi olla riittävät ja yhteyksien mahdollistettava, jos niin päätetään, reaaliaikaisen tiedon merkitseminen ajoneuvoliikennerekisteriin myös jatkokoulutustodistuksen antamisesta.

Hyväksyminen olisi määräaikainen ja voimassa enintään sen ajan kuin peruskoulutukseen oikeuttava lupa olisi voimassa. Lupa-kausi olisi viisi vuotta ja vastaisi autokoululuvan voimassaoloaikaa.

**13 §. Koulutuskeskuksen valvonta.** Vastuu koulutuskeskuksen valvonnasta ja valvonnan järjestämisestä olisi koulutuskeskuksen hyväksyvällä viranomaisella. Opetusministeriö voisi osoittaa tehtävän opetushallitukselle. Opetushallitus on opetushallituksesta annetun lain (182/1991) 2 §:n ja opetushallituksesta annetun asetuksen (183/1991) 1 §:n

mukaisesti sen toimialaan kuuluvaa ammatillista koulutusta kehittävä ja seuraava viranomainen. Se vastaisi opetusministeriön hyväksymien koulutuskeskusten toiminnan seurannasta ja valvonnasta sitä koskevien säännösten ja opetusministeriön toimeksiannon mukaisesti. Ajoneuvohallintokeskus voisi hoitaa valvonnan ja niihin liittyvät valvontakäynnit itse tai yhdistää tehtävän 15 §:ssä tarkoitettuun kokeen vastaanottamiseen ja valvontaan hankkimalla sen palveluna palvelun tuottajalta vastaavasti kuin menetellään autokoulujen valvonnassa. Autokoulujen valvonnan hoitavat käytännössä kilpailulla valitut kuljettajantutkinnon vastaanottajat. Lakiin sisältyisivät palvelujen hankkimista ja toimintaa koskevat vaatimukset. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin 3 momenttiin sisältyvän valtuuden nojalla antaa tarkempia säännöksiä Ajoneuvohallintokeskuksen toiminnasta edellä tarkoitettujen palvelujen järjestäjänä.

Pykälään sisältyisi säännös valvojien oikeudesta opetuksen seuraamiseen valvonnan toteuttamiseksi sekä velvoite koulutuksenantajalle järjestää olosuhteet sellaisiksi, että valvonta voidaan toteuttaa. Valvontakäyntejä ei saisi suorittaa paikoissa, jotka nauttivat perustuslain 10 §:n mukaista kotirauhan suojaa.

**14 §. Koulutuskeskuksen vastuu koulutuksen järjestämisestä ja koulutuskeskuksen hyväksymisen peruuttaminen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin koulutuksen järjestämisen vaatimuksista ja niissä tapahtuvien muutosten edellyttämistä toimenpiteistä. Hakemuksessa tai lisätietoina annetuissa olosuhteissa tapahtuvista muutoksista olisi ilmoitettava hyväksyvälle viranomaiselle.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisivät hyväksymisen peruuttamista koskevat edellytykset ja velvoite valvonnassa havaittujen puutteiden tai laiminlyöntien ilmoittamiseen. Valvojan olisi tehtävä ilmoitus peruuttamisesta päättävälle eli koulutuskeskuksen hyväksyneelle viranomaiselle. Asianmukaiseen toimintaan pakottavina seuraamuksina käytettäisiin huomautusta tai kirjallista varoitusta ennen hyväksymisen peruuttamista. Koulutuskeskuksen hyväksynyt viranomainen asettaisi määräajan epäkohtien korjaamiselle.

**15 §. Kokeet.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin kokeen järjestämisestä ja valvonnasta opetusministeriön hyväksymissä koulu-

tuskeskuksissa annettavan koulutuksen yhteydessä. Kokeen järjestämisestä ja valvonnasta vastaisivat tällöin ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 25 a §:ssä tarkoitettujen ammattiosaamisen näyttöjen suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaavat toimielimet tai ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain 7 §:ssä tarkoitettujen tutkintotoimikunnat, jotka niitä koskevien säännösten mukaan jo hoitavat vastaavanlaisia tehtäviä. Toiminta tapahtuisi opetushallituksen valvonnassa samoin kuin se valvoisi 13 §:n mukaan koulutuskeskusta ja siellä annettavaa koulutusta, jos opetusministeriö tehtävän sille osoittaisi. Molempiin toimielimiin kuuluu työ- ja elinkeinoelämän edustajia ja opettajia. Ensin mainittu toimielin hyväksyy koulutuksen järjestäjän opetussuunnitelman osana olevat suunnitelmat ammattiosaamisen näyttöjen toteuttamisesta ja arvioinnista, valvoo näyttötoimintaa sekä päättää ammattiosaamisen näyttöjen arvioijista, jotka ovat opettajia tai työelämän edustajia. Nämä toimivat ammattiosaamisen näyttöjen toimielinten osana ja näiden lukuun. Toimielin antaa näytön suorituksen jälkeen näyttötodistuksen, joka on osa tutkintotodistusta. Tutkintotoimikunnat vastaavat näyttötutkintojen järjestämisestä ja valvonnasta. Opetushallitus asettaa tutkintotoimikunnat, jotka tekevät sopimuksia koulutuksen järjestäjien kanssa tutkintojen järjestämisestä. Sopimuksessa määritellään näyttöjen ja niiden vastaanottajien vaatimukset, joiden puitteissa näytöt on toteutettava. Näytön vastaanottajat antavat toiminnasta selvityksen tutkintotoimikunnalle, joka antaa tutkintotodistuksen. Ammatillisen koulutuksen puolella nimetään tutkintojen vastaanottajat tai arvioijat. Tutkintotoimikunta tai toimielin hyväksyisi koejärjestelyt ja arvioijat niitä koskevien säännösten mukaisesti. Tutkintotoimikunnat ja toimielimet voisivat hyödyntää kokeiden käytännön järjestelyissä koulutuskeskusten tiloja ja osaamista. Vastuu kokeen järjestämisestä ja valvonnasta olisi kuitenkin tutkintotoimikunnalla tai toimielimellä, joka on julkista valtaa käyttävä elin. Se antaisi myös todistukset hyväksytystä suorituksesta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kokeen järjestämisestä ja valvonnasta Ajoneuvohallintokeskuksen toimesta. Ajoneuvohallintokeskus voisi järjestää tehtävien hoidon hank-

kimalla tarvittavia palveluja 2 momentin mukaisesti. Se voisi myös hoitaa itse tehtäviä, ellei niitä ulkoistettaisi kaikilta osin. Palveluja hankittaessa noudatettaisiin kuljettajantutkintojen vastaanottoiminnan yhteydessä noudatettavaa menettelyä. Kokeen vastaanottamiseen liittyisi 5 §:ssä tarkoitetun todistuksen antaminen kokeen hyväksytyn suorittamisen jälkeen. Toiminnassa olisi noudatettava kuljettajantutkintoiminnan järjestämisestä annetussa laissa säädettyjä palvelun tuottajaa ja kokeen vastaanottajaa koskevia vaatimuksia sekä yleishallinto-oikeudellisia periaatteita. Mainitussa laissa tarkoitetulla kuljettajaopetustoiminnalla tarkoitettaisiin myös tässä laissa tarkoitettua kuljettajan ammattipätevyyteen liittyvää koulutustoimintaa, joka otettaisiin huomioon palvelun tuottajan riippumattomuutta arvioitaessa. Palvelun tuottajan kanssa tehtävään sopimukseen sovellettaisiin ajopiirturikortin myöntämisen järjestämisestä annetussa laissa olevia vaatimuksia. Kokeen vastaanotto soveltuisi hoidettavaksi raskaan kaluston kuljettajantutkintojen vastaanoton yhteydessä. Myös kuljettajantutkintoon sisältyvät oppisisällöt tukisivat tehtävien yhdistämistä, joskin vastaanottajien ammatillista osaamista koskevia valmiuksia olisi vahvistettava. Ajoneuvohallintokeskus voisi 13 §:n mukaisesti yhdistää koulutuskeskusten valvontatehtävät näihin tehtäviin. Tutkinnon vastaanottajat huolehtivat käytännössä autokoulujen valvonnasta samoin kuin ammatillisessa koulutuksessa annettavan ajokorttikoulutuksen valvonnasta. Pykälän 5 momenttiin sisältyisi valtuus tarkempien säännösten antamiseen Ajoneuvohallintokeskuksen toiminnasta näiden palvelujen järjestäjänä.

Kokeiden yhdenmukaisuus toteutettaisiin opetushallituksen vahvistamien kansallisten näyttöaineistojen avulla. Kokeiden yhdenmukaisuuden lisäämiseksi niitä käytettäisiin myös Ajoneuvohallintokeskuksen vastuulla olevien kokeiden perustana. Tutkinnon vastaanottajien palveluksessa olevien kokeen vastaanottajien ammattitaitovaatimuksesta säädettäisiin laissa kuljettajantutkintoiminnan järjestämisestä ottaen huomioon, mitä 2 momentissa lisäksi säädetään.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisi kokeen arvioivan vastaanottajan pätevyyttä koskeva vaatimus. Tällä olisi oltava tehtävän edellyt-

tämä asiantuntemus ja ammattitaito. Pätevyydestä voitaisiin tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Kysymyksessä olisi arviointitehtävän edellyttämä asiantuntemus ja valmiudet, jotka voisivat pohjautua koulutuksella tai kokemuksen kautta hankittuihin valmiuksiin ja alan tuntemukseen. Koska kysymys olisi julkisen hallintotehtävän hoitamisesta, myös hallintolain esteellisyyttä koskevat säännökset tulisivat sovellettaviksi ilman nimenomaisia säännöksiä. Ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 25 b §:ään sisältyy esteellisyyttä koskeva säännös. Ammatillisesta koulutuksesta annetun asetuksen (811/1998) 11 §:ssä säädetään näyttöjen arviointiin osallistuvan henkilön pätevyydestä. Muulla henkilöllä kuin opettajalla tulee sen mukaan olla sellainen koulutuksella, työkokemuksella tai muulla tavalla hankittu asianomaisen alan osaaminen ja ammattitaito, jota voidaan pitää riittävänä ammattiosaamisen näyttöjen arvioinnissa. Ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain 7 §:ssä on tutkintotoimikuntien jäsenten virkavastuuta ja esteellisyyttä koskevat säännökset.

Pykälän 4 momenttiin sisältyisi säännös pykälässä säädetyn mukaisesti tehtävää hoitavien oikeudesta päästä seuraamaan koetta sen asianmukaisen toteuttamistavan ja kulun varmistamiseksi. Virka-apua koskevan säännöksen mukaisesti poliisi olisi velvollinen antamaan virka-apua valvonnan toteuttamiseksi.

**16 §.** *Perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen suorittamispaikka.* Pykälässä säädettäisiin vaatimuksista koulutuksen suorittamiseksi Suomessa tämän lain mukaisesti. Perustason ammattipätevyyden suorittamispaikka määräytyisi henkilön vakinaisen asuinpaikan perusteella vastaavasti kuin ajokorttia suoritettaessa. Vakinaisella asuinpaikalla tarkoitettaisiin tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 mukaista vakinaista asuinpaikkaa eli normaalia asuinpaikkaa. siinä valtiossa, jossa hän oleskelee vähintään 185 päivää kalenterivuodessa. Kolmansien valtioiden kansalaisten kohdalla perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorituspaikka määräytyisi yrityksen perusteella, jonka palveluksessa he ovat tai sen perusteella missä maassa työ lupa on myönnetty. Jatkokoulutuksen suorit-

tamisen edellytyksenä Suomessa olisi, että kuljettajan vakinainen asuinpaikka tai työpaikka olisi täällä.

Pykälän 3 momenttiin sisältyvän valtuussäännöksen nojalla voitaisiin tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä ammattipätevyys- ja jatkokoulutuksen suorittamisesta Suomessa.

**17 §. Ammattipätevyuden osoittaminen.** Ammattipätevyuden olemassaolo osoitettaisiin ajokorttiin tai kuljettajalle annettavaan ammattipätevyyskorttiin tehdyllä merkinnällä. Merkinnät tehtäisiin peruskoulutuksen tai jatkokoulutuksen suorittamisesta saadun todistuksen perusteella. Oikeus kuljettajana toimimiseen olisi voimassa vasta näillä merkinnöillä varustettujen asiakirjojen saamisen jälkeen. Myös vastavuoroinen tunnustaminen muissa jäsenvaltioissa perustuisi näihin asiakirjoihin ja niihin tehtyihin merkintöihin. Koodimerkintään sisältyisi pätevyuden viimeinen voimassaolopäivä.

Suomessa perustason ammattipätevyyskoulutuksen tai jatkokoulutuksen suorittanut kuljettaja voisi päättää hakeeko hän kuljettajan ammattipätevyyskorttia vai uutta ajokorttia tiedon merkitsemiseksi siihen. Ammattipätevyyskortti olisi käytettävissä myös sellaisissa tapauksissa kun edellytykset ajokortin saamiseen eivät välttämättä täytyisi. Esimerkiksi jatkokoulutuksen Suomessa suorittamisen perusteet ovat väljemmät kuin edellytykset ajokorttiluvan myöntämiselle. Tämä koskee erityisesti ETA-alueen ulkopuolisia kuljettajia. Muissa ETA-valtioissa annetut direktiivin hyväksymät asiakirjat tunnustettaisiin. Asiasta säädettäisiin 19 §:n 2 momentissa ja sen nojalla valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisi velvoite pykälässä tarkoitettujen asiakirjojen mukana pitämiseen ja esittämiseen liikennevalvonassa. Poliisilla olisi oikeus ajon keskeyttämiseen, ellei kuljettajalla olisi esittää vaadittavaa asiakirjaa. Vastaavasti kuin ajokortin kohdalla poliisimies voisi sallia ajon jatkamisen, jos vaadittua selvitystä ei olisi mukana, mutta kuljettajan henkilöllisyys olisi luotettavasti todettu. Menettely olisi perusteltu jo siitä syystä, että merkintä voisi olla ajokortissa, jonka kohdalla on vastaavasta menettelystä säädetty. Myös ajoneuvon luovuttaminen ammattiajossa kuljetettavaksi edellyttäisi 3 momentin mukaisesti varmistumista siitä, et-

tä kuljettajalla olisi vaadittava pätevyys voimassa. Tarkistamiseen riittäisi asian toteaminen edellä mainitusta asiakirjasta. Vaatimus toteuttaisi esimerkiksi työnantajan valvontavelvollisuutta. Ajojen luonteen selvittämiseen voisi eräissä tapauksissa liittyä ongelmia, erityisesti rajanveto yksityisten kuljetusten ja kaupallisten ajojen välillä voisi joissain tapauksissa tuottaa vaikeuksia.

**18 §. Ammattipätevyyskortin malli.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin kuljettajan ammattipätevyyskortin vaatimuksista. Kortin tietosisältö määräytyisi direktiivin 2003/59/EY liitteen mukaisesti. Kortti vastaisi ominaisuuksiltaan ja turvatasoltaan ajokortille asetettuja vaatimuksia.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisivät valtuudet antaa säännöksiä ammattipätevyuden osoittavista merkinnöistä valtioneuvoston asetuksella ja merkintöjen tekemisestä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Ministeriön asetuksella voitaisiin tarvittaessa ohjeistaa merkintöjen tekoa ja sijoittelua kortilla.

**19 §. Muissa ETA-valtioissa annettujen ammattipätevyuden osoittavien asiakirjojen tunnustaminen.** Muussa ETA-valtiossa annettu edellä tarkoitettut muotomääräykset täyttävä kortti tunnustettaisiin vastavuoroisesti. Ajokorttien vastavuoroisesta tunnustamisesta ja ajokortteihin tehtävistä merkinnöistä on säädetty erikseen tieliikennelaisissa tai sen nojalla.

ETA-valtioissa toimivien kolmansien maiden kuljettajien kohdalla olisi myös muut mainitussa direktiivissä todetut asiakirjat hyväksyttävä ajokorttiin tai kuljettajan ammattipätevyyskorttiin tehtävän merkinnän vaihtoehtoina. Tavaraliikenteen eli kuorma-auton kuljettaja voisi osoittaa pätevyytensä myös EY asetuksen 484/2002 mukaisella kuljettajatodistuksella ja henkilöliikenteen eli linja-auton kuljettaja kansallisella todistuksella, jonka vastavuoroisesta tunnustamisesta on yhteisön lainsäädännössä erikseen säädetty. Tavaraliikenteen kuljettajan todistus on selvitys laillisesta työsuhteesta ja sen antaa hakemuksesta lääninhallitus. Todistuksen tarvitsee ETA-alueen maiden tai Sveitsin ulkopuolelta tuleva toimiessaan suomalaisen kuljetusrytyn palveluksessa. Jäsenvaltio voi tällaisen todistuksen lisäksi myöntää kuljettajalle ammattipätevyyskortin. Suomen kohdal-

la myös tällaisille kuljettajille myönnettäisiin kuljettajan ammattipätevyyskortti. Henkilöliikenteessä voidaan käyttää kansallista todistusta, jonka voimassaolon jäsenvaltiot tunnustavat vastavuoroisesti. Tällaiseen asiakirjaan ei edellytetä merkittäväksi yhteisön koodia. Muiden kuin ETA-kuljettajien taivoista osoittaa kelpoisuutensa voitaisiin säätää valtioneuvoston asetuksella pykälään sisältyvän valtuuden perusteella.

Pykälän 3 momentin mukaan asiakirjan haltijaan sovellettaisiin 17 §:n 2 ja 3 momentin vaatimuksia valvonnan toteuttamiseksi.

**20 §. Ammattipätevyyskortin myöntäminen.** Kortin myöntäminen edellyttäisi voimassa olevaa ajo-oikeutta Suomessa ja se annettaisiin ajaksi, jonka koulutuksella suoritettu pätevyys olisi voimassa. Kortti voitaisiin kuitenkin antaa enintään ajaksi, jonka ajo-oikeus olisi voimassa. Ammattipätevyyskortti myönnettäisiin pääsääntöisesti koulutuksen täällä suorittaneelle. Kortti saattaisi tulla myönnettäväksi myös muussa tapauksessa, esimerkiksi henkilön kadotettua ulkomailla myönnetyn vastaavan kortin. Tällaisessa tapauksessa annettavalla kortilla korvattaisiin muualla annettu asiakirja. Menettely vastaisi kaksoiskappaleen antamista. Korvaavan kortin antaminen edellyttäisi voimassa olevaa ammattipätevyyttä, henkilön olisi oltava oikeutettu suorittamaan tässä laissa tarkoitettu koulutus Suomessa ja hänellä olisi oltava täällä voimassa oleva ajo-oikeus. Direktiivissä ei oteta kantaa menettelyllisiin kysymyksiin. Korvaava ammattipätevyyskortti annettaisiin kaksoiskappaleen tapaan ajaksi, jonka korvattava pätevyys on voimassa. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmin korvaavan kortin tai kaksoiskappaleen antamisesta. Yhteydenpidossa muiden jäsenvaltioiden kesken, ainakin muualla annetun kortin korvaamiseen liittyvissä kysymyksissä, voitaisiin hyödyntää yhteisötason rekisterijärjestelmää, kunhan tämä yhteisön ajokorttisääntönsä perustuva järjestely saatettaisiin voimaan. Pykälän 2 momenttiin sisältyy valtuus tarkempien säännösten antamiseen valtioneuvoston asetuksella myöntämisestä ja siihen liittyvästä menettelystä.

Poikkeuksellisesti ja erityisestä syystä voisi väliaikaisen asiakirjan antaminen olla 3 momentin mukaan mahdollista ennen varsinaisen asiakirjan toimittamista. Väliaikainen

asiakirja oikeuttaisi kuljettajana toimimiseen vain Suomessa. Korttien toimitusaika olisi keskimäärin viikosta kahteen viikkoon. Perusteena väliaikaisen asiakirjan antamiselle voisi olla esimerkiksi tilatun asiakirjan virheellisyys tai kuljettajan työhön liittyvät pakottavat tarpeet. Väliaikaisen asiakirjan antamisesta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Todistuksenantomenettelyä kehittämällä ja rekisterijärjestelmää hyödyntäen voitaisiin mahdollisesti vähentää tarpeita väliaikaisten asiakirjojen hakemiseen, jos tarvittavan asiakirjan hakeminen olisi mahdollista heti koulutuksen tultua suoritetuksi odottamatta esimerkiksi tutkintotodistuksen antamista. Asian vireillepano esimerkiksi viranomaisen rekisteristä ilmenevien tietojen perusteella voisi nopeuttaa oikeuden saamista. Rekisterimerkinnot voisivat perustua esimerkiksi koulutuksenantajan ilmoittamiin tietoihin.

Ajoneuvohallintokeskus vastaisi kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämisestä samaan tapaan kuin se voi nykyään antaa kuljettajan ammattipätevyystodistuksia. Se voisi kuitenkin hoitaa myöntämisen ja siihen liittyvät tehtävät hankkimalla palvelun palveluntuottajalta siten kuin ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä annetussa laissa säädetään. Tehtävä soveltuisi näiden korttien myöntämisen yhteydessä hoidettavaksi ja edellyttäisi samanlaista asiantuntemusta, riippumattomuutta ja luotettavuutta. Näiden vaatimusten lisäksi mainittuun lakiin sisältyvät muut hyvän hallinnon edellyttämät vaatimukset. Ammattipätevyyskorkeista perittäisiin Ajoneuvohallintokeskukselle maksu valtion maksuperustelaisissa (150/1992) säädettyjen perusteiden mukaan omakustannusarvon perusteella. Maksujen suuruus vastaisi palvelujen tuottamisesta aiheutuvien kokonaiskustannusten määrää. Perittyjen maksujen tilityksistä Ajoneuvohallintokeskukselle sovitaisiin palvelun tuottajan kanssa tehtävällä sopimuksella. Myöntämistehtävän järjestäminen palvelun tuottajan toimesta olisi perusteltua jakeluverkoston aikaansaamiseksi, koska Ajoneuvohallintokeskuksella ei ole aluehallintoa käytettävissään. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä sen toiminnasta pykälässä tarkoitettujen palvelujen järjestäjänä.

**21 §. Ammattipätevyyskortin peruuttami-**



nen. Toimivalta ammattipätevyyskorttia peruutettaessa olisi poliisilla. Tehtävä soveltuisi poliisin hoidettavaksi, koska peruuttamistapaukset liittyisivät yleensä ajo-oikeuden menettämiseen. Ajokieltoon määrääminen edellyttäisi myös ammattipätevyyskorttiin puuttumista, koska ammattipätevyyskortti edellyttää ajo-oikeuden voimassaoloa. Menettely korttia peruutettaessa olisi sama kuin yleensä ajo-oikeutta edellyttävien lupien kanssa. Asiaa koskevat säännökset ovat pykälän 2 momentissa. Haltija voisi menettää korttinsa myös terveydellisten edellytysten puuttumisen vuoksi. Tällaisessa tapauksessa henkilö määrättäisiin ajokieltoon toistaiseksi, mikä edellyttäisi myös kortin peruuttamista toistaiseksi odottamaan ajo-oikeuden osalta tehtäviä ratkaisuja. Ammattipätevyyskortti edellyttäisi ajo-oikeuden voimassaoloa ja siihen merkittäisiin ajokortin numero. Kortin peruuttaminen voisi tulla kysymykseen haltijan pyynnöstä. Tarvetta kortin peruuttamiseen pyynnöstä vähentäisi kuitenkin kortin määräaikaisuus.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisi valtuus tarkempien säännösten antamiseen peruuttamisesta ja siihen liittyvästä menettelystä valtioneuvoston asetuksella.

**22 §. Ammattipätevyyden merkitseminen ajokorttiin.** Merkinnän ajokorttiin voisi saada vain se, joka ammattipätevyyttä koskevien vaatimusten lisäksi täyttäisi tieliikennelaissa ja sen nojalla säädetyt ajokorttiluvan myöntämisen vaatimukset. Ajokorttiluvan myöntämistä koskevat vaatimukset eivät välttämättä täytyisi esimerkiksi jatkokoulutuksen kohdalla. Jatkokoulutuksen saaja ei välttämättä täytä vakinaista asumista koskevia vaatimuksia, mikä on ajokortin saamisen edellytyksenä. Tällöin ammattipätevyyskortin antamista koskevat säännökset tulisivat sovellettaviksi. Ajokorttia haettaisiin ajokorttiasissa toimivaltaiselta poliisilta.

**23 §. Ammattipätevyyttä koskevien tietojen ilmoittaminen rekisteriin.** Pykälä sisältäisi viittauksen ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin, josta löytyisivät ammattipätevyyteen ja sen suorittamiseen liittyvät tiedot. Ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa tarkoitettussa ajoneuvoliikennerekisterissä säädettäisiin ammattipätevyyttä ja sen suorittamista koskevista tiedoista ja oikeu-

desta tietojen tallettamiseen.

Mainittuun lakiin ehdotettavan muutoksen mukaisesti rekisteriin sisältyisivät tiedot ammattipätevyyskorttien ja niiden kaksoiskappaleiden antamisesta. Ajokortteihin tehdyt merkinnät rekisteröitäisiin samoin kuin muutkin ajokorttiin merkittävät ehdot ja rajoitukset tieliikennelain ja sen nojalla annettujen säännösten mukaisesti. Ajoneuvoliikennerekisteristä annettuun lakiin ehdotettavan muutoksen mukaisesti rekisteriin merkitäisiin tiedot jatkokoulutuksen tai sen yksittäisen jakson suorittamisesta annetun todistuksen perusteella. Rekisteri mahdollistaisi jaksoissa suoritettavan jatkokoulutuksen ajantasaisen ja luotettavan seurannan. Ulkomailla suoritettujen jatkokoulutuksen kohdalla hyväksyttäisiin sen sijaan vain merkintä ajokortissa tai kuljettajan ammattipätevyyskorttia vastaava asiakirja, koska muiden todistusten vastavuoroisesta tunnustamisesta ei ole sovittu eikä näille todistuksille ole mitään muotomääräyksiä olemassa. Suoritusten kirjaaminen etenkin jaksotustapauksessa rekisteriin turvaisi myös kuljettajan edut mahdollisten myöhempien näyttöongelmien tapauksessa ja olisi myös valvonnan työtä helpottavaa. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmin ilmoituksista, niiden sisällöstä ja millä tavoin ilmoitukset olisi tehtävä. Tietojen välittämisestä rekisteriin vastaisi opetuksesta, koulutuksesta taikka kokeen suorittamisesta todistuksen antava. Rekisteriin tehtävistä ilmoituksista huolimatta kuljettajan olisi liitettävä koulutuksen saamista koskeva todistus ajokorttimerkintää tai ammattipätevyyskorttia koskevaan hakemukseen.

Ajoneuvohallintokeskus voisi yhdistää tietojen vastaanottamista ja rekisteriin tallettamista koskevat tehtävät 15 §:n 2 momentissa tarkoitettuun kokeen vastaanottamiseen ja valvontaan tai se voisi antaa ammattipätevyyskorttien myöntämiseen liittyvät rekisteröintitehtävät näistä vastaavan palvelun tuottajan tehtäväksi 20 §:n 5 momentin mukaisesti. Kummassakin tapauksessa tulevat ajo- ja ajoneuvoliikennerekisterien järjestämistä koskevan lain 2 luvun säännökset sovellettaviksi. Kummassakin tapauksessa palvelun tuottajat hoitavat vastaavia tietojen rekisteröintiin liittyviä tehtäviä. Sen toiminnasta palvelujen järjestäjänä säädettäisiin tarvitta-

essa valtioneuvoston asetuksella 3 momenttiin sisältyvän valtuuden nojalla.

### 3 luku. Erinäiset säännökset

**24 §. Rangaistussäännökset.** Pykälään sisältyisivät säännökset, joiden rikkominen olisi rangaistavaa tahallisesti tai tuottamuksellisesti tehtynä. Tekoina tulisivat kysymykseen kuljettajana toimiminen ilman 3 §:ssä tarkoitettua ammattipätevyyttä tai 8 ja 9 §:ssä säädettyjen rajoitusten vastaisesti taikka 17 §:n 2 ja 3 momentissa säädettyjen pätevyyden osoittavan asiakirjan mukana pitämistä, sen esittämistä tai pätevyyden siitä tarkistamista koskevan säännöksen rikkominen. Seuramuksena olisi sakkorangaistus.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisi rangaistussäännös luvattoman kuljettajan ammattipätevyyskoulutustoiminnan harjoittamisesta. Teko koskisi laissa tarkoitettun koulutustoiminnan harjoittamista ilman asianmukaista hyväksymistä tai sopimusta. Seuraamus teosta olisi sakkoa.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisi rangaistussäännös laittomasta ammattipätevyyskorttien myöntämisestä ilman Ajoneuvohallintokeskuksen kanssa tehtyä sopimusta. Seuraamus teosta olisi sakkoa.

**25 §. Rikosoikeudellinen virkavastuu.** Pykälään sisältyisi säännös kokeen toteuttajiin, arvioijiin ja vastaanottajiin sekä valvontaa suorittaviin ja ammattipätevyyskorttien myöntämisessä toimivaan henkilöön sovellettavasta rikosoikeudellisesta virkavastuusta. Kokeen toteuttajat, arvioijat ja vastaanottajat sekä valvontaa suorittavat ja ammattipätevyyskortteja myöntävät henkilöt rinnastetaan virkamiehiin, jos he hoitavat tässä laissa mainittuja tehtäviä, koska he tässä tehtävässään käyttävät julkista valtaa. Näin ollen heidät tässä tehtävässään tämän lain mukaisia tehtäviä hoitaessaan rinnastetaan virkamiehiin ja heihin myös sovelletaan tässä tehtävässään rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia rikoslain 40 luvun säännöksiä.

**26 §. Oikaisu ja muutoksenhaku.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin päätöksen oikaisemisesta ja muutoksenhausta opetusministeriön hyväksymissä koulutuskeskuksissa. Niissä noudatettaisiin ammatillisesta koulutuksesta ja ammatillisesta aikuiskoulutuksesta ane-

tuissa laeissa säädettyä menettelyä. Opiskelijan arvioinnin oikaisemisesta koskeva säännös on ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 25 c §:ssä. Oikaisua haetaan ensikädessä rehtorilta tai arvioinnin suorittaneelta opettajalta ja mikäli opiskelija on tyytymätön tähän päätökseen ammattiosaamisen näyttöjen suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaavalta toimielimeltä. Se voi määrätä toimittamaan uuden arvioinnin, mikäli päätös on ilmeisesti virheellinen. Muutoksenhausta koulutuksen järjestäjän päätökseen säädetään mainitun lain 44 §:ssä. Ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa on viittaussäännös edellä mainittuihin pykäliin kuitenkin siten, että näyttötutkimnon ja sen osan arvioinnin oikaisemisesta päättää tutkintotoimikunta. Opetusministeriön koulutuskeskuksen hyväksymistä koskevaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Mainittuun 44 §:ään sisältyisi myös säännöksiä, joiden mukaan eräisiin opiskelijan arviointia koskeviin päätöksiin ei saisi hakea muutosta valittamalla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymän koulutuskeskuksen päätöksen oikaisemisesta. Oikaisua haettaisiin Ajoneuvohallintokeskukselta. Oikaisua voisi hakea esimerkiksi koulutuskeskuksen todistuksen antamista koskevasta päätöksestä jatkokoulutusta annettaessa. Ajoneuvohallintokeskuksen kanssa tehdyn sopimuksen perusteella toimivien kokeen vastaanottajien ja ammattipätevyyskortin myöntäjien päätökseen voitaisiin hakea oikaisua Ajoneuvohallintokeskukselta. Päätökseen, johon voitaisiin hakea oikaisua, ei saisi hakea muutosta valittamalla momenttiin sisältyvän kiellon mukaisesti. Ajoneuvohallintokeskuksen oikaisun johdosta antamaan päätökseen voitaisiin hakea muutosta siten kuin 3 momentissa säädettäisiin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin muutoksenhausta Ajoneuvohallintokeskuksen päätökseen ja poliisin ammattipätevyyskortin peruuttamista koskevaan päätökseen. Muutosta päätöksiin haettaisiin siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Poliisin päätös ammattipätevyyskortin peruuttamisesta voitaisiin panna täytäntöön valituksesta huolimatta.

**27 §. Virka-apu.** Pykälään sisältyisi velvollisuus poliisille virka-avun antamiseen pykä-

lässä mainittujen tehtävien toteuttamiseksi tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen valvomiseksi valvonnan kohteen, kuten esimerkiksi palvelun tuottajan, estäessä valvontatoimenpiteen.

#### 4 luku. **Voimaantulo ja siirtymäsäännökset**

**28 §. Voimaantulo.** Pykälän 1 ja 2 momenttiin sisältyy säännös lain voimaantulosta. Lain olisi tultava voimaan mahdollisimman pian direktiivissä olevan vaatimuksen täyttämiseksi. Linja-auton kuljettajien olisi täytettävä lain mukaiset pätevyysvaatimukset 10.9.2008 lukien ja kuorma-auton kuljettajien vuotta myöhemmin.

**29 §. Siirtymäsäännökset.** Pykälän 1 momenttiin sisältyisi ennen soveltamispäivämääriä ajokorttinsa suorittaneita kuljettajia koskeva siirtymäsäännös, joka vapauttaisi heidät tässä laissa tarkoitetun perustason ammattipätevyyden hankkimisesta koulutuksella. Siirtymäsäännös koskisi niitä linja-auton ajo-oikeuden haltijoita, joiden ajo-oikeus olisi alkanut 9.9.2008 tai sitä ennen ja kuorma-auton ajo-oikeuden haltijoita, joiden ajo-oikeus olisi alkanut 9.9.2009 tai sitä ennen.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisi näiden kuljettajien jatkokoulutusvelvollisuutta koskeva säännös saadakseen jatkaa ammatissa. Kuorma-auton kuljettajien olisi suoritettava jatkokoulutus viiden vuoden kuluessa siitä ajankohdasta lukien kuin säännöksiä on sovellettava kuorma-auton kuljettajiin. Linja-auton kuljettajien kohdalla mainittu määräaika luettaisiin alkavaksi 10 päivästä syyskuuta 2008.

Pykälän 3 momenttiin sisältyisi valtuus poiketa valtioneuvoston asetuksella annettavilla säännöksillä viiden vuoden määräajasta ensimmäistä jatkokoulutusta suoritettaessa. Direktiivi 2003/59/EY antaa mahdollisuuden 3—7 vuoden määräajan soveltamiseen määräajan ja ajokortin uusimisen yhteensovittamiseksi tai jatkokoulutusjärjestelyjen toteuttamiseksi asteittain.

Pykälän 4 momentin mukaan ennen lain voimaantuloa saadaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

#### 1.2. **Laki Ajoneuvohallintokeskuksesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

Ajoneuvohallintokeskuksesta annetun lain 2 §:ään ehdotetaan lisättäväksi uusi 18 kohta, jossa säädettäisiin Ajoneuvohallintokeskusselle tulevista kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyteen liittyvistä perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja jatkokoulutuksen tehtävistä. Tehtävät käsittäisivät koulutuskeskusten hyväksymistä, kokeen järjestämistä, valvontaa sekä jatkokoulutuksen koulutusohjelmien hyväksymistä. Koulutuskeskusten ja jatkokoulutuksen hyväksymisestä samoin kuin kuljettajan ammattipätevyyskorttien myöntämiseen liittyvistä tehtävistä se vastaisi itse. Toiminnan valvontaa ja kokeen järjestämistä koskevat tehtävät voitaisiin antaa yksityisen tai julkisen palveluntuottajan tehtäväksi.

#### 1.3. **Laki tieliikennelain 75 §:n muuttamisesta**

Tieliikennelain 75 §:n 2 momentin 5 kohtaan lisättäisiin maininta siitä, että myös kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain rikkomiseen johtaneet teot otettaisiin huomioon ajokiellon määräämisen perusteena. Ajokieltoa määrättäessä otettaisiin huomioon vain päiväsakoin rangaistut teot. Menettely olisi sama kuin esimerkiksi ajoneuvolain 96 §:n 2 momentissa tarkoitettujen tekojen kohdalla. Rikesakolla rangaistavia tekoja voisivat olla esimerkiksi eräiden asiakirjojen mukana pitäminen. Kohtuussyistä nämä teot voisivat edelleen jäädä pykälän soveltamisen ulkopuolelle. Periaatteena olisi siten edelleen, että vain ylinopeuksista määrätty rikesakot huomioitaisiin lainkohdassa tarkoitettuina toistuvina tekoina ajokieltoa määrättäessä.

#### 1.4. **Laki ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta**

Ajoneuvoliikennerekisteristä annettua lakia muutettaisiin kuljettajan ammattipätevyyttä koskevien tietojen sisällyttämiseksi rekisteriin.

Lain 3 §:n 2 momenttiin lisättäisiin uusi kohta, jonka mukaan rekisteriin saisi tallettaa

tietoja myös luonnollisista henkilöistä, joilla on kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain mukainen pätevyys tai joka on ilmoittautunut tällaiseen pätevyyteen vaadittavaan koulutukseen. Menetely mahdollistaisi esimerkiksi jatkokoulutuksen tai sen osan suorittamista koskevan tiedon rekisteröimisen ennen ammattipätevyyden saamista. Talletettavia tietoja olisivat 5 §:n mukaisesti tieto ammattipätevyyttä varten koulutusta antaneesta koulutuskeskuksesta, saadusta koulutuksesta ja sen kestosta, kokeesta ja sen suorittamisesta annetusta todistuksesta, kuljettajan ammattipätevyyskortin tai sen kaksoiskappaleen myöntämisestä tai ammattipätevyydestä ajokorttiin tehtävistä merkinnöistä, jatkokoulutuksen suorittamisesta, siitä annetusta todistuksesta sekä muita vastaavia tietoja. Rekisterin pitäjällä olisi oltava salassapitoa koskevien säännösten estämättä oikeus saada tieto poliisilta ajokortteihin tehdyistä ammattipätevyyttä koskevista merkinnöistä, mistä johtuen 11 §:n 1 momentin 5 kohtaan tehtäisiin tarvittavat lisäykset. Myös 12 §:n mukaista rekisterinpitäjän oikeutta tietojen saantiin muilta kuin viranomaisilta olisi tarkistettava tarvittavien tietojen saamiseksi palveluntuottajalta ja koulutuskeskuksesta lisäämällä säännökseen uusi 7 kohta. Palvelun tuottajalta olisi saatava tietoja kokeista ja kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämisestä, jatkokoulutusta antavalta koulutuskeskuksesta taas koulutusta koskevia tietoja. Tavoitteena olisi tietojen välittäminen koulutuskeskuksilta rekisterinpitäjälle sähköisessä muodossa. Tämän johdosta lisättäisiin julkisten tietojen luovuttamista sähköisessä muodossa koskevaan 15 §:ään uusi kohta, joka antaisi luovutus oikeuden rekisteriin talletettujen henkilötietojen ja muiden tietojen osalta kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitetulle palveluntuottajalle ammattipätevyyskorttien käsittelyä varten. Rekisteriin talletetun salassa pidettävän tiedon, valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen, saisi salassapitosäännösten estämättä 17 §:n muutoksen jälkeen luovuttaa mainitussa laissa tarkoitetulle palveluntuottajalle ammattipätevyyskorttien käsittelyä varten sisällyttämällä sitä koskeva uusi kohta pykälään.

## 2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Lakiin sisältyy valtuussäännöksiä valtioneuvoston asetuksella säätämiseen tai tarkempien säännösten antamiseen.

Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin oppiaineista ja koulutusta koskevista vähimmäisvaatimuksista, määristä ja toteuttamisesta, aiemmin suoritettua perustason ammattipätevyyden sekä liikenneyrityskoulutuksen hyväksi lukemisesta koulutuksessa (5 §:n 1 momentti), kokeen sisällöstä, toteuttamisesta ja kokeeseen pääsyn vaatimuksista (5 §:n 2 momentti), 6 §:ssä tarkoitetun ammatillisen kuljettajakoulutuksen aikana suoritettavista ajoista (6 § 2 momentti), muista ajo-opetukseen käytettävien ajoneuvojen ja opetusvälineiden vaatimuksista (11 §:n 3 momentti), tarvittaessa kokeen arvioijan vaatimuksista (15 §:n 3 momentti), ammattipätevyyttä koskevista merkinnöistä (18 §:n 2 momentti), 2 §:n 2 momentissa tarkoitetun ETA-valtiossa toimivaan yritykseen työsuhhteessa olevan kuljettajan muista tavoista osoittaa ammattipätevyytensä (19 §:n 2 momentti), kaksoiskappaleen antamisesta tai muussa ETA-valtiossa annetun asiakirjan korvaamisesta (20 §:n 4 momentti) sekä ensimmäisen jatkokoulutusjakson 7 §:n 2 momentissa poikkeavasta suorittamisajankohdasta alalla aiemmin toimineiden kohdalla (29 §:n 3 momentti).

Valtioneuvoston asetukseen voisi sisältyä tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksen sisällöstä, määrästä ja muista jatkokoulutusta koskevista vaatimuksista (7 §:n 4 momentti), opettajan ja opetuksesta vastaavan johtajan vaatimuksista (11 §:n 2 momentti), koulutuslaitokseksi hyväksymistä koskevassa hakemuksessa annettavista tiedoista (12 §:n 1 momentti), tarvittaessa perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen suorittamisesta Suomessa (16 §:n 3 momentti), ammattipätevyyskortin myöntämisestä ja siihen liittyvästä menettelystä (20 §:n 2 momentti), ammattipätevyyden osoittavan väliaikaisen asiakirjan antamisesta (20 §:n 3 momentti) sekä ammattipätevyyskortin peruuttamisesta ja siihen liittyvästä menettelystä (21 §:n 3 momentti). Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa myös tarkempia säännöksiä Ajoneuvohallintokeskuksen toiminnasta tässä

laissa tarkoitettujen palvelujen järjestäjänä (13 §:n 3 momentti, 15 §:n 5 momentti, 20 §:n 5 momentti ja 23 §:n 3 momentti) sekä rekisteri-ilmoitusten tekemisestä (23 §:n 1 momentti).

Lakiin sisältyisi myös valtuus antaa tarkempia säännöksiä merkintöjen tekemisestä kuljettajan ammattipätevyyskorttiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (18 §:n 1 momentti). Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa noudatettaisiin opetushallituksen vahvistamia opetussuunnitelman tai tutkinnon perusteita (5 §:n 1 momentti) ja jatkokoulutuksessa Ajoneuvohallintokeskuksen vahvistamaa koulutusohjelmaa (7 §:n 1 momentti).

Ajokorttisäännöksiin tarvittavat muutokset kohdistuisivat lakia alemmantasoisin säännöksiin. Muutokset toteutettaisiin valtioneuvoston asetuksella ja liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella ajokorttiasetuksen ja sen soveltamisesta annetun päätöksen muuttamiseksi. Muutoksilla tarkistettaisiin raskaan kaluston ajokorttikoulutuksen määriä, linja-auton ajokortin suorittamisen vaatimuksia, tutkintoon pääsyn edellytyksiä ja ikävaatimuksia koskevia säännöksiä. Laajempi ajokorttisäännösten kokonaisuudistus on tarkoitus toteuttaa Euroopan parlamentin ja neuvoston käsittelyssä olevan ajokorttidirektiivin sisältämien muutosten toimeenpanon yhteydessä. Lisäksi tarkistettaisiin Ajoneuvoliikennerekisterin tietoja koskevaa valtioneuvoston asetusta rekisterin tarkempien tietosäilytöjen osalta.

### 3. Voimaantulo

Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Sitä sovellettaisiin linja-auton kuljettajiin 10.9.2008 lukien ja kuorma-auton kuljettajiin 10.9.2009 lukien. Kuljettajien olisi mainituista päivistä lukien täytettävä laissa säädetyt pätevyysvaatimukset.

Linja-auton kuljettajien kolmivuotisen peruskoulutuksen käynnistäminen olisi tarpeen niin pian kuin mahdollista linja-auton kuljettajiksi koulutettavien määrien lisäämiseksi.

Lait Ajoneuvohallintokeskuksesta annetun lain 2 §:n, tieliikennelain 75 §:n ja ajoneuvoliikennerekisterilain muuttamisesta ehdote-

taan tulemaan voimaan samaan aikaan kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain kanssa, vaikka mainittua lakia sovellettaisiin kuljettajiin vasta myöhemmin.

### 4. Suhde perustuslakiin ja sääntämisyjärjestys

Ehdotusta laiksi kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä on tarkasteltava perustuslain 18 §:n 1 momentin elinkeinovapauden ja 124 §:ään sisältyvän julkisen hallintotehtävän hoitamista muun kuin viranomaisen toimesta koskevan säännöksen kannalta.

#### Elinkeinovapaus

Perustuslain 18 §:n 1 momentin säännöksellä elinkeinovapaudesta turvataan henkilön oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Tätä säännöksessä turvattua oikeutta voidaan rajoittaa lailla ja säännöksen perustelujen mukaan oikeuteen on katsottu voivan kohdistua myös tosiasiallisia rajoituksia esimerkiksi koulutuksen ja kokemuksen muodossa. Esityksessä edellytettäisiin kuljetusalalle ryhtyviltä koulutuksella hankittavia perusvalmiuksia ja kaikilta, alalla aiemminkin toimineilta kuljettajilta säännöllistä jatkokoulutusta. Alalla aiemmin toimineiden kohdalla ennen määräpäivää suoritettu ajokortti hyväksyttäisiin osoitukseksi perusvalmiuksista.

Yhteisön lainsäädäntöön perustuvien amatillisten vaatimusten tavoitteena on kuljetusten ja yleensä liikenteen turvallisuuden lisääminen. Elinkeinovapautteen liittyviä kysymyksiä käsitellessään perustuslakivaliokunta on, muun muassa lausunnossaan PeVL 28/2001 vp (yksityiset turvallisuuspalvelut) ja PeVL 9/2005 (vakuutusedustus), pitänyt elinkeinovapautta perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraistamisen olevan mahdollista perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävistä syistä. Tällaisena syynä voidaan sen mukaan pitää henkilöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemista tai muita tärkeitä ja vahvoja yhteiskunnallisia intressejä. Rajoitusten tulee ilmetä lain tasolta ja niiden on täytettävä perusoikeuden rajoitusta koskevat tarkkarajaisuuden ja täsmäl-

lisyiden vaatimukset. Ehdotukset kuljettajille tulevista ammatillisista vaatimuksista vastaavat näitä vaatimuksia eikä niitä ole pidettävä perustuslain elinkeinovapauden kannalta ongelmallisina.

Julkisen hallintotehtävän hoitaminen muun kuin viranomaisen toimesta

Valvontaan ja kokeen järjestämiseen liittyvät tehtävät

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä menettely vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia eikä se sisällä merkittävä julkisen vallan käyttöä. Julkisina hallintotehtävinä on pidettävä esityksen 13 §:n valvontaan, 15 §:n kokeen järjestämiseen sekä 20 §:n ammattipätevyyskortin antamiseen liittyviä tehtäviä.

Perustuslakivaliokunta on käsitellyt hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle esimerkiksi lausunnoissaan 67/2002 vp (rahoitustarkastus) ja PeVL 28/2001 (yksityiset turvallisuuspalvelut). Valiokunta on korostanut, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten noudattaminen toiminnassa on turvattava säädöspäätöksellä. Tavallisen lainsäätämisyksikön käytön edellytyksenä on pidetty sitä, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon takeista säädetään täsmällisesti. Tämän mukaan laissa on säädettävä ainakin hallintomenettelyistä, viranomaisen toiminnan julkisuudesta, viranomaisessa käytettävästä kielestä, virkavastuusta sekä asianosaisen muutoksenhakuoikeudesta.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen kokeessa ratkaistaan henkilön oikeus toimia ammattikuljettajana. Tehtävä päätös on hallintopäätös, joka vaikuttaa päätöksen kohteen oikeusasemaan. Kokeessa tapahtuvaan arviointiin liittyy julkisen vallan käyttöä kuten ajokorttitutkinnossa tai ammatillisessa tutkinnossa. Esityksen mukaan vastuu kokeen järjestämisestä ja valvonnasta jaetaan kahden viranomais tahon kesken. Ajoneuvohallintokeskus voisi 15 §:n mukaisesti järjestää tehtävät samaan tapaan ja samoin edellytyksin kuin ajokorttikuljettajantutkintoja vas-

taanotettaessa menetellään. Opetusministeriön hallinnonalalla kokeen ja valvonnan käytännön toteutuksesta vastaisivat ammatillisesta koulutuksesta ja ammatillisesta aikuis-koulutuksesta annetuissa laeissa säädetyt toimitukset ja tutkintotoimikunnat. Toiminta sisältyisi niiden lakisääteiseen toimintaan ammatillisessa koulutuksessa opetushallituksen valvonnassa. Toimivallan jakautuminen perustuisi tehtävien yhteyksiin viranomaisten tehtäviin hallinnonaloillaan ja niitä koskevaan päätöksentekoon. Toiminnan yhdenmukaisuutta tuettaisiin toimintaa koskevilla vaatimuksilla ja hallinnonalojen yhteistyöllä.

Ajoneuvohallintokeskus voisi yhdistää koulutuskeskuksen valvontaa koskevan tehtävän kokeen vastaanottamista ja valvontaa koskevaan tehtävään ja hankkia tarvittavat palvelut yksityiseltä tai julkiselta palvelun tuottajalta noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa säädetään. Mainitussa laissa säädetään hyvän hallinnon toteutumiseksi noudatettavista vaatimuksista kuten palvelun tuottajan riippumattomuudesta, luotettavuudesta ja asiantuntemuksesta sekä toiminnassa noudatettavasta salassapitovelvollisuudesta, asiakirjojen julkisuudesta, arkistoinnista, henkilörekisteritietojen käsittelystä, hallintoasiassa käytettävästä menettelystä sekä hallintoviranomaisissa käytettävästä kielestä, toiminnan valvonnasta sekä siitä perittävästä maksusta. Palvelun tuottajan kanssa tehtävään sopimukseen sovellettaisiin ajopiirturikortin myöntämisen järjestämisestä annetun lain säännöksiä. Tämän lisäksi esitykseen sisältyvät oikaisua ja muutoksenhakua sekä rikosoikeudellista virkavastuuta koskevat säännökset.

Opetusministeriön hyväksymien koulutuskeskusten ja niissä annettavan koulutuksen valvonnasta vastaisi käytännössä opetushallitus, mutta kokeen toteuttamisesta ja valvonnasta sekä todistuksen antamisesta vastaisivat ammatillista koulutusta ja ammatillista aikuiskoulutusta koskevissa laeissa säädetyt toimitukset osana niiden lakisääteisiä ammatillisen koulutuksen tehtäviä. Mainitut toimitukset käyttävät ammatillisen koulutuksen arviointeihin liittyvää julkista valtaa ja niitä koskeviin lakeihin sisältyvät arviointia, opetusta ja sen julkisuutta, opetuksessa käytettävää kieltä, salassapitoa sekä oikaisua ja muu-

toksenhakua koskevat säännökset. Ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 25 a §:n (601/2005) mukaan ammattiosaamisen näyttöjen suunnittelua ja toteuttamista varten asetun toimielimen jäsenten esteellisyyteen sovelletaan hallintolain (434/2003) 27—29 §:n esteellisyyssäännöksiä. Virkamiehen esteellisyysperusteilla turvataan hyvän hallinnon vaatimukseen kuuluva puolueettomuus. Myös ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain 7 §:n mukaisten tutkintotoimikuntien jäsenten on julkista hallintotehtävää hoitaessaan todettu toimivan virkavastuulla ja heidän esteellisyydestään olevan voimassa vastaavat virkamiehen esteellisyyssäännökset.

Tehtävien järjestämistä ehdotetulla tavalla ei ole pidettävä perustuslain kannalta ongelmallisina.

Kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämistehtävä

Ajoneuvohallintokeskus vastaisi kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämisestä sen nykyisten tehtäviensä ja rekisteriviranomaisena toimimisen perusteella. Ajoneuvohallintokeskus voi nykyisin myöntää vastaavia ammattitaitotodistuksia. Se myöntää myös ajopiirturikortit, mihin toimintaan korttien myöntämistehtävä soveltuisi yhdistettäväksi. Koska Ajoneuvohallintokeskuksella ei ole alaista hallintoa, jonka avulla korttien myöntäminen voitaisiin joustavasti ja alueellisesti hoitaa, tehtävä soveltuisi hoidettavaksi yksityisten tai julkisten palvelun tuottajien avulla ajopiirturikorttien myöntämisen tapaan. Ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä

annettu laki sisältää säännökset palvelun tuottajan kanssa tehtävästä sopimuksesta ja tehtäviä hoitavien luotettavuudesta, riippumattomuudesta ja asiantuntemuksesta, esteellisyydestä sekä toiminnan valvonnasta, hallintoasiassa noudatettavasta menettelystä ja hallintoviranomaisissa käytettävästä kielestä, asiakirjojen julkisuudesta, asiakirjojen arkistoinnista, salassapitovelvollisuudesta sekä rikos- ja ajoneuvoliikennerekisterin käytöstä silloin, kun luotettavuuden arviointi edellyttäisi rikostietojen selvittämistä. Esitykseen sisältyisivät säännökset oikaisusta ja muutoksenhausta sekä rikosoikeudellisen virkavastuun soveltamisesta.

Perustuslakivaliokunnan lausunnossa 11/2004 vp ajopiirturikorteista on ajopiirturikorttien myöntämisessä katsottu olevan kysymys lähinnä julkiseen palveluun rinnastettavasta ajopiirturikorttien jakelutehtävästä, jonka siirtäminen sopimuksella viranomaiselta toiselle ei lähtökohtaisesti ole vastoin perustuslakia. Valiokunnan mukaan tehtävän siirtäminen ei ehdotuksen mukaan muuta Ajoneuvohallintokeskuksen asemaa korttien myöntämisestä vastaavana ja myöntäjien toimintaa valvovana viranomaisena. Ehdotetut säännökset vastaisivat ajopiirturikorttien myöntämistä koskevia vaatimuksia eikä säännöksiä tältä osin olisi katsottava perustuslain kannalta ongelmallisiksi.

Edellä olevan perusteella lakiehdotus voitaisiin käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

## 1.

**Laki****kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

## 1 luku

**Yleiset säännökset**

## 1 §

*Lain tarkoitus*

Tämän lain tarkoituksena on autonkuljettajien ammatillisia valmiuksia lisäämällä parantaa liikenteen ja kuljetusten turvallisuutta sekä kuljettajien edellytyksiä tehtävänsä hoitamiseen.

## 2 §

*Soveltamisala*

Tämä laki koskee kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalta tieliikenteessä vaadittavaa pätevyyttä. Vaarallisten aineiden kuljettajien pätevyydestä on lisäksi voimassa, mitä siitä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja sen nojalla säädetään.

Tässä laissa säädetty pätevyys vaaditaan myös muun Euroopan talousalueen valtion (*ETA-valtio*) kansalaiselta ja sellaisen muun maan kansalaiselta, joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana.

Tämä laki ei koske kuljettajaa, jos:

- 1) ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on 45 kilometriä tunnissa;
- 2) ajoneuvo on poliisin, pelastusviranomaisen tai puolustusvoimien taikka poliisitehtä-

viä hoidettaessa tullin tai rajavartiolaitoksen käytössä;

3) ajoneuvoa koeajetaan sen korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä tai sen parantamiseksi teknisesti taikka kysymyksessä on uuden tai muunnetun ajoneuvon koeajo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä;

4) ajoneuvoa käytetään kiireellisessä hätätilanteessa pelastustarkoituksiin poliisin tai pelastusviranomaisen taikka poliisitehtäviä hoidettaessa tullin tai rajavartiolaitoksen määräyksen perusteella;

5) ajoneuvoa käytetään ajo-oikeuden tai tässä laissa tarkoitetun perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen saamiseksi annettavassa ajo-opetuksessa;

6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilö- tai tavarakuljetuksiin; taikka

7) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja ammattiaan harjoittaessaan käyttää, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa.

## 2 luku

**Kuorma- ja linja-auton kuljettajia koskevat vaatimukset**

## 3 §

*Kuljettajan ammattipätevyys*

Kuorma- ja linja-auton kuljettajalta vaaditaan perustason ammattipätevyys ja tässä laissa säädetty jatkokoulutus.

Kuorma-auton tai linja-auton kuljettajan



perustason ammattipätevyiden saavuttanut saa kuljettaa niitä kuorma-autoja tai linja-autoja ja niiden ajoneuvoyhdistelmiä, joiden luokkaa vastaava ajo-oikeus hänellä on.

## 4 §

*Perustason ammattipätevyys*

Perustason ammattipätevyys saavutetaan tässä laissa tarkoitettulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella.

Koulutus voidaan suorittaa myös nopeutetuna. Nopeutetusta koulutuksesta johtuvista rajoituksista ajoneuvon kuljettamiseen säädetään 8 §:ssä.

Koulutuksen aloittaminen ei edellytä, että koulutettavalla on ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus. Ennen opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeuden saamista ajo-opetukseen sovelletaan, mitä ajo-oikeuden saamiseksi annettavasta ajo-opetuksesta tieliikennelaissa (267/1981) ja sen nojalla säädetään.

## 5 §

*Perustason ammattipätevyyskoulutus*

Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa annetaan opetusta kuljetusten kuljettajalle asettamista vaatimuksista, liikenneturvallisuuteen sekä kuljettajan ja kuljetusten turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Valtioneuvoston asetuksella säädetään oppiaineista, koulutusta koskevista vähimmäisvaatimuksista, koulutuksen määrästä ja toteuttamisesta sekä aiemmin saavutetun perustason ammattipätevyiden tai liikenneyrittäjäkoulutuksen hyväksi lukemisesta koulutuksessa. Opetushallitus vahvistaa opetuksessa noudatettavat opetussuunnitelman ja tutkinnon perusteet.

Koulutus päättyy teoriakokeeseen. Kokeen suorittamisen edellytyksenä on, että kokelas on saanut 1 momentissa tarkoitetun opetuksen. Valtioneuvoston asetuksella säädetään kokeen sisällöstä ja toteuttamisesta sekä kokeeseen pääsyn vaatimuksista.

Kokeessa hyväksytyille annetaan todistus perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamisesta tai sen suorittamisesta nopeute-

tusti. Merkintä koulutuksen suorittamisesta voidaan sisällyttää myös ammatillisen tutkinnon suorittamisesta annettavaan todistukseen.

## 6 §

*Perustason ammattipätevyiden saavuttaminen ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa*

Jos perustason ammattipätevyyskoulutus suoritetaan vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta kestävässä ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, 5 §:n 2 momentissa tarkoitettu koe voidaan suorittaa vaihteittain.

Opiskelija, jolla on kuljetettavan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus, saa 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen aikana kuljettaa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää Suomessa siten kuin valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädetään. Kuljettajan vähimmäisiästä on voimassa mitä 8 ja 9 §:ssä säädetään.

## 7 §

*Jatkokoulutus*

Ammattipätevyiden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi kuljettajalle annetaan jatkokoulutusta kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvissä oppiaineissa. Jatkokoulutuksessa annetaan kuitenkin aina opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistamiseksi. Ajoneuvohallintokeskus vahvistaa jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman.

Ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta perustason ammattipätevyiden saavuttamisesta. Ammattipätevyiden voimassaolo voidaan jatkaa viideksi vuodeksi kerrallaan jatkokoulutuksella. Jos ammattipätevyyttä ei ole pidetty voimassa jatkokoulutuksella, kuljettaja voi saattaa ammattipätevyiden uudelleen voimaan osallistumalla jatkokoulutukseen.

Jatkokoulutus voidaan antaa jaksoissa. Koulutuskeskus antaa todistuksen jatkokoulutuksen tai sen jakson suorittamisesta.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin jatkokoulutuksen sisällöstä ja mää-

rästä sekä muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.

## 8 §

*Kuljettajan vähimmäisikä*

C-luokan kuorma-autoa ja CE-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa 18 vuotta täyttänyt tai, jos perustason ammattipätevyys on saavutettu 4 §:n 2 momentissa tarkoitetulla nopeutetulla koulutuksella, 21 vuotta täyttänyt. C1-luokan kuorma-autoa ja C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuitenkin jo 18 vuotta täyttänyt kuljettaa, vaikka hän on saavuttanut perustason ammattipätevyyden nopeutetulla koulutuksella.

D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuljettaa 21 vuotta täyttänyt tai, jos perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella, 23 vuotta täyttänyt. D1-luokan linja-autoa ja D1E-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa kuitenkin jo 21 vuotta täyttänyt kuljettaa, vaikka hän on saavuttanut perustason ammattipätevyyden nopeutetulla koulutuksella.

D-luokan linja-autoa ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa 2 momentista poiketen paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä kuljettaa 21 vuotta täyttänyt, vaikka hän on saavuttanut perustason ammattipätevyyden nopeutetulla koulutuksella.

## 9 §

*Linja-auton kuljettajan vähimmäisikää koskevat poikkeukset*

Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa linja-auton kuljettajan perustutkinnon suorittanut ja linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden saavuttanut saa 8 §:n 2 momentista poiketen toimia D1- tai D-luokan linja-auton kuljettajana Suomessa, Ahvenanmaata lukuun ottamatta, jos hän on täyttänyt 18 vuotta ja saanut kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeuden. Tieliikennelaissa tai sen nojalla säädetään linja-auton ajo-oikeuden saamisen edellytyksistä. Kuljettajana toimimisen rajoituksista ennen 20 vuoden ikää säädetään 2 momentissa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu, joka ei ole

täyttänyt 20 vuotta, saa kuljettaa D-luokan linja-autoa vain paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä tai siirtää D-luokan ajoneuvoa ilman matkustajia.

## 10 §

*Koulutuskeskukset*

Perustason ammattipätevyyskoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi voidaan hyväksyä koulutuksen järjestäjä, jolla on opetusministeriön ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (630/1998) 8 §:n tai ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) 4 §:n nojalla myöntämä lupa ammatillisen koulutuksen järjestämiseen taikka lääninhallituksen myöntämä autokoululupa kuormatai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseen. Perustason ammattipätevyyskoulutukseen hyväksytyt koulutuskeskukset saa antaa myös jatkokoulutusta, jos Ajoneuvohallintokeskus on hyväksynyt jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman.

Jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi voidaan hyväksyä myös muu yritys, säätiö tai yhteisö, jolla on koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetusselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen järjestämiseen.

Perustason ammattipätevyyskoulutusta ja jatkokoulutusta voidaan lisäksi järjestää puolustusvoimien kuljettajaopetuksessa, jos koulutuksen järjestäjä on hyväksytty tämän lain mukaisesti koulutuskeskukseksi.

## 11 §

*Opetushenkilöstö ja opetusvälineet*

Koulutuskeskuksessa on oltava toiminnan laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Koulutuskeskuksessa on oltava myös opetuksesta vastaava johtaja, joka ohjaa, valvoo ja kehittää koulutusta ja toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.

Opettajalla on oltava opetustehtävän edellyttämät didaktiset ja pedagogiset tiedot sekä riittävä alan tuntemus. Ajo-opetusta antavalla opettajalla ja opetuksesta vastaavalla johta-

jalla tulee perustason ammattipätevyyskoulutuksessa olla kelpoisuus opetuksessa käytettävien ajoneuvojen luokkaa vastaavaan ajo-opetukseen ajo-oikeuden saamiseksi sekä kuljettajana tai ajo-opetuksessa saatua alan kokemusta. Opettajan ja opetuksesta vastaavan johtajan kelpoisuusvaatimuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Koulutuskeskus vastaa siitä, että opetushenkilöstöllä on koulustoitiminnan edellyttämä opetusalan sekä toimialan ja sitä koskevan lainsäädännön tuntemus.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen on täytettävä ajo-oikeuden saamiseksi suoritettavan kuljettajantutkinnon ajokokeessa käytettäviä ajoneuvoja koskevat vaatimukset. Muista ajo-opetuksessa käytettäviä ajoneuvoja ja opetusvälineitä koskevista vaatimuksista säädetään valtioneuvoston asetuksella.

## 12 §

*Koulutuskeskuksen hyväksyminen*

Koulutuskeskuksen hyväksymistä tässä laissa tarkoitettuun koulutukseen haetaan kirjallisesti hyväksymisestä päättävältä viranomaiselta. Hakemuksesta on käytävä ilmi opetusta ja sen toteuttamista, opetuksesta vastaavaa johtajaa ja opetushenkilöstöä sekä opetusajoneuvoja ja muita opetusvälineitä koskevat tiedot siten kuin valtioneuvoston asetuksella tarvittaessa tarkemmin säädetään.

Opetusministeriö hyväksyy ne 10 §:n 1 momentissa tarkoitetut koulutuskeskukset, joilla on mainitussa pykälässä tarkoitettu lupa ammatillisen koulutuksen järjestämiseen. Muut 10 §:n 1 momentissa tarkoitetut perustason ammattipätevyyskoulutusta antavat koulutuskeskukset sekä mainitun pykälän 2 ja 3 momentissa tarkoitetut koulutuskeskukset hyväksyy Ajoneuvohallintokeskus.

Hyväksyminen annetaan enintään ajaksi, jonka 10 §:n 1 momentissa tarkoitettu lupa koulutuksen järjestämiseen tai autokoululupa on voimassa.

## 13 §

*Koulutuskeskuksen valvonta*

Koulutuskeskuksen hyväksyvä viranomai-

nen vastaa koulutuskeskuksen ja siellä annettavan opetuksen valvonnasta. Opetusministeriö voi osoittaa tehtävän opetushallitukselle. Ajoneuvohallintokeskus voi yhdistää koulutuskeskuksen valvontaa koskevan tehtävän 15 §:ssä tarkoitettuun kokeen vastaanottamiseen ja valvontaan hankkimalla tarvittavat palvelut siten kuin mainitun pykälän 2 momentissa säädetään.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun viranomaisen ja sopimuksen perusteella tehtävää hoitavien edustajilla on valvonnan toteuttamiseksi oikeus päästä seuraamaan opetusta ja saada valvonnassa tarvittavat tiedot. Koulutuskeskuksen on järjestettävä olosuhteet sellaisiksi, että tarkastukset voidaan suorittaa asianmukaisesti. Tarkastuksia ei saa tehdä kotirauhan piiriin kuuluvassa paikassa.

Ajoneuvohallintokeskuksen toiminnasta 1 momentissa tarkoitettujen palvelujen järjestäjänä voidaan säätää valtioneuvoston asetuksella.

## 14 §

*Koulutuskeskuksen vastuu koulutuksen järjestämisessä ja koulutuskeskuksen hyväksymisen peruuttaminen*

Koulutuskeskus vastaa siitä, että opetus annetaan koulutuskeskuksen hyväksymistä koskevassa hakemuksessa ja sen lisäksi annettujen tietojen sekä hyväksymisen ehtojen mukaisesti. Jos hakemuksessa annetuissa tai muissa hakijan antamissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, on koulutuskeskuksen välittömästi ilmoitettava niistä hakemuksen hyväksyneelle viranomaiselle.

Jos koulutuskeskus ei enää täytä hyväksymisen edellytyksiä, koulutusta koskevia säännöksiä ei noudateta, taikka koulutusta ei hoideta hyväksymisen ehtojen mukaisesti tai muuten asianmukaisesti, voidaan koulutuskeskukselle antaa huomautus tai kirjallinen varoitus. Jollei epäkohtia poisteta koulutuskeskuksen hyväksyneen viranomaisen asettamassa määräajassa, hyväksyminen on peruutettava. Valvonnan yhteydessä havaittu puutteet ja laiminlyönnit on valvojan välittömästi saatettava hyväksymisestä päättäneen viranomaisen tietoon tarvittaviin toimenpiteisiin ryhtymistä varten.

## 15 §

*Kokeet*

Opetusministeriön hyväksymissä koulutuskeskuksissa annettavaan koulutukseen liittyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta sekä 5 §:n 3 momentissa tarkoitettujen todistuksen antamisesta vastaavat opetushallituksen valvonnassa ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 25 a §:ssä tarkoitettujen ammattiosaamisen näyttöjen suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaavat toimielimet tai ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain 7 §:ssä tarkoitettujen tutkintotoimikunnat.

Ajoneuvohallintokeskus vastaa hyväksymissään koulutuskeskuksissa annettavaan koulutukseen liittyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta. Se voi järjestää kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä 5 §:n 3 momentissa tarkoitettujen todistuksen antamisen kuljettajantutkinnon yhteydessä hoidettaviksi hankkimalla tarvittavat palvelut yksityiseltä tai julkiselta palvelun tuottajalta tämän kanssa ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä annetun lain (629/2004) 4 §:n 2 momentin mukaisesti tehtävin sopimuksin. Sopimuksen mukaisessa toiminnassa noudatetaan soveltuvin osin, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 4—12 ja 16 §:ssä säädetään toiminnan ja sen järjestämisen vaatimuksista.

Kokeen arvioijalla on oltava tehtävän edellyttämä asiantuntemus ja ammattitaito. Arvioijan pätevyysvaatimuksista säädetään tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen viranomaisten ja sopimuksen perusteella tehtävää hoitavien edustajilla on oikeus päästä seuraamaan koetta sen asianmukaisen toteuttamisen ja kulun varmistamiseksi.

Ajoneuvohallintokeskuksen toiminnasta 2 momentissa tarkoitettujen palvelujen järjestäjänä voidaan säätää valtioneuvoston asetuksella.

## 16 §

*Perustason ammattipätevyiden ja jatkokoulutuksen suorittamispaikka*

Perustason ammattipätevyys on saavutettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan tie-

liikenteen valvontalaitteista annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa. Edellä 2 §:n 2 momentissa tarkoitettujen kuljettajien on saavutettava perustason ammattipätevyys tämän lain mukaisesti, jos hän työskentelee Suomessa sijaitsevan yrityksen palveluksessa tai hänelle on myönnetty työlupa Suomessa.

Jatkokoulutuksen saa suorittaa tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan 1 momentissa tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa tai jos hän työskentelee Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarvittaessa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen ammattipätevyiden tai jatkokoulutuksen suorittamisesta Suomessa.

## 17 §

*Ammattipätevyiden osoittaminen*

Osoitukseksi tässä laissa säädetystä ammattipätevydestä kuljettajalle annetaan hakemuksesta kuljettajan ammattipätevyyskortti tai hänen hakemuksestaan ajokorttiin tehdään merkintä ammattipätevydestä.

Kuljettajan on pidettävä 1 momentissa tarkoitettu asiakirja ajaessaan mukana ja vaadittaessa esitettävä poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Poliisi voi keskeyttää ajon, jos kuljettajalla ei ole asiakirjaa mukanaan. Ajon jatkaminen voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan samalla velvoittaa esittämään asiakirja poliisille määräajassa.

Ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän saa 2 §:n 3 momentissa tarkoitettuja ajoja lukuun ottamatta luovuttaa vain sellaisen henkilön kuljetettavaksi, jonka ammattipätevyys on todettu 1 momentissa tarkoitettusta asiakirjasta.

## 18 §

*Ammattipätevyyskortin malli*

Kuljettajan ammattipätevyyskortin on oltava maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevydestä 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 direktiivin 2003/59/EY liitteessä II olevan mallin mukainen.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään ammattipätevyyden osoittavista merkinnöistä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan tarvittaessa antaa säännöksiä merkintöjen tekemisestä ammattipätevyyskorttiin.

#### 19 §

##### *Muissa ETA-valtioissa annettujen ammattipätevyyden osoittavien asiakirjojen tunnustaminen*

Muussa ETA-valtiossa annetun 18 §:n 1 momentin mukaisen asiakirjan haltija saa kuljettaa kuorma- tai linja-autoa Suomessa. Ajokorttien ja niihin tehtyjen merkintöjen vastavuoroisesta tunnustamisesta on voimassa, mitä niistä tieliikennelaisissa ja sen nojalla säädetään.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään niistä muista kuin 1 momentissa tarkoitetuista asiakirjoista, joilla 2 §:n 2 momentissa tarkoitettu ETA-valtiossa toimivaan yritykseen työsuhteessa oleva kuljettaja tai se, jota tällainen yritys käyttää kuljettajana, voi osoittaa ammattipätevyytensä.

Ammattipätevyyden osoittamisesta on voimassa mitä 17 §:n 2 ja 3 momentissa säädetään.

#### 20 §

##### *Ammattipätevyyskortin myöntäminen*

Kuljettajan ammattipätevyyskortti myönnetään hakijalle, joka on tämän lain mukaisesti saavuttanut perustason ammattipätevyyden tai suorittanut jatkokoulutuksen ja jolla on ammattipätevyyden edellyttämä Suomessa voimassa oleva ajo-oikeus.

Ammattipätevyyskortti myönnetään viideksi vuodeksi, kuitenkin enintään ajaksi, jonka hakijan ajo-oikeus on voimassa. Kortin myöntämisestä ja myöntämiseen liittyvästä menettelystä säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Ennen 18 §:n 1 momentissa tarkoitetun asiakirjan luovuttamista kuljettajalle voidaan erityisestä syystä antaa määräajaksi väliaikainen asiakirja osoitukseksi ammattipätevyydestä siten kuin valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädetään. Väliaikainen asiakirja hyväksytään osoitukseksi ammattipätevyydestä vain Suomessa, Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Ammattipätevyyskortin kaksoiskappaleen antamisesta ja muussa ETA-valtiossa annetun ammattipätevyyskortin korvaamisesta tämän lain mukaisella kuljettajan ammattipätevyyskortilla tai tämän lain mukaisesti ajokorttiin tehtävällä merkinnällä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Ammattipätevyyskortin ja sen kaksoiskappaleen myöntää Ajoneuvohallintokeskus. Se voi sopia korttien myöntämisen ja 23 §:ssä tarkoitettujen rekisteröintitehtävien hoitamisesta yksityisen tai julkisen palvelun tuottajan kanssa noudattaen soveltuvin osin, mitä ajopiirturikorttien myöntämistä koskevasta sopimuksesta ja muista toiminnan vaatimuksista ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä annetun lain 2 luvussa ja 16 §:ssä säädetään. Ajoneuvohallintokeskuksen toiminnasta palvelujen järjestäjänä voidaan säätää valtioneuvoston asetuksella.

#### 21 §

##### *Ammattipätevyyskortin peruuttaminen*

Kuljettajan ammattipätevyyskortti on peruutettava määräajaksi tai toistaiseksi, jos sen haltija ei enää täytä kortin myöntämisen edellytyksiä. Kortti voidaan peruuttaa myös sen haltijan pyynnöstä. Väliaikaisesti kortti voidaan peruuttaa, jos edellytykset väliaikaiseen ajokieltoon määräämiseen ovat tieliikennelain mukaan olemassa.

Ammattipätevyyskortin peruuttaa poliisi. Määrättäessä kuljettaja ajokieltoon tai väliaikaiseen ajokieltoon kortin ottamisesta poliisin haltuun ja sen palauttamisesta haltijalleen on voimassa, mitä ajokortista tieliikennelaisissa ja sen nojalla säädetään.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin ammattipätevyyskortin peruuttamisesta ja siihen liittyvästä menettelystä.

## 22 §

*Ammattipätevyiden merkitseminen ajokorttiin*

Ajokorttiin voidaan tehdä merkintä kuljettajan ammattipätevyydestä, jos hakija täyttää ammattipätevyyttä koskevat vaatimukset sekä tieliikennelaissa tai sen nojalla säädetyt ajokorttiluvan myöntämisen edellytykset.

Hakemus ammattipätevyiden merkitsemiseksi ajokorttiin tehdään ajokorttiasiassa toimivaltaiselle poliisille noudattaen, mitä ajokortin hakemisesta tieliikennelaissa tai sen nojalla säädetään.

## 23 §

*Ammattipätevyyttä koskevien tietojen ilmoittaminen rekisteriin*

Ammattipätevyyttä koskevien tietojen tallettamisesta ajoneuvoliikennerekisteriin säädetään ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) ja sen nojalla. Edellä 5 §:n 3 momentissa tai 7 §:n 3 momentissa tarkoitettua todistuksen antajan, 12 tai 14 §:n mukaisesti koulutuskeskuksen hyväksymisestä tai sen hyväksymisen peruuttamisesta päättävän, 20 tai 21 §:n mukaisesti kuljettajan ammattipätevyyskortin tai sen kaksoiskappaleen myöntämisestä tai peruuttamisesta päättävän sekä koulutuskeskuksen on ilmoitettava tarvittavista, rekisteriin tallettavista tiedoista Ajoneuvohallintokeskukselle noudattaen, mitä ilmoituksista ja niiden tekemisestä valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädetään.

Ajoneuvohallintokeskus voi yhdistää 1 momentissa tarkoitettujen ilmoitusten vastaanottamisen sekä tietojen rekisteriin tallettamisen 15 §:ssä tarkoitettuun kokeen vastaanottamista ja valvontaa koskevaan tehtävään hankkimalla tarvittavat palvelut siten kuin mainitun pykälän 2 momentissa säädetään. Se voi järjestää tietojen rekisteröintiin liittyvät tehtävät myös ammattipätevyyskorttia myönnettäessä hoidettaviksi 20 §:n 5 momentin mukaisesti.

Ajoneuvohallintokeskuksen toiminnasta 2 momentissa tarkoitettujen palvelujen järjestäjänä voidaan säätää valtioneuvoston asetuksella.

## 3 luku

**Erinäiset säännökset**

## 24 §

*Rangaistussäännökset*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 3 §:n 1 momentin säännöksiä kuljettajalta vaadittavasta ammattipätevyydestä, 17 §:n 2 momentin säännöksiä ammattipätevyiden osoittavan asiakirjan mukana pitämisestä tai esittämisestä, 17 §:n 3 momentin säännöksiä ajoneuvon luovuttamisesta taikka 8 tai 9 §:n säännöksiä ajoneuvon kuljettamisesta, on tuomittava *kuljettajan ammattipätevyysäännösten rikkomisesta* sakkoon.

Joka harjoittaa tässä laissa tarkoitettua koulutus-, koe- tai valvontatoimintaa ilman tässä laissa tarkoitettua hyväksymistä, sopimusta tai muuta oikeutusta, on tuomittava *luvattomasta kuljettajan ammattipätevyyskoulutustoiminnasta* sakkoon.

Joka myöntää kuljettajan ammattipätevyyskortteja ilman Ajoneuvohallintokeskuksen kanssa tehtyä sopimusta, on tuomittava *laittomasta kuljettajan ammattipätevyyskorttien myöntämisestä* sakkoon.

## 25 §

*Rikosoikeudellinen virkavastuu*

Kokeen vastaanotto-, arviointi- ja valvonta-tehtäviä hoitavaan sekä ammattipätevyyskorttien myöntämisessä toimivaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

## 26 §

*Oikaisu ja muutoksenhaku*

Opetusministeriön hyväksymässä koulutuskeskuksessa tämän lain nojalla tehdyn päätöksen oikaisemisesta on voimassa, mitä ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 25 c §:ssä ja ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain 16 §:ssä säädetään opinto-, näyttö- tai tutkintosuorituksen arvioinnin oikaisemisesta, sekä muutoksenhausta, mitä am-

matillisesta koulutuksesta annetun lain 44 §:ssä säädetään muutoksenhausta koulutuksen järjestäjän päätökseen ja kielloista hakea valittamalla muutosta opiskelijan mainitun lain 25 §:ssä tarkoitettua arviointia koskevaan päätökseen tai arviointia koskevasta oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen. Opetusministeriön tämän lain nojalla tekemään päätökseen saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymän koulutuskeskuksen tämän lain nojalla tekemään päätökseen taikka Ajoneuvohallintokeskuksen kanssa tehdyn sopimuksen perusteella toimivan kokeen vastaanottajan ja ammattipätevyyskortin myöntäjän päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Päätökseen saa hakea oikaisua Ajoneuvohallintokeskukselta. Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Muutoksenhausta oikaisuvaatimusta koskevaan Ajoneuvohallintokeskuksen päätökseen säädetään 3 momentissa.

Ajoneuvohallintokeskuksen oikaisuvaatimuksen johdosta tai muuten tämän lain nojalla tekemään päätökseen samoin kuin kuljettajan ammattipätevyyskortin peruuttamista koskevaan poliisin päätökseen saa hakea valittamalla muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Ammattipätevyyskortin peruuttamista koskeva päätös voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta.

#### 27 §

##### *Virka-apu*

Ajoneuvohallintokeskuksella sekä 13 §:ssä tarkoitettuja valvontatehtäviä hoitavilla on oikeus saada poliisilta virka-apua tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen valvomiseksi.

#### 4 luku

##### **Voimaantulo ja siirtymäsäännökset**

#### 28 §

##### *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Linja-auton kuljettajien tulee täyttää tässä laissa säädetyt pätevyysvaatimukset 10 päivästä syyskuuta 2008 ja kuorma-autonkuljettajien 10 päivästä syyskuuta 2009.

#### 29 §

##### *Siirtymäsäännökset*

Tässä laissa säädettyä perustason ammattipätevyyttä ei vaadita linja-auton kuljettajalta, jonka linja-auton ajo-oikeus on alkanut ennen 10 päivää syyskuuta 2008 ja kuorma-autonkuljettajalta, jonka kuorma-auton ajo-oikeus on alkanut ennen 10 päivää syyskuuta 2009.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen kuljettajien on kuitenkin saadakseen jatkaa tässä laissa tarkoitettuja kuljetuksia suoritettava tässä laissa säädetty jatkokoulutus viiden vuoden kuluessa momentissa mainitusta päivästä ja sen jälkeen siten kuin 7 §:n 2 momentissa säädetään.

Jos jatkokoulutuksen ajankohdan sovittamiseksi yhteen ajokortin voimassaoloajan kanssa tai jatkokoulutuksen edellyttämien järjestelyjen toteuttamiseksi asteittain on tarpeen poiketa 2 momentissa tai 7 §:n 2 momentissa säädetyistä viiden vuoden määräajasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää jatkokoulutuksen suorittamisesta enintään kaksi vuotta momentissa säädettyä aikaisemmin tai enintään kaksi vuotta momentissa säädettyä myöhemmin.

Ennen lain voimaantuloa saadaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

## 2.

**Laki****Ajoneuvohallintokeskuksesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* Ajoneuvohallintokeskuksesta 18 päivänä joulukuuta 1995 annetun lain (1592/1995) 2 §:n 1 momentin 17 kohta, sellaisena kuin se on laissa 696/2006, sekä *lisätään* 2 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on mainitussa laissa 696/2006, uusi 18 kohta seuraavasti:

2 §

*Tehtävät*

vyyteen ja jatkokoulutukseen sekä kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämiseen liittyvistä tehtävistä.

Ajoneuvohallintokeskuksen tehtävänä on:

17) vastata lupaa edellyttävää kuljetustointaa varten vaadittavan kokeen järjestämisestä, todistuksen antamisesta, koulutuslupien myöntämisestä oppilaitoksille ja koulutuksen valvonnasta;

18) vastata sille osoitetuista kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipäte-

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.



## 3.

**Laki****tieliikennelain 75 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 75 §:n 2 momentin 5 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1103/2004, seuraavasti:

## 75 §

*Perusteet ajokieltoon määräämiselle*

-----  
 Ajo-oikeuden haltija on, jollei 78 §:n 5 momentista taikka 80 §:stä muuta johdu, määrättävä ajokieltoon:  
 -----

5) jos hän on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmasti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan tämän lain tai rikoslain 23 luvun 1 tai 11 §:n nojalla rangaistavaan tekoon taikka ajoneuvolain (1090/2002) 96 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ajoneuvorikkomukseen tai

kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain ( / ) 24 §:ssä tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen, lukuun ottamatta muita rikesakolla rangaistavia tekoja kuin ylinopeusrikkomuksia, taikka liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetun lain (546/1998) 3 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun paljastinlaiterikkomukseen; tai

-----  
 Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

## 4.

**Laki****ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* ajoneuvoliikennerekisteristä 13 päivänä kesäkuuta 2003 annetun lain (541/2003) 3 §:n 2 momentin 7 kohta, 5 §:n 1 momentin 11 kohta, 11 §:n 1 momentin 5 kohta, 12 §:n 1 momentin 6 kohta, 15 §:n 1 momentin 9 kohta ja 17 §:n 2 momentin 12 kohta,

sellaisina kuin niistä ovat 3 §:n 2 momentin 7 kohta ja 5 §:n 1 momentin 11 kohta laissa 697/2006 ja 17 §:n 2 momentin 12 kohta laissa 588/2005, sekä

*lisätään* 3 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi mainitussa laissa 697/2006, uusi 8 kohta, 5 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 859/2005 ja mainitussa laissa 697/2006, uusi 12 kohta, 12 §:n 1 momenttiin uusi 7 kohta, 15 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi mainitussa laissa 859/2005, uusi 10 kohta ja 17 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 403/2005 ja mainitussa laissa 588/2005, uusi 13 kohta seuraavasti:

## 3 §

*Rekisteröidyt*

Rekisteriin saa tallettaa lisäksi tietoja luonnollisista henkilöistä:

7) jotka ovat ilmoittautuneet lupaa edellyttävää kuljetustoimintaa varten vaadittavaan kokeeseen tai joilla on lupaa myönnettäessä vaadittava todistus;

8) joilla on kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa ( / ) säädetty pätevyys tai jotka ovat ilmoit-

tautuneet tällaiseen pätevyteen vaadittavaan koulutukseen.

## 5 §

*Luonnollisista henkilöistä talletettavat muut tiedot*

Luonnollisista henkilöistä saa perustietojen lisäksi tallettaa rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

11) lupaa edellyttävää kuljetustoimintaa varten suoritettavasta kokeesta ja lupaa varten myönnettävästä todistuksesta;

12) kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä varten koulutusta antaneesta koulutuskeskuksesta, saadusta koulutuksesta ja sen kestosta, suoritetusta kokeesta ja siitä annetusta todistuksesta, kuljettajan ammattipätevyyskortin tai sen kaksoiskappaleen myöntämistä, ammattipätevyydestä ajokorttiin tehdyistä merkinnöistä sekä jatkokoulutuksen suorittamisesta ja siitä annetusta todistuksesta.

11 §

*Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta*

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tietoja seuraavasti:

5) poliisilta tieto moottorikäyttöisen tai hinnattavan ajoneuvon anastuksesta sekä ajo-oikeutta ja siihen liittyvää hakemusta, ajokorttilupaa, opetuslupaa, harjoituslupaa, liikenneopettajalupaa, henkilöauton ammatiajajolupaa, vammaisen pysäköintilupaa, ajokortteja ja niihin kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä tehdyistä merkinnöistä, ajokorttiluvan tai ajokortin saamisen esteitä, ajokieltoja ja niiden perusteita, ADR-ajoluvan peruuttamista, ajo-oikeuteen sekä ajokorttilupaan ja muihin lupiin liittyviä hallinnollisia seuraamuksia koskevat tiedot sekä tässä mainittujen ajokorttien ja lupien luovuttamista ja haltuunottoa koskevat tiedot;

12 §

*Oikeus tietojen saantiin muilta kuin viranomaisilta*

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada muilta kuin viranomaisilta tietoja seuraavasti:

6) ajokortin valmistajalta ajokortin valmistamiseen ja toimittamiseen liittyviä tietoja;

7) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettua kokeen vastaanottajalta ja palvelun tuottajalta kokeita ja kuljettajan ammattipäte-

vyyskortin myöntämistä koskevia tietoja sekä jatkokoulutusta antavalta koulutuskeskuksetta jatkokoulutusta koskevia tietoja.

15 §

*Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa*

Rekisteriin talletettuja henkilötietoja ja muita tietoja saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti:

9) ETA-valtion viranomaisille, Euroopan yhteisöjen komissiolle ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetuille viranomaisille yhteisön lainsäädännöstä tai Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista johtuvien velvoitteiden hoitamista varten;

10) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettulle palvelun tuottajalle kuljettajan ammattipätevyyskorttien käsittelyä varten.

17 §

*Salassa pidettävät tiedot ja niiden luovuttaminen*

Rekisteriin talletetun salassa pidettävän tiedon saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa:

12) rajavartiolaitokselle rikosta ja siitä seuranneita rangaistuksia ja muita seuraamuksia koskevia tietoja rajaturvallisuuden ylläpitämistä, esitutkintaa ja muuta tutkintaa, etsintää, pelastustehtävää ja ulkomaalaislaissa (301/2004) tarkoitettua liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määrittämistä varten sekä henkilön valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen henkilön tunnistamista varten;

13) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettulle palvelun tuottajalle valokuvan ja nimikirjoitusnäytteen kuljettajan ammattipätevyyskorttien käsittelyä varten.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta \_\_\_\_\_ lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.  
20 .  
Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä \_\_\_\_\_

Helsingissä 15 päivänä syyskuuta 2006

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Liikenne- ja viestintäministeri *Susanna Huovinen*

*Liitteet  
Rinnakkaistekstit*

## 2.

### Laki

#### Ajoneuvohallintokeskuksesta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* Ajoneuvohallintokeskuksesta 18 päivänä joulukuuta 1995 annetun lain (1592/1995) 2 §:n 1 momentin 17 kohta, sellaisena kuin se on laissa 696/2006, sekä  
*lisätään* 2 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 1103/2002 ja mainitussa laissa 696/2006, uusi 18 kohta seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

2 §

*Tehtävät*

Ajoneuvohallintokeskuksen tehtävänä on:

17) vastata lupaa edellyttävää kuljetustoimintaa varten vaadittavan kokeen järjestämisestä, todistuksen antamisesta, koulutuslupien myöntämisestä oppilaitoksille ja koulutuksen valvonnasta.

*Ehdotus*

2 §

*Tehtävät*

Ajoneuvohallintokeskuksen tehtävänä on:

17) vastata lupaa edellyttävää kuljetustoimintaa varten vaadittavan kokeen järjestämisestä, todistuksen antamisesta, koulutuslupien myöntämisestä oppilaitoksille ja koulutuksen valvonnasta;

18) vastata sille osoitetuista kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyteen ja jatkokoulutukseen sekä kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämiseen liittyvistä tehtävistä.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .*

*Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.*

## 3.

**Laki****tieliikennelain 75 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 75 §:n 2 momentin 5 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1103/2004, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

75 §

*Perusteet ajokieltoon määräämiselle*

---

Ajo-oikeuden haltija on, jollei 78 §:n 5 momentista taikka 80 §:stä muuta johdu, määrättävä ajokieltoon:

---

5) jos hän on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmasti vuoden kuluessa syylistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettamalla tämän lain tai rikoslain 23 luvun 1 tai 11 §:n nojalla rangaistavaan tekoon taikka ajoneuvolain (1090/2002) 96 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ajoneuvorikkomukseen, lukuun ottamatta muita rikesakolla rangaistavia tekoja kuin ylinopeusrikkomuksia, taikka liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetun lain (546/1998) 3 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun paljastinlaiterikkomukseen; tai

---

*Ehdotus*

75 §

*Perusteet ajokieltoon määräämiselle*

---

Ajo-oikeuden haltija on, jollei 78 §:n 5 momentista taikka 80 §:stä muuta johdu, määrättävä ajokieltoon:

---

5) jos hän on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmasti vuoden kuluessa syylistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettamalla tämän lain tai rikoslain 23 luvun 1 tai 11 §:n nojalla rangaistavaan tekoon taikka ajoneuvolain (1090/2002) 96 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ajoneuvorikkomukseen *tai kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain ( / ) 24 §:ssä tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen*, lukuun ottamatta muita rikesakolla rangaistavia tekoja kuin ylinopeusrikkomuksia, taikka liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetun lain (546/1998) 3 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun paljastinlaiterikkomukseen; tai

---



---

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .*

*Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.*

---

## 4.

**Laki****ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* ajoneuvoliikennerekisteristä 13 päivänä kesäkuuta 2003 annetun lain (541/2003) 3 §:n 2 momentin 7 kohta, 5 §:n 1 momentin 11 kohta, 11 §:n 1 momentin 5 kohta, 12 §:n 1 momentin 6 kohta, 15 §:n 1 momentin 9 kohta ja 17 §:n 2 momentin 12 kohta,

sellaisina kuin niistä ovat 3 §:n 2 momentin 7 kohta ja 5 §:n 1 momentin 11 kohta laissa 697/2006 ja 17 §:n 2 momentin 12 kohta laissa 588/2005, sekä

*lisätään* 3 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi mainitussa laissa 697/2006, uusi 8 kohta, 5 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 859/2005 ja mainitussa laissa 697/2006, uusi 12 kohta, 12 §:n 1 momenttiin uusi 7 kohta, 15 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi mainitussa laissa 859/2005, uusi 10 kohta ja 17 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 403/2005 ja mainitussa laissa 588/2005, uusi 13 kohta seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

3 §

3 §

*Rekisteröidyt*

*Rekisteröidyt*

Rekisteriin saa tallettaa lisäksi tietoja luonnollisista henkilöistä:

Rekisteriin saa tallettaa lisäksi tietoja luonnollisista henkilöistä:

7) jotka ovat ilmoittautuneet lupaa edellyttävää kuljetustoimintaa varten vaadittavaan kokeeseen tai joilla on lupaa myönnettäessä vaadittava todistus.

7) jotka ovat ilmoittautuneet lupaa edellyttävää kuljetustoimintaa varten vaadittavaan kokeeseen tai joilla on lupaa myönnettäessä vaadittava todistus;

8) joilla on kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa ( / ) säädetty pätevyys tai jotka ovat ilmoittautuneet tällaiseen pätevyteen vaadittavaan koulutukseen.

5 §

5 §

*Luonnollisista henkilöistä talletettavat muut tiedot*

*Luonnollisista henkilöistä talletettavat muut tiedot*

Luonnollisista henkilöistä saa perustietojen lisäksi tallettaa rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

Luonnollisista henkilöistä saa perustietojen lisäksi tallettaa rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja:

11) lupaa edellyttävää kuljetustoimintaa varten suoritettavasta kokeesta ja lupaa varten myönnettävästä todistuksesta.

11) lupaa edellyttävää kuljetustoimintaa varten suoritettavasta kokeesta ja lupaa varten myönnettävästä todistuksesta;

12) kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä varten koulutusta antaneesta koulutuskeskuksesta, saadusta koulutuksesta ja sen kestosta, suoritetusta kokeesta ja siitä annetusta todistuksesta, kuljettajan ammattipätevyyskortin tai sen kaksoiskappaleen myöntämistä, ammattipätevyydestä ajokorttiin tehdyistä merkinnöistä sekä jatkokoulutuksen suorittamisesta ja siitä annetusta todistuksesta.

## 11 §

*Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta*

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tietoja seuraavasti:

5) poliisilta tieto moottorikäyttöisen tai hinattavan ajoneuvon anastuksesta sekä ajo-oikeutta ja siihen liittyvää hakemusta, ajokorttilupaa, opetuslupaa, harjoituslupaa, liikenneopettajalupaa, henkilö-auton ammatitajolupaa, vammaisen pysäköintilupaa, ajokortteja, ajokorttiluvan tai ajokortin saamisen esteitä, ajokieltoja ja niiden perusteita, ADR-ajoluvan peruuttamista, ajo-oikeuteen sekä ajokorttilupaan ja muihin lupiin liittyviä hallinnollisia seuraamuksia koskevat tiedot sekä tässä mainittujen ajokorttien ja lupien luovuttamista ja haltuunottoa koskevat tiedot;

## 12 §

*Oikeus tietojen saantiin muilta kuin viranomaisilta*

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada muilta kuin viranomaisilta tietoja seuraavasti:

6) ajokortin valmistajalta ajokortin valmistamiseen ja toimittamiseen liittyviä tietoja.

## 11 §

*Oikeus tietojen saantiin viranomaisilta*

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tietoja seuraavasti:

5) poliisilta tieto moottorikäyttöisen tai hinattavan ajoneuvon anastuksesta sekä ajo-oikeutta ja siihen liittyvää hakemusta, ajokorttilupaa, opetuslupaa, harjoituslupaa, liikenneopettajalupaa, henkilö-auton ammatitajolupaa, vammaisen pysäköintilupaa, ajokortteja ja niihin kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä tehdyistä merkinnöistä, ajokorttiluvan tai ajokortin saamisen esteitä, ajokieltoja ja niiden perusteita, ADR-ajoluvan peruuttamista, ajo-oikeuteen sekä ajokorttilupaan ja muihin lupiin liittyviä hallinnollisia seuraamuksia koskevat tiedot sekä tässä mainittujen ajokorttien ja lupien luovuttamista ja haltuunottoa koskevat tiedot;

## 12 §

*Oikeus tietojen saantiin muilta kuin viranomaisilta*

Rekisterinpitäjällä on sen estämättä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada muilta kuin viranomaisilta tietoja seuraavasti:

6) ajokortin valmistajalta ajokortin valmistamiseen ja toimittamiseen liittyviä tietoja.



7) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitulta kokeen vastaanottajalta ja palvelun tuottajalta kokeita ja kuljettajan ammattipätevyyskortin myöntämistä koskevia tietoja sekä jatkokoulutusta antavalta koulutuskeskukselta jatkokoulutusta koskevia tietoja.

## 15 §

*Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa*

Rekisteriin tallettuvia henkilötietoja ja muita tietoja saa luovuttaa teknisen käytöhytyden avulla tai muutoin sähköisesti:

9) ETA-valtion viranomaisille, Euroopan yhteisöjen komissiolle ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetuille viranomaisille yhteisön lainsäädännöstä tai Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista johtuvien velvoitteiden hoitamista varten.

## 15 §

*Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa*

Rekisteriin tallettuvia henkilötietoja ja muita tietoja saa luovuttaa teknisen käytöhytyden avulla tai muutoin sähköisesti:

9) ETA-valtion viranomaisille, Euroopan yhteisöjen komissiolle ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetuille viranomaisille yhteisön lainsäädännöstä tai Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista johtuvien velvoitteiden hoitamista varten;

10) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettulle palvelun tuottajalle kuljettajan ammattipätevyyskorttien käsittelyä varten.

## 17 §

*Salassa pidettävät tiedot ja niiden luovuttaminen*

Rekisteriin talletetun salassa pidettävän tiedon saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa:

12) rajavartiolaitokselle rikosta ja siitä seuranneita rangaistuksia ja muita seuraamuksia koskevia tietoja rajaturvallisuuden ylläpitämistä, esitutkintaa ja muuta tutkintaa, etsintää, pelastustehtävää ja ulkomalaislaissa (301/2004) tarkoitettun liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määrittämistä varten sekä henkilön valokuva ja nimikirjoitusnäyte henkilön tunnistamista varten.

## 17 §

*Salassa pidettävät tiedot ja niiden luovuttaminen*

Rekisteriin talletetun salassa pidettävän tiedon saa salassapitosäännösten estämättä luovuttaa:

12) rajavartiolaitokselle rikosta ja siitä seuranneita rangaistuksia ja muita seuraamuksia koskevia tietoja rajaturvallisuuden ylläpitämistä, esitutkintaa ja muuta tutkintaa, etsintää, pelastustehtävää ja ulkomalaislaissa (301/2004) tarkoitettun liikenteenharjoittajan seuraamusmaksun määrittämistä varten sekä henkilön *valokuvan* ja *nimikirjoitusnäytteen* henkilön tunnistamista varten;

13) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettulle palvelun tuottajalle valokuvan ja

*nimikirjoitusnäytteen kuljettajan ammattipätevyyskorttien käsittelyä varten.*

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .*

*Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.*