

## HE 50/2020 vp

### **Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muutosten täytäntöönpanoa koskeviksi laeiksi**

#### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotettavilla laeilla liikenteen palveluista annetun lain ja ajokorttilain muuttamisesta pantaisiin täytäntöön maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/645. Lisäksi ajokorttilakiin tehtäisiin täsmennys siitä, että unenaikaiset epileptiset kohtaukset olisivat ryhmän 1 ajokortin terveysvaatimusten täyttymisen esteenä. Ajokorttilakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtäisiin lisäksi eräitä teknisluonteisia muutoksia.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan pääosin voimaan 23.5.2020.

---

**SISÄLLYS**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
1.1 Tausta .....	3
1.2 Valmistelu .....	3
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	5
3 Nykytila ja sen arviointi.....	10
3.1 Poikkeukset ammattipätevyysvaatimuksesta .....	10
3.2 Muun koulutuksen huomioiminen .....	11
3.3 Verkko-opetus .....	12
3.4 Jatkokoulutuksen toteuttaminen.....	12
3.5 Ammattipätevyyden merkitseminen ja osoittaminen.....	13
3.6 Valvontaverkosto .....	13
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	14
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	14
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	14
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	17
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	17
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	18
6 Lausuntopalaute.....	18
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	22
7.1 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	22
7.2 Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	26
8 Lakia alemman asteinen sääntely .....	31
9 Voimaantulo .....	32
10 Toimeenpano ja seuranta .....	32
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	32
LAKIEHDOTUKSET .....	38
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	38
ajokorttilain muuttamisesta .....	41
LIITTEET .....	45
RINNAKKAISTEKSTIT .....	45
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	45
ajokorttilain muuttamisesta .....	50
ASETUSLUONNOS .....	56
kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta .....	56

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Tausta

Maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/59/EY, jäljempänä *ammattipätevyysdirektiivi*, säädetään kuorma- ja linja-autonkuljettajilta ajokortin lisäksi vaadittavasta ammattipätevyydestä, joka saavutetaan perustason ammattipätevyyden suorittamisella, jonka jälkeen ammattitaidon ylläpitämiseksi tulee suorittaa viiden vuoden välein direktiivin mukainen jatkokoulutus. Ammattipätevyysdirektiivi on pantu kansallisesti täytäntöön liikenteen palveluista annetulla lailla (320/2017) ja kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetulla valtioneuvoston asetuksella (640/2007). Ammattipätevyysdirektiiviä on muutettu useita kertoja, joista viimeisin muutos on maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/645.

#### 1.2 Valmistelu

##### *EU-säädöksen valmistelu*

Ensimmäiset kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyysvaatimukset tulivat voimaan vuosina 2008 ja 2009. Jäsenvaltiot voivat päättää direktiivin täytäntöönpanosta koulutuksen sisällön, hallintomenettelyjen ja koulutusjärjestelmän rakenteen osalta siinä määrin kuin direktiivin puitteet jättävät kansallista liikkumavaraa. Komissio julkaisi 12.7.2012 direktiivin toimeenpanosta kertomuksen COM(2012) 385 final<sup>1</sup>. Toimeenpanoon liittyvä julkinen sidosryhmäkuuleminen tehtiin 17.7.-25.10.2013 ja saatiin päätökseen lokakuussa 2014<sup>2</sup>. Ulkopuolinen toimeksisaaja avusti komissiota jälkiarvioinnin ja vaikutustenarvioinnin tueksi laaditun selvityksen laadinnassa<sup>3</sup>.

Direktiivin täytäntöönpanossa ei havaittu merkittäviä ongelmia ja sen katsottiin parantaneen työvoiman liikkuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Vaikka direktiivillä todettiin olleen alaan myönteinen yleisvaikutus, arvioinnissa kävi ilmi puutteita, jotka komission mukaan haittaavat oikeudellisen kehyksen toimivuutta ja johdonmukaisuutta ja vaarantavat direktiivin tavoitteiden saavuttamisen. Suurimmiksi puutteiksi todettiin: kuljettajien vaikeudet saada eri jäsenvaltiossa annettu koulutus hyväksytyksi toisessa jäsenvaltiossa, kuljettajien kokemukset siitä, että koulutuksen sisältö oli vain osin tarpeellista, direktiivin poikkeusten tulkintaan liittyvät vaikeudet ja oikeudellinen epävarmuus, ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin väliset epä johdon-

<sup>1</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2012/EN/1-2012-385-EN-F1-1.Pdf>

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/take-part/public-consultations/cpc\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_en) ja [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2014\\_03\\_06\\_cpc\\_review\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en)

<sup>3</sup> Jälkiarviointia koskeva kertomus: Study on the effectiveness and improvement of the EU legislative framework on training of professional drivers, Panteia et al. (2014); [http://ec.europa.eu/transport/factsfundings/evaluations/doc/2014\\_ex\\_post\\_evaluation\\_study\\_training\\_drivers\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/factsfundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf)

mukaisuudet ja ristiriitaisuudet, vaihtoehtoisten opetustapojen kuten verkko-opintomahdollisuuden puuttuminen sekä puutteet yhdistellä muun EU-sääntelyn kautta tulevia ammattikuljettajien osaamiseen liittyviä koulutuksia, kuten vaarallisten aineiden kuljettaminen, matkustajien oikeudet ja eläinten hyvinvointi kuljetuksien aikana.

Komissio antoi 1.2.2017 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi maanteiden tavarajen ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY (ammattipätevyysdirektiivi) ja ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta (ajokorttidirektiivi) (COM(2017) 47 final<sup>4</sup>) ja ehdotuksen vaikutusten arvioinnin SWD(2017) 27 final<sup>5</sup>.

Valtioneuvosto antoi 23.3.2017 eduskunnalle kirjelmän direktiiviehdotuksesta (U 29/2017 vp), jonka mukaan valtioneuvosto kannattaa ehdotuksia, joilla parannetaan eri jäsenvaltioissa annetun koulutuksen tunnustamista toisissa jäsenvaltioissa. Valtioneuvosto katsoi, että vastavuoroisesti tunnustettavien selvitysten ja asiakirjojen tulee olla luotettavia, millä varmistetaan vastavuoroisuutta koskevien vaatimusten yhdenmukainen ja luotettava soveltaminen. Tämä voidaan valtioneuvoston näkemyksen mukaan taata erilaisin keinoin teknologianeutraalisti. Valtioneuvosto kannatti vaihtoehtoisten opetusmenetelmien, kuten verkko-opintomahdollisuuden, käytön sallimista ja koulutusta koskevien sisältöjen tarkentamista. Valtioneuvosto katsoi, että jatkokoulutuksen tulee olla joustavasti toteutettavissa eikä jatkokoulutuksen antamista tai sen sisältöjä tule tarpeettomasti rajoittaa. Valtioneuvosto piti tärkeänä, että jatkokoulutus on mahdollista toteuttaa lyhyempinä kokonaisuuksina, mikä edistäisi oppimista ja jaksamista ja vähentäisi vapaapäivien käyttämistä koulutukseen. Valtioneuvosto kannatti komission ehdottamia poikkeuksia direktiivin soveltamisalaan. Valtioneuvosto piti kuitenkin tärkeänä, että kaupallisten kuljetusten sulkeminen ammattipätevyyskoulutuksessa tehtävistä kuljetuksista ei vaikuta ammatillisen koulutuksen järjestämiseen eikä mahdollisuuteen harjoitella työelämässä silloin, kun kysymyksessä on laajemman ammatillisen kuljettajakoulutuksen aikana tapahtuva harjoittelu kuljetustehtävissä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta antoi 7.4.2017 lausuntonsa valtioneuvoston kirjelmästä (LiVL 8/2017 vp). Valiokunta piti hyvänä, että ehdotuksella edistetään eri jäsenvaltioissa annetun ammattipätevyyskoulutuksen tunnustamista toisissa jäsenvaltioissa. Vastavuoroinen tunnustaminen edellyttää kuitenkin käytännössä, että koulutuksen suorittaminen toisessa jäsenvaltiossa on luotettavasti todennettavissa. Valiokunta piti tarpeellisena, että koulutukset sisältävät riittävässä määrin liikenneturvallisuuteen ja polttoaineen kulutuksen vähentämiseen liittyvää sisältöä. Valiokunnan näkemyksen mukaan koulutusten kansallisessa toteuttamisessa tulee olla kuitenkin riittävästi jouston varaa sekä koulutuksen eri vaiheiden sisältöjen ja keston, että niiden joustavan yhdistelyn osalta. Ehdotus kaupallisten kuljetusten poissulkemisesta koulutukseen sisältyvistä kuljetuksista ei valiokunnan näkemyksen mukaan saa haitata koulutuksen järjestämistä eikä käytännön työharjoittelun mahdollisuuksia. Valiokunta piti positiivisena ehdotusta siitä, että eräissä muissa erikoiskoulutuksissa tehtyjä suorituksia voitaisiin lukea hyväksi ammattipätevyysdirektiivin 2003/59/EY mukaisessa jatkokoulutuksessa. Valiokunta piti kannatettavana, että ehdotuksilla pyritään luomaan edellytyksiä tieto- ja viestintäteknologian hyödyntämiselle koulutuksen toteuttamisessa. Näillä huomautuksilla eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyi valtioneuvoston kantaan.

---

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2017:0047:FIN:fi:PDF>

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017SC0027&from=FI#foot-note9>

Direktiivin muutosehdotusta käsiteltiin EU:n neuvoston maantieliikennetyöryhmässä keväällä 2017. Työryhmäkäsittelyn aikana keskustelua herättivät erityisesti ammattipätevyyden osoittamisen tavat, koulutuksen toteutus sekä direktiivissä esitetyt poikkeukset maa- ja metsätaloustuotteiden kuljetusten osalta. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi 31.5.2017 lausuntonsa direktiiviehdotuksesta (2017/C 288/16). Alueiden komitea ei antanut lausuntoa ehdotuksesta. Neuvoston yleisnäkemyksen direktiiviehdotuksesta hyväksyttiin liikenneneuvostossa 8.6.2017.

Euroopan parlamentin vastuuvaliokuntana toimi liikenne- ja turismivaliokunta (Transport and Tourism, TRAN). Vastuuvaliokunta käsiteli direktiiviehdotusta asiakirjanumerolla (EU:n toimielinten yhteistyössä käytettävä asianumero) 2017/0015(COD)<sup>6</sup>. Vastuuvaliokunta pyysi myös parlamentin työ- ja sosiaalivaliokunnalta (Employment and Social Affairs, EMPL) lausuntoa, mutta valiokunnalla ei ollut lausuttavaa. Liikenne- ja turismivaliokunta hyväksyi osaltaan parlamentin, neuvoston ja komission välisten trilogineuvottelujen lopputuloksen 23.1.2018. Euroopan parlamentti äänesti ja hyväksyi direktiivimuutosehdotuksen 13.3.2018 ja päätti käsittelynsä 18.4.2018. Säädosmuutos julkaistiin EU:n virallisessa lehdessä 2.5.2018 (EUVL L 112, s. 29–41).

#### *Hallituksen esityksen valmistelu*

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti 26.6.2019 säädöshankkeen ammattipätevyysdirektiivin ja ajokorttidirektiivin muutosten kansallisesta täytäntöönpanosta. Hallituksen esitys valmisteltiin liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Valmistelun aikana on tavattu myös opetus- ja kulttuuriministeriön, Opetushallituksen sekä sidosryhmien edustajia. Hallituksen esityksen luonnoksesta pyydettiin lausunnot oikeusministeriön ylläpitämässä julkishallinnon yhteisessä verkkopalvelussa Lausuntopalvelu.fi:ssä ajalla 24.1.-23.2.2020.

Hankkeen valmisteluasiakirjat ovat *julkisessa palvelussa osoitteessa* [https://oikeusministerio.fi/hankkeet/tunnuksella LVM017:00/2019](https://oikeusministerio.fi/hankkeet/tunnuksella/LVM017:00/2019).

## **2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö**

### *Poikkeukset ammattipätevyysvaatimuksesta*

Ammattipätevyysdirektiivin 2 artikla, jossa säädetään poikkeuksista ammattipätevyysdirektiivin soveltamisalasta, on muutettu kokonaisuudessaan, mutta artiklan 1 kohdan a alakohta vastaa aiempaa a kohdan sanamuotoa ja c, g ja h alakohdissa säädettyihin soveltamisalan poikkeuksiin on tehty vain vähäisempiä sanamuodon muutoksia.

2 artiklan 1 kohdan b ja e alakohdassa on yhdenmukaistettu soveltamisalan poikkeusten sanamuotoja suhteessa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 561/2006 3 artiklan c ja d kohdissa säädettyjen poikkeuksen kanssa, kun kyseessä on hälytys-

---

<sup>6</sup> Legislative Observatory, 2017/0015(COD) *Drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers: initial qualification and periodic training; driving licences* [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2017/0015\(COD\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2017/0015(COD)&l=en)

tai pelastusajoneuvoina käytettävät tai puolustusvoimien, väestönsuojelun, palokunnan, yleisestä järjestyksestä vastaavien laitosten ja kiireellisten sairaankuljetuspalvelujen käytössä tai valvonnassa olevat ajoneuvot.

Artiklan 2.1 d alakohtaan on lisätty uusi poikkeus direktiivin soveltamisalasta kuljettajille, jotka kuljettavat ajoneuvoja, joiden kuljettamiseen vaaditaan D- tai D1-luokan ajokortti ja joita huoltohenkilöstö kuljettaa ilman matkustajia liikenteenharjoittajan käyttämän lähimmän huoltotukikohdan läheisyydessä sijaitsevaan huoltokeskukseen tai sijaitsevasta huoltokeskuksesta, edellyttäen, että tällaisten ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi.

Artiklan 2.1 uudessa f kohdassa ajokortin ja ammattipätevyyskoulutuksen tai jatkokoulutuksen suorittamiseksi suoritettavan ajo-opetuksen osalta on täsmennetty, että ammattipätevyysdirektiivin soveltamatta jättäminen edellyttää, ettei ajoneuvoja käytetä kaupallisessa tavara- tai henkilöliikenteessä. Kuitenkin saa lisäajo-opetusta työpaikalla tapahtuvan oppimisen aikana suorittaa ilman ammattipätevyyttä, jos kyseisen henkilön seurassa on toinen henkilö, jolla on CAP-todistus (voimassa oleva, ammattitaitoa osoittava todistus; Certificate of Professional Competence (CPC)), tai ajo-opettaja, kyseisessä alakohdassa säädettyyn tarkoitukseen käytettyä ajoneuvoluokkaa varten.

2 artiklaan lisätyillä uudella 2 ja 3 kohdalla on laajennettu poikkeuksia direktiivin soveltamisalasta maaseudulla suoritettavien kuljetusten ja maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavien yritysten omaa liiketoimintaansa varten käyttämien ajoneuvojen osalta.

Ammattipätevyysdirektiivin soveltamisalan poikkeusten muutoksilla on tarkoitus parantaa johdonmukaisuutta erityisesti EU:n tieliikenteen sosiaalilainsäädännön soveltamisalan kanssa ja tilanteissa joissa ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi ja joissa ammattipätevyyden vaatimusten noudattamisen edellyttäminen kuljettajilta aiheuttaisi kuljettajille kohtuutonta rasitusta. Direktiivin johdanto-osan mukaan ajoneuvon kuljettamisen ei yleensä katsota olevan kuljettajan päätoimi silloin, kun siihen käytetään vähemmän kuin 30 prosenttia säännöllisestä kuukausittaisesta työajasta.

#### *Muun koulutuksen huomioiminen*

Ammattipätevyysdirektiivin on lisätty jäsenvaltioille mahdollisuus lukea hyväksi muussa EU-lainsäädännössä vaadittua koulutusta osaksi perustason ammattipätevyyskoulutusta ja jatkokoulutusta. Näihin on direktiivissä säädetty sisältyvän muun muassa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/68/EY vaarallisten aineiden sisämaakuljetuksista edellytetty *vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva koulutus*, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 181/2011 matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä edellytetty *vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävä koulutus* sekä neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1/2005 eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana edellytetty *eläinkuljetuksia koskeva koulutus*. Jatkokoulutuksen osalta muussa EU-lainsäädännössä vaaditun erityiskoulutuksen hyväksi lukeminen on rajattu enintään yhdeksi (1) vaadituista 7 tunnin jaksoista. Jäsenvaltiot voivat direktiivin mukaan kuitenkin päättää, että direktiivissä 2008/68/EY vaadittu, vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva suoritettu erityiskoulutus luetaan kahdeksi vaadituista 7 tunnin jaksoista, edellyttäen, että tämä on ainoa jatkokoulutuksessa huomioon otettava muu koulutus.

### *Verkko-opetus*

Uuden ammattipätevyysdirektiivin liitteen mukaan direktiivin 2003/59/EY liitettä I, jaksoa 2, kohtaa 2.1, muutetaan niin, että kohtaan on lisätty säännös siitä, että jäsenvaltiot voivat perustason ammattipätevyyskoulutuksessa sallia, että hyväksytty koulutuskeskus antaa osan koulutuksesta tieto- ja viestintätekniiikan välineiden avulla, kuten verkko-opetuksena, varmistaen samalla, että koulutuksen korkea laatu ja tehokkuus säilytetään ja että valitaan oppiaineet, joissa tieto- ja viestintätekniiikan välineitä voidaan käyttää tehokkaimmin. Jäsenvaltioiden on erityisesti edellytettävä luotettavaa käyttäjän tunnistusta ja asianmukaisia valvontakeinoja. Liitteen 3 jakson 4 alakohdan mukaan tieto- ja viestintätekniiikan välineiden avulla annettavaa koulutusta koskevat säännökset koskevat myös nopeutettua perustason ammattipätevyyskoulutusta.

Myös jatkokoulutuksen osalta direktiivin I liitteen 4 jaksoon on lisätty säännökset siitä, että verkko-opetusta käytettäessä hyväksytyn koulutuskeskuksen on varmistettava, että koulutuksen asianmukainen laatu säilytetään, mukaan lukien valitsemalla oppiaineet, joissa tieto- ja viestintätekniiikan välineitä voidaan käyttää tehokkaimmin. Jäsenvaltioiden on erityisesti edellytettävä luotettavaa käyttäjän tunnistusta ja asianmukaisia valvontakeinoja. Direktiivin mukaan verkko-opetuksen kesto voi jatkokoulutuksessa olla enintään 12 tuntia. Direktiivi ei mahdollista kansallisia poikkeuksia verkko-opetuksen enimmäismäärästä.

### *Jatkokoulutusta koskevat muutokset*

Jatkokoulutuksen osalta direktiivin 7 artiklaan on lisätty vaatimuksia jatkokoulutuksen sisällöstä ja toteuttamistavasta. Artiklan mukaan jatkokoulutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota tieturvallisuuteen, työterveyteen ja -turvallisuuteen ja ajamisen ympäristövaikutusten vähentämiseen. Artiklan 7.2 kohdan mukaan koulutus muodostuu luokkaopetuksesta, käytännön koulutuksesta ja, jos sitä on saatavilla, tieto- ja viestintätekniiikan välineiden avulla tai korkeatasoisissa simulaattoreissa annettavasta koulutuksesta. Korkeatasoista simulaattoria ei ole direktiivissä määritelty tarkemmin. Lisäksi koulutukseen on kuuluttava useita oppiaineita ja aina vähintään yksi tieturvallisuuteen liittyvä oppiaine. Koulutukseen sisältyvissä oppiaineissa on otettava huomioon asiaankuuluvan lainsäädännön ja tekniikan kehitys sekä mahdollisuuksien mukaan kuljettajan erityiset koulutustarpeet. Direktiivin liitteen I, jakson 4 vaatimusta on täydennetty siten, että koulutuksen sisällössä on otettava huomioon kuljettajan harjoittamaan kuljetustoimintaan liittyvät erityistarpeet ja asiaankuuluvan lainsäädännön ja tekniikan kehitys sekä mahdollisuuksien mukaan kuljettajan erityiset koulutustarpeet. Mainittuun 35 tunnin keston olisi kuuluttava useita eri oppiaineita, myös kertauskoulutusta, jos ilmenee, että kuljettaja tarvitsee erityistä tukiopetusta. Vähintään yhteen koulutuskurssin jaksoista on kuuluttava liikenneturvallisuuteen liittyvä oppiaine.

Direktiivin I liitteen 4 jaksoon on lisätty säännös siitä, että joka viides vuosi suoritettavan 35 tunnin jatkokoulutuksen vähintään 7 tunnin jaksot voidaan jakaa kahdelle peräkkäiselle päivälle.

### *Ammattipätevyyden merkitseminen ja osoittaminen*

Ammattipätevyysdirektiivin 10 artiklassa säädetään ammattipätevyyden merkitsemistä ajokorttiin tai kuljettajan ammattipätevyyskorttiin. Artiklaan on lisätty säännös siitä, että jos sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, jossa CAP-todistus myönnettiin, eivät voi merkitä EU:n koodia ajokorttiin, niiden on myönnettävä kuljettajalle direktiivin mukainen vakiomallinen ammattipätevyyskortti. Tällä varmistetaan vastavuoroinen tunnustaminen jokaiselle direktiivin 2003/59/EY vaatimukset täyttävälle kuljettajalle.

Jäsenvaltion myöntämä kuljettajan ammattipätevyyskortti on tunnustettava vastavuoroisesti. Toimivaltaisen viranomaisen velvoitetta tarkistaa ajokortin voimassaolo on tarkennettu siten, että ammattipätevyyskorttia myönnettäessä on tarkistettava ajokortin kelpoisuus asianomaisessa ajoneuvoluokassa.

Sellaisten direktiivin 1 artiklan b alakohdassa tarkoitettujen kolmannen maan kansalaisten, joilla on jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen kanssa työsuhde tai joita jäsenvaltioon sijoitautunut yritys käyttää, on direktiivin 10 artiklan uuden 2 kohdan mukaan myös annettava todistaa, että hänellä on tässä direktiivissä säädetty ammattipätevyys ja koulutus, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009<sup>7</sup> säädetyn kuljettajatodistuksen avulla edellyttäen, että siinä on EU:n koodi 95. Tätä direktiiviä sovellettaessa kuljettajatodistuksen myöntävän jäsenvaltion on merkittävä EU:n koodi 95 kuljettajatodistuksen kohtaan ”Huomautuksia”, jos asianomainen kuljettaja on täyttänyt tässä direktiivissä säädetty ammattipätevyys- ja koulutusvaatimukset. Artiklan 7.3 kohdan mukaan kuljettajatodistukset, joissa ei ole EU:n koodia 95 ja jotka on myönnetty ennen 23.5.2020 asetuksen (EY) N:o 1072/2009 artiklan 5 ja erityisesti sen 7 kohdan mukaisesti todisteeksi tämän direktiivin mukaisten koulutusvaatimusten noudattamisesta, hyväksytään todistuksena ammattipätevyydestä niiden voimassaolon päättämispäivään asti.

#### *Valvontaverkosto*

Ammattipätevyysdirektiiviin on lisätty uusi 10 a artikla, jossa säädetään jäsenvaltioiden velvollisuudesta vaihtaa valvontatarkoituksessa tietoja myönnettyistä ja peruutetuista CAP-todistuksista. Direktiiviin lisättyjen säännösten mukaan jäsenvaltioiden on tätä tarkoitusta varten yhteistyössä komission kanssa kehitettävä sähköinen verkosto tai pyrittävä laajentamaan olemassa olevaa verkostoa ottaen huomioon kustannustehokkainta vaihtoehtoa koskevan komission arvioinnin. Verkosto voi sisältää CAP-todistuksiin sisältyviä tietoja sekä CAP-todistuksia koskeviin hallintomenettelyihin liittyviä tietoja. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että henkilötietojen käsittely suoritetaan yksinomaan tämän direktiivin ja erityisesti tässä direktiivissä vahvistettujen koulutusvaatimusten noudattamisen todentamiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679<sup>8</sup> (jäljempänä tietosuoja-asetus) mukaisesti. Pääsy valvontaverkostoon on suojattava. Jäsenvaltiot voivat myöntää pääsyn ainoastaan tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja noudattamisen valvonnasta vastaaville toimivaltaisille viranomaisille. Valvontaverkostoa koskevat 10 a artiklan säännökset on täytäntöön pantava kansallisesti viimeistään 23.5.2021.

Kuljettajatodistuksen vastavuoroisen tunnustamisen selkeyttämisen tavoitteena on parantaa direktiivin sisäistä johdonmukaisuutta koulutuspaikkaa ja vastavuoroisen tunnustamisen hallintomenettelyjä koskevien säännösten välillä. Kuljettajakoulutuksen vastavuoroisen tunnustamisen parantaminen parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja erityisesti työvoiman liikkuvuutta. Kannustaminen tieto- ja viestintäteknologian välineiden käyttöön on myös sopusoinnussa digitaalisten sisämarkkinoiden strategian kanssa.

#### *Direktiivin tavoitteet*

---

<sup>7</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72)

<sup>8</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).



Komission 28.3.2011 julkistamassa ns. valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” tieliikennekuolemien tavoitteeksi asetettiin nollatoleranssi vuoteen 2050 mennessä. Komission tiedonannossa ”Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020” tavoitteeksi asetettiin tieliikennekuolemien puolittaminen vuoteen 2020 mennessä. Keinoina päästä tähän, komissio asetti seitsemän strategista tavoitetta, joihin sisältyivät tienkäyttäjille annettavan koulutuksen parantaminen ja vaaralle alttiiden tienkäyttäjien suojeleminen, joita nyt annettava tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin muutos osaltaan konkretisoi.

Eurooppa-neuvosto asetti 23.-24.10.2014 pitämässään kokouksessa sitovaksi tavoitteeksi vähentää EU:n kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasoihin verrattuna. Tämän päästövähennystavoitteen avulla voidaan saavuttaa Pariisin sopimuksen pitkän aikavälin tavoitteet ja kaikkien talouden alojen olisi edistettävä sen saavuttamista. Eurooppa-neuvoston mukaan liikennealalla tarvitaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa päästövähennysten ja energiatehokkuuden edistämiseen: Olisi edistytävä kohti vähäpäästöistä liikennejärjestelmää muun muassa tutkimuksen avulla ja ottamalla käyttöön jo saatavilla olevia kehittyneitä tekniikoita. Kuljettajille on annettava asianmukaista koulutusta, jotta he osaavat ajaa mahdollisimman tehokkaasti. Ammattipätevyysdirektiivissä säädetään kuljettajille annettavasta vähimmäiskoulutuksesta.

Komission liikenteen tulevaisuutta käsittelevä valkoinen kirja asettaa liikenteen kestävyuden tavoitteeksi ympäristön kannalta vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Komission mukaan ajamisen polttoainetehokkuuden painottaminen ammattikuljettajien koulutuksessa johtaisi hiilidioksidipäästöjen vähenemiseen ja polttoainekustannusten alenemiseen.

Koulutuksen nykyaikaistamista koskevat direktiivin muutokset edistävät älykkään kasvun tavoitetta tietoon ja osaamiseen perustuvassa taloudessa, jossa elinikäisellä oppimisella ja valmiuksilla mukautua teknologisiin innovaatioihin on suuri merkitys. Komission mukaan ehdotuksella tuetaan kestävää kasvua edistämällä nykyistä resurssitehokkaampaa, vihreämpää ja kilpailukykyisempää taloutta sekä osallistavaa kasvua parantamalla työllisyyttä.

Ajokorttidirektiivin muutokset liittyvät suoraan ammattipätevyysdirektiivin tarkistamiseen ja vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen käytön helpottamiseen. Ajokorttidirektiivin muutos mahdollistaa sen, että kansallisesti voidaan sallia B-luokan ajokortin haltijan kuljettaa neuvoston direktiivin 96/53/EY<sup>9</sup> 2 artiklassa tarkoitettuja vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on enemmän kuin 3 500 kg mutta enintään 4 250 kg, tavaroiden kuljettamiseen ilman perävaunua, jos kuljettajalle on myönnetty vähintään kaksi vuotta aiemmin B-luokan ajokortti, sillä edellytyksellä, että 3 500 kg:n ylittävä massa johtuu yksinomaan käyttövoimajärjestelmän lisäpainosta suhteessa sellaisen mitoiltaan saman ajoneuvon käyttövoimajärjestelmään, joka on varustettu tavanomaisella kipinäsytytteisellä tai puristusytytteisellä polttomootorilla, ja että kuorman tilavuus ei kasva suhteessa samaan ajoneuvon.

---

<sup>9</sup> Neuvoston direktiivi 96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisissä liikenteessä sallituista painoista (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59).

### 3 Nykytila ja sen arviointi

#### 3.1 Poikkeukset ammattipätevyysvaatimuksesta

Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi on pantu kansallisesti alun perin täytäntöön kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä annetulla lailla, jäljempänä *ammattipätevyyslaki*, joka on kumottu 1.7.2018 voimaan pääosin tulleella liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta annetulla lailla (301/2018). Säännökset kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä siirrettiin liikenteen palveluista annettuun lakiin. Jo kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain säätämisen yhteydessä vuonna 2007 on kansallisesti säädetty ammattipätevyysvaatimusten poikkeusten osalta joltain osin ammattipätevyysdirektiivistä poiketen.

Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin sanamuodosta poiketen kansallisessa laissa on ollut jo vuodesta 2011 säännös, jonka mukaan pelastusalan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa ei vaadita ammattipätevyyttä. Direktiivin 2 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan direktiiviä ei sovelleta mm. palokunnan ja kiireellisten sairaankuljetuspalvelujen käytössä olevien ajoneuvojen kuljettajiin, kun tieliikennettä harjoitetaan näille laitoksille osoitettujen tehtävien johdosta. Direktiivissä ei mainita tällaisiin viranomaistehtäviin kouluttavien oppilaitosten kuljetuksia, mutta laveasti tulkiten kyse voi olla palokunnan tai kiireellisten sairaankuljetuspalvelujen käytössä olevista ajoneuvoista näille laitoksille osoitettujen tehtävien johdosta.

Ammattipätevyysdirektiivin 2 artiklan entisen f kohdan ja voimassa olevan g kohdan mukaan ammattipätevyyttä ei vaadita muussa kuin kaupallisessa henkilö- tai tavaraliikenteessä. Direktiiviä implementoitaessa hallituksen esityksessä laiksi kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä esitettiin poikkeus säädettäväksi siten, että soveltamisalan ulkopuolelle jätettäisiin ajoneuvon käyttäminen yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilö- ja tavarakuljetuksiin. Kuitenkin eduskuntakäsittelyssä lakiin lisättiin säännös, jonka mukaan yksityisissä linja-autolla suoritettavissa kuljetuksissa saa ilman ammattipätevyyttä kuljettaa vain samassa taloudessa asuvia ja linja-auton on oltava jonkun heistä omistuksessa (HE 149/2006 vp, LiVM 33/2006 vp, EV 251/2006). Liikennepalvelulain II vaiheessa poikkeusta ammattipätevyysvaatimuksesta linja-autokuljetuksissa laajennettiin siten, että pikkubussilla saa samassa taloudessa kuljetettavien lisäksi kuljettaa enintään kolmea muuta henkilöä (HE 145/2017 vp, LiVM 3/2018 vp, EV 20/2018 vp). Tavarakuljetusten osalta poikkeus on kansallisessa laissa direktiivin mukainen eli yksityisissä ei-kaupallisissa tavarakuljetuksissa ei vaadita ammattipätevyyttä.

Suomessa on ollut ammattipätevyyslain muutoksen (1083/2012) yhteydessä eduskunnan tekemänä lisäyksenä (LiVM 20/2012 vp, HE 144/2012 vp) käytössä direktiivistä eroava poikkeus ammattipätevyysvaatimuksesta, jos ajoneuvo siirretään korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä sekä varikkoalueella siirrettäessä pesun, siivouksen tai tankkauksen yhteydessä. Nyt tieliikenteen ammattipätevyysdirektiiviin on lisätty poikkeus ammattipätevyysvaatimuksesta tilanteissa, joissa huoltohenkilökunta siirtää linja-autoa ilman matkustajia liikenteenharjoittajan käyttämän lähimmän huoltotukikohdan läheisyydessä sijaitsevaan huoltokeskukseen tai sijaitsevasta huoltokeskuksesta, edellyttäen, että tällaisten ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi. Säännös, jonka mukaan ilman ammattipätevyyttä saa siirtää ajoneuvoa varikkoalueella pesun, siivouksen tai tankkauksen yhteydessä, vaikuttaa tarpeettomalta, jos sitä sovelletaan valiokunnan tarkoittamalla tavalla vain ajossa selkeästi varikkoalueella liikkumatta yleiselle liikenteelle tarkoitettulla tiellä. Ammattipätevyysvaatimus koskee soveltamiskäytännön mukaan muutoinkin vain liikennettä yleiselle tielle tarkoitettulla tiellä. Valiokunnan mietinnön mukaan jatkossa olisikin selvitettävä, edellyttävätkö ehdotetun muutoksen soveltaminen ja valvonnan tehokkuuden turvaaminen varikkokäsitteen täsmentämistä laissa.

Ammattipätevyysdirektiivin implementoinnin yhteydessä vuonna 2006 liikenne- ja viestintävaliokunnan esityksestä kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annettuun lakiin lisättiin säännös, jonka mukaan ilman ammattipätevyyttä saa kuljettaa vähäisessä määrin omia tuotteita (ns. torikauppa), joita kuljettaja myy tietyssä paikassa edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen (LiVM 33/2006 vp, HE 149/2006 vp). Valiokunta katsoi tämän rinnastuvan tilanteisiin, joissa direktiivi sallii ilman ammattipätevyyttä kuljettaa materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja ammattiaan harjoittaessaan käyttää, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa.

Nyt direktiiviin on lisätty kaksi uutta poikkeusta. Ensimmäisen poikkeuksen mukaan direktiivin 2 artiklan 2 kohdan mukaan sitä ei sovelleta, jos kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät: a) kuljettajat käyttävät ajoneuvoja maaseudulla toimittaakseen tavaroita omaa liiketoimintaansa varten; b) kuljettajat eivät tarjoa kuljetuspalveluja; ja c) jäsenvaltiot katsovat, että kuljetus on satunnaista eikä vaikuta liikenneturvallisuuteen. Toisen poikkeuksen mukaan direktiivin 2 artiklan 3 kohdan mukaan direktiiviä ei sovelleta maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavien yritysten käyttämien tai ilman kuljettajaa vuokraamien sellaisten ajoneuvojen kuljettajiin, joita käytetään tavarankuljetukseen niiden omassa yritystoiminnassa, paitsi jos ajoneuvon kuljettaminen on osa kuljettajan päätoimea tai ajoneuvon kuljettaminen ylittää kansallisessa lainsäädännössä määritetyn etäisyyden ajoneuvon omistavan tai vuokraavan yrityksen asemapaikasta.

Nyt täytäntöön pantavan direktiivin poikkeukset ovat muuttuneet aiemmasta. Kansallisesti aiemmin tehtyjen, direktiivistä eroavien poikkeusten säilyttämistä tulee arvioida tarkoin muuttuneessa tilanteessa. Direktiiviä täytäntöön pantaessa tulee pyrkiä välttämään sen kanssa ristiriidassa olevien kansallisten ratkaisujen tekemistä. Direktiivin täytäntöönpano tulee notifioida komissiolle ilmoitusmenettelyssä. Notifiointiprosessin yhteydessä komissio varmistaa, että direktiivi on täytäntöön pantu kansallisesti oikein ja täysimääräisesti. Puutteet ja ristiriitaisuudet voivat johtaa rikkomusmenettelyn käynnistämiseen. Direktiivin muutoksen yhtenä syyinä ovat olleet poikkeusten tulkintaan liittyvät vaikeudet ja oikeudellinen epävarmuus useissa eri jäsenvaltioissa.

### 3.2 Muun koulutuksen huomioiminen

Muussa EU-lainsäädännössä vaaditusta erityiskoulutuksesta uusi tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi sallii jäsenvaltioiden hyväksyvän vaarallisten aineiden kuljetukseen, eläinkuljetuksiin ja vammaisuuteen liittyvään tietoisuuteen liittyvän koulutuksen. Suomessa on jo aiemmin ollut käytössä EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa tarkoitettu vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävän koulutuksen suorittaminen ja hyväksi lukeminen osana linja-autonkuljettajien perustason ammattipätevyyden suorittamista. Myös vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvä koulutus on käytännössä luettu hyväksi, vaikka asiasta ei ole nimenomaisesti säädetty kansallisessa lainsäädännössä. Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvät koulutusohjelmat hyväksytään erikseen. Samoin Suomessa on ollut käytössä ammattipätevyysdirektiivin 3 artiklan 3 kohdassa jo aikaisemmin mahdollistettu hyväksilukeminen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen (EY) 1071/2009<sup>10</sup> 8 artiklassa tarkoitetun pätevyyden osalta.

---

<sup>10</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kuomamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51–71)

Myös muuta kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattitaitoa ylläpitävää koulutusta voidaan pitää vastaavalla tavalla sellaisena, että sen hyväksilukeminen perus- ja jatkokoulutusta suorittaessa on perusteltua. Tällaisia koulutuksia ovat erityisesti ammattipätevyysdirektiivin I liitteen 2. jakson 2.1 kohdassa ja 4 jaksossa direktiivissä 2008/68/EY vaadittu vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva koulutus, asetuksessa (EY) N:o 1/2005 vaadittu eläinkuljetuksia koskeva koulutus ja henkilöliikenteessä asetuksessa (EU) N:o 181/2011 vaadittu vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävä koulutus.

### 3.3 Verkko-opetus

Suomessa on mahdollistettu verkko-opetus tähän asti lähes rajoituksetta sekä perustason ammattipätevyyskoulutuksen että jatkokoulutuksen osalta, koska aikaisemmin direktiivissä ei ollut säädetty verkko-opetuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto on kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen 12 §:n 3 momentin nojalla asettanut ehtoja verkko-opetukselle koulutuskeskuksen ja koulutusohjelman hyväksymisen yhteydessä. Ehtojen mukaan verkko-opetuksessa tulee aina olla vahva sähköinen tunnistautuminen, kun asiakas kirjautuu järjestelmään, jossa verkko-opetus suoritetaan. Koulutuskeskuksella tulee olla verkko-opetuksen seuraamiseen käyttöliittymä, jonka välityksellä opetus on valvottavissa reaaliaikaisesti. Verkko-opetukseen on aina sisällyttävä tehtäviä, joilla varmistetaan kokelaan oppiminen. Kutakin 45 minuutin opetusta kohden tulee olla vähintään yksi tehtävä. Tehtävistä on saatava palaute välittömästi joko järjestelmän tai valvojan kautta. Verkko-opetuksen aikana on oltava läsnä koulutuksen valvoja, jolla on kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen edellyttämä opettajan pätevyys. Valvojalla tulee olla riittävä tekninen osaaminen järjestelmän käyttämisestä. Koulutettavalla tulee aina olla mahdollisuus reaaliaikaisesti esittää kysymyksiä ja käydä keskustelua valvojan kanssa chatillä eli reaaliaikaisella verkkokeskustelulla, ääni- tai videoyhteydellä. Verkko-opetus on järjestettävä niin, että Liikenne- ja viestintäviraston valvojalla on halutessaan mahdollisuus päästä seuraamaan koulutusta. Verkko-opetuksen määrä ja aihe tulee olla jokaisen koulutettavan osalta jälkikäteen todennettavissa.

### 3.4 Jatkokoulutuksen toteuttaminen

Voimassa olevan kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen 4 §:n 1 momentin mukaan opetus on annettava vähintään seitsemän tunnin jaksoissa ja tällainen jakso voidaan jakaa perättäisille päiville.

Suomessa on ollut käytössä yksi EU-maiden joustavimmista jatkokoulutusjärjestelmistä pakollisen jatkokoulutuksen suorittamiseen. Suomessa jatkokoulutuksen (35 h) on pystynyt jakamaan tähänkin asti koko viiden vuoden jaksolle, jolloin ajoissa suunnitellen kuljettaja on voinut suorittaa yhden koulutuspäivän vuodessa viiden vuoden jakson aikana. Osassa EU-maista koulutusjakso ei ole ollut viittä vuotta, vaan jakso on voinut olla niinkin lyhyt kuin yksi viikko – puoli vuotta. Jos kuljettaja ei ole suunnitellut pakollista kouluttautumista ajoissa, vaan jättänyt kaikkien koulutuspäivien suorittamisen viiden vuoden jakson loppupäähän, on tarjolla voinut olla vähäisempi määrä koulutustarjontaa kalliimmalla hinnalla.

Suomessa jatkokoulutuksessa on voinut hyödyntää laajasti myös virtuaaliopetusta eli etäopetusta, jossa asiakkaan ei ole tarvitse poistua kotoaan saadakseen koulutuksen suoritettua. Etäopetusta ovat hyödyntäneet myös monet kuljetusyrietykset, jotka ovat voineet järjestää yhteisen koulutuksen jokaisella toimipisteellään samanaikaisesti ja vähentää näin tarpeetonta matkustamista. Toimijoiden kiinnostus myös verkko-opetuksen tarjoamiseen on ollut kasvavaa. Verkko-

opetuksella pyritään osittain ajasta ja paikasta riippumattomaan koulutukseen, joka tuo parhaimmillaan joustoja ja kustannussäästöjä sekä vähentää liikenteen päästöjä koulutusmatkojen vähentyessä.

Jatkokoulutuksen koulutusaiheet ovat olleet lähes vapaasti valittavissa. Ainoastaan turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistamisen koulutusta on oltava viiden vuoden jaksossa vähintään 7 tuntia. Vapaasti valittavuudella on pyritty ottamaan huomioon kuljetusyritysten erilaiset tarpeet, jotta ne pystyvät antamaan kuljettajilleen sellaista koulutusta, joka hyödyttää yritystä ja sen kuljettajia. Koulutettava aihe tulee kuitenkin olla valittuna direktiivin liitteen I oppiaineluettelosta. Osa vuosikymmeniä kuljettaja-ammattissa toimineista kuljettajista on kokenut jatkokoulutuksen itselleen tarpeettomaksi tai rahan ja ajan tuhlaamisena. Tällöin ei ole välttämättä osattu valita itselle sopivaa aihetta tai opetusmenetelmää. Perinteisen, teoriapainotteisen luokkahuoneopetuksen lisäksi tarjolla on käytännön harjoittelua, ajo-opetusta ja simulaattoriopetusta. Liikenne- ja viestintävirasto ei ole ennalta rajannut sallittuja opetusmenetelmiä vaan toimijat voivat koulutussuunnitelmassaan ehdottaa haluamiaan menetelmiä ne huolella perustellen, esimerkiksi ”opetuskävely” on hyväksytty opetusmenetelmänä. Kuljetusalan parhaiten menestyvien yritysten työntekijöitä koulutetaan jo nyt keskimäärin enemmän kuin direktiivin edellyttämä pakollisen jatkokoulutuksen tuntimäärä (35 h).

### 3.5 Ammattipätevyiden merkitseminen ja osoittaminen

Liikenteen palveluista annetun lain 39 §:n mukaan ammattipätevyys osoitetaan kuljettajan ammattipätevyyskortissa tai ajokortissa olevalla merkinnällä ammattipätevyydestä. Ammattipätevyyskortin myöntäminen tai merkinnän tekeminen ajokorttiin edellyttää, että ammattipätevyys on saavutettu tai sitä on ylläpidetty 29 §:n 1 momentin mukaisesti ja hakijan ajo-oikeus on voimassa Suomessa. Hakemus tehdään Liikenne- ja viestintävirastolle. Ammattipätevyiden merkitsemistä ajokorttiin haetaan noudattaen, mitä ajokorttilaissa säädetään. Kuljettajan on pidettävä ammattipätevyyskortti tai ajokortti, johon ammattipätevyys on merkitty, ajossaan mukana ja vaadittaessa esitettävä se poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Poliisi tai Tulli voi keskeyttää ajon, jollei asiakirja ole mukana eikä ammattipätevyys ole muutoinkaan 1 momentin mukaisesti todennettavissa. Ajon jatkaminen voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan velvoittaa todentamaan pätevyytensä poliisille määrääjässä.

Liikenteen palveluista annetun lain 5 §:n 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto myöntää maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoillepääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 (EU:n tavaraliikennelupa-asetus) 5 artiklassa tarkoitetun kuljettajatodistuksen, jolla ammattipätevyysdirektiivin uuden 10 artiklan 2 kohdan mukaan kuljettajatodistuksen myöntävän jäsenvaltion on jatkossa merkittävä EU:n koodi 95 kuljettajatodistuksen kohtaan ”Huomautuksia”, jos asianomainen kuljettaja on täyttänyt direktiivissä säädetyt ammattipätevyys- ja koulutusvaatimukset. Direktiivin 10 artiklan 2 kohdan mukaan direktiivin 1 artiklan b alakohdassa tarkoitetun kuljettajan, joka kuljettaa maanteiden tavaraliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja, on myös annettava todistaa, että hänellä on tässä direktiivissä säädetty ammattipätevyys ja koulutus EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 säädetyin kuljettajatodistuksen avulla edellyttäen, että siinä on EU:n koodi 95.

### 3.6 Valvontaverkosto

Suomi on liittynyt 1.12.2019 eurooppalaisesta ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmästä (the European Car and Driving License Information System, jäljempänä EUCARIS) tehtyyn sopimukseen, joka koskee osapuolten rekisteröinnistä vastaavien keskusviranomaisten tiedonvaihtoa

ajoneuvoista ja ajo-oikeuksista. Jo ennen sopimukseen liittymistä, Suomi on voinut käyttää joi-takin EUCARIS-järjestelmän palveluita EU-lainsäädännön nojalla ja sitä täytäntöönpanevan kansallisen sääntelyn nojalla. EU ei ole sopimuksessa osapuolena, mutta sen sääntely velvoittaa jäsenvaltioita käyttämään EUCARIS-järjestelmää ja sen palveluita. Suoraan velvoitetaan Eucariksen käyttöön Prüm-palvelun ja CBE-palvelun osalta.

EUCARIS ei ole erillinen tietokanta vaan järjestelmä, jonka avulla tietoja voidaan vaihtaa vi-ranomaisten kesken niiden omista rekistereistä. Järjestelmän tavoitteena on varmistaa sopimus-valtioiden rekisterien ajantasaisuus ja luotettavuus, edistää ajo-oikeuksiin ja ajoneuvoihin liit-tyvän rikollisuuden torjuntaa ja tutkimista sekä tehostaa sopimusvaltioiden hallintoa tarjoamalla tarvittavia tietoja nopeasti ja tehokkaasti. Tavoitteena on, että ammattipätevyysdirektiivin 10 a artiklassa tarkoitettu tietojen vaihto myönnettyistä tai peruutetuista CAP-todistuksista voitaisiin toteuttaa EUCARIS-järjestelmän avulla.

## **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

Direktiivillä on muutettu tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä säädettyjä poikkeuksia, jol-loin ammattipätevyyttä ei vaadita. Direktiivillä on myös täsmennetty vaatimuksia tieto- ja vies-tintätekniikan hyödyntämisestä opetuksessa sekä muun EU-lainsäädännön mukaisen koulutuk-sen hyväksi lukemisesta ammattipätevyyskoulutuksessa. Direktiiviin lisätyt verkko-opetuksen määrää koskevat säännökset rajoittavat verkko-opetuksen käyttöä nykyisestä. Erityisesti jatko-koulutus on Suomessa ollut aikaisemmin mahdollista suorittaa jopa kokonaan verkko-opetuk-sena. Täytäntöön pantavan EU-sääntelyn liikkuvarana on verraten pieni.

Direktiivin täytäntöönpanoon liittyvät muutokset annetaan muuttamalla liikenteen palveluista annettua lakia. Liikenteen palveluista annetun lain kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammatti-pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä ehdotetaan muutettavaksi siltä osin kuin direktiivin säännökset edellyttävät. Liikenteen palveluista annettuun lakiin lisätään myös tarkemmat sään-nökset kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säilyttämi-sestä. Osa täytäntöönpanoon liittyvistä säännöksistä annetaan muuttamalla linja-auton- ja kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annettua valtioneuvoston asetusta.

Lisäksi esitetään ajokorttilakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtäväksi myös muu-tamia direktiivistä riippumattomia muutoksia ja korjauksia. EU-sääntelyn täytäntöönpanoon liittymättömistä muutoksista keskeisiä ehdotuksia ovat liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtävä muutos kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säi-lyttämisestä, ajokorttilakiin tehtävät muutokset, jotka koskevat ajoterveysvaatimusten tiukenta-mista, mitä tulee yöaikaisiin epileptisiin kohtauksiin, sekä autokoulujen oppilaskirjanpitoon ja sen säilyttämiseen liittyvät muutokset (81 §).

### **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

#### *Direktiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösehdoitusten vaikutukset*

Direktiivin tarkoituksena on tiukentaa normeja uusien kuljettajien osalta sekä ylläpitää ja pa-rantaa ammatissa jo toimivien kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattitaitoa koko EU:ssa. Säädosmuutoksilla pyritään erityisesti vähentämään liikenteen vaaratilanteita lisäämällä kuljet-tajien tietoisuutta riskeistä ja sitä kautta parantamaan tieliikenneturvallisuutta. Direktiivissä sää-detään myös ammattitaitoa koskevista normeista kilpailun oikeudenmukaisuuden varmistam-

miseksi koko EU:ssa. Kuljettajatodistuksen vastavuoroisen tunnustamisen selkeyttäminen parantaa direktiivin sisäistä johdonmukaisuutta koulutuspaikkaa ja vastavuoroisen tunnustamisen hallintomenettelyjä koskevien säännösten välillä. Kuljettajakoulutuksen vastavuoroisen tunnustamisen helpottaminen parantaa EU:n sisämarkkinoiden toimintaa ja erityisesti työvoiman liikkuvuutta myös suomalaisten kuljettajien osalta.

Komission direktiivin vaikutuksista tekemän arvion mukaan ammattipätevyyskortin antamisella korjattaisiin vastavuoroiseen tunnustamiseen liittyvä puute ja sillä voitaisiin vaikuttaa 46 700 kuljettajaan (vuoden 2016 tieto). Koulutuksen toistuvan luonteen vuoksi tällaisten tapaus-ten määrä voisi 15 vuodessa nousta 100 000 kuljettajaan. Koulutuksen sisällön lujittamisella on myönteinen vaikutus tieliikenneturvallisuuteen ja polttoainetehokkuuteen, joskin direktiivi on luonteeltaan täydentävä monien tieliikenneturvallisuuteen ja polttoainetehokkuuteen vaikuttavien seikkojen osalta, jolloin myös vaikutusten uskotaan jäävän vähäisiksi. Poikkeusten ja ammattiin pääsyn alaikärajan johdonmukaistaminen koko EU:ssa voisi lieventää pulaa alalle tulevasta uusista kuljettajista.

Direktiivin myötä viranomaisille ja yrityksille koituvia hallinnollisia kustannuksia voitaisiin alentaa sujuvoittamalla vastavuoroiseen tunnustamiseen liittyviä hallinnollisia menettelyjä. Laki-ehdotuksen arvioidaan sujuvoittavan vähäisessä määrin Liikenne- ja viestintäviraston teke-mää ammattipätevyyskorttien vastavuoroista tunnustamista. Komissio arvioi EU-tason kustannuk-siksi 6,3 miljoonaa euroa vuosina 2018-2030. Muutoksen katsotaan hyödyttävän kuljetustoi-mialaa tuomalla kustannussäästöjä, joiden arvioidaan EU:ssa olevan yrityksille 2,3 miljoonaa euroa ja kuljettajille 6,7 miljoonaa euroa vuosina 2018–2030. Kansallisen tason kustannussääs-töistä ei ole käytettävissä tarkkaa arviota.

Direktiivimuutoksella tehostetaan koulutusjärjestelmää, koska perustason ammattipätevyyteen johtavan koulutuksen ja jatkokoulutuksen sisältöä tarkistetaan turvallisuuden parantamiseksi ja ympäristöhyötyjen saamiseksi. Komissio on katsonut tämän lieventävän sisältöjen muuttumi-seen liittyviä siirtymäkustannuksia (yhteensä 14,1 miljoonaa euroa vuosina 2018-2030). Suurin osa kuljetusyrityksistä EU:ssa ja Suomessa on mikroyrityksiä tai pieniä ja keskisuuria yrityksiä (pk-yrityksiä). Tämän alan yrityksistä 65-95 prosentilla on alle kymmenen työntekijää. Koska myös mikroyritykset kuuluvat direktiivin soveltamisalaan, direktiivillä olisi niihin vaikutuksia lähinnä vastavuoroiseen tunnustamiseen liittyvän menettelyn, koulutuksen sisällön muuttumi-sen ja poikkeusten nykyistä johdonmukaisemman soveltamisen kautta. Tällä on positiivinen vaikutus myös suomalaisiin kuljetusyrityksiin.

Direktiivin sisältämistä poikkeuksista koskevista muutoksista kaupallisten kuljetusten kiellolla ajokortti- ja ammattipätevyyskoulutuksessa voi olla negatiivisia vaikutuksia osalle suomalaisista toimijoista, sillä kieltä voi käytännössä vaikeuttaa ammatillisen koulutuksen järjestämistä ja ammatin harjoittelua. Vaatimus ei vaikuttaisi koteudesta kuukaudesta kolmeen vuoteen kestä-vässä ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevien työharjoittelussa tapahtuviin kuljetuksiin koulutuskeskuksen hyväksymisasiakirjalla ajokortin suorittamisen jälkeen, koska sen sisältä-mää 3 artiklaa ei ehdoteta muutettavaksi. Sen sijaan rajoitus voisi koskea ennen ajokortin suo-rittamista opettajan ohjauksessa tapahtuvan opetusajon kuljetuksia.

Työ- ja elinkeinoministeriön alaisena työvoimakoulutuksena ei ole arvioitu järjestettävän tieliik-enteen ammattipätevyyskoulutusta siten, että pakollista ajo-opetusta annettaisiin kaupallisissa kuljetuksissa esimerkiksi työpaikalla tapahtuvana koulutuksena. Vaikka pakollinen ajo-opetus ei olisi enää mahdollista kaupallisissa kuljetuksissa, siitä ei ole arvoituvan haittaa työvoimakou-lutuksen järjestämisessä. Työ- ja elinkeinoministeriöllä ei ole keskitettyä tietoa työvoimakou-lutuksena järjestettävän kuljettajakoulutuksen toteutuksesta koulutussisältöjen tai toteutusmuo-ton tarkkuudella. Uudenmaan ja Pirkanmaan ELY-keskuksista saadun tiedon mukaan, niiden

järjestämien koulutusten toteutuksessa ei käytetä kaupallisia kuljetuksia ajo-opetuksessa. Muualla Suomessa näin voi kuitenkin joissakin tilanteissa tapahtua. ELY-keskukset voivat hankkia muuta ei-tutkintoon johtavaa kuljetusalan työvoimakoulutusta, johon voi sisältyä esimerkiksi ammattipätevyyskoulutuksen uusiminen. Näissä koulutuksen toteuttajina voivat olla myös muut (yksityiset) koulutuspalvelujen tuottajat kuin opetus- ja kulttuuriministeriön järjestämisluvan omaavat tahot. Näiden tahojen osalta ei ole tietoa, miten mahdollinen ajo-opetus käytännössä toteutetaan.

Vuoden 2018 alusta lukien kaikki tutkintotavoitteinen (koko tutkintoon tai tutkinnon osaan tähtäävä) työvoimakoulutus on toteutettu opetus- ja kulttuuriministeriön valtionosuusrahoituksella ja opetus- ja kulttuuriministeriön järjestämisluvan nojalla, joten näissä koulutuksissa sovelletaan samoja käytäntöjä kuin opetus- ja kulttuuriministeriön alaisessa muussa omaehtoisessa ammatillisessa koulutuksessa.

Jatkokoulutuksessa edellytetään vähimmäismäärä ennakoivan ajamisen koulutusta, mutta tämän tai muiden koulutusaiheiden sisällölle ei muuten ole määritelty saman aihealueen useampikertaista suorittamista koskevia rajoituksia. Ehdotuksen mukaisten samaa aihealuetta koskevan rajoituksen valvominen on käytännössä vaikeaa eikä sitä voi pitää erityisen tarkoituksenmukaisena, sillä samastakin aihealueesta voidaan muodostaa vaihtelevia opetuskokonaisuuksia. Myös muilla toimialoilla EU:n edellyttämiä kuljettajien jatkokoulutuksia on hyväksytty osana jatkokoulutusta, jos koulutusta koskevat vaatimukset ovat täyttyneet ja niistä on ollut esittää asianmukainen todistus. Vaihtoehtoisten koulutustapojen salliminen monipuolistaa opetuksen toteutusta.

Direktiivin uusi h kohta (2 artikla, 1 kohta) selkeyttää poikkeusten soveltamista esimerkiksi maatilán ajoissa, mikä nykyisin elinkeinon harjoittamisena ei kuulu poikkeusten soveltamisen piiriin. Käytännössä uusi poikkeuskohta poistaisi ammattipätevyysvaatimukset esimerkiksi maatalouden harjoittajilta, jotka suorittavat oman tilán kuljetuksia kuorma-autolla tai kuorma-autokorttia edellyttävällä traktorilla (rakenteellinen nopeus yli 60 km/h). Tällöin poistuisi vaatimus perustason ammattipätevyyden suorittamisesta ja viiden vuoden välein tapahtuva ammattipätevyyskortin uusiminen jatkokoulutuksineen ja siitä aiheutuvine kustannuksineen.

Lausuntokierroksella sidosryhmät nostivat esiin seuraavat keskeisimmät kansalliset vaikutukset. Ajo-opetusta tarjoavat yritykset ovat viime vuosina tehneet suuria investointeja tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla annettavaan koulutukseen. Mikäli direktiivin I liitteen 4 jakson rajoitukset muodostuisivat esteeksi tällä tavalla annettavalle koulutukselle, olisi direktiivillä negatiivinen vaikutus kyseisten yritysten toimintaan ja digitalisaation kehitykseen ajo-opetuksessa yleisesti. Verkko-opetuksen enimmäismäärän rajaaminen 12 tuntiin vaikuttaisi negatiivisesti myös liikenteen päästöihin.

#### *Direktiivin täytäntöönpanoon liittymättömien säännösehdotusten vaikutukset*

Ajokorttilakiin tehtävällä muutoksella, jolla yöaikaiset epileptiset kohtaukset rinnastetaan päiväaikaisiin kohtauksiin, on positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen, sillä yöaikaiset epileptiset kohtaukset ovat liikennelääketieteen erikoislääkäreiden yksimielisen näkemyksen mukaan suuri riski kuljettajan ajokyvyille ja turvalliseen liikkumiseen. Tähän asti asiasta on ohjeistettu Liikenne- ja viestintäviraston terveydenhuollon ammatillisille suunnatussa Ajoterveysohjeissa. Korkein hallinto-oikeus on vuosikirjaratkaisussaan KHO:2019:17 kiinnittänyt huomiota oikean säädöstason valintaan.



Ajokorttilakiin tehtävällä muutoksella oppilaskirjanpidon säilyttämisestä ja siihen liittyvistä henkilötiedoista on arvioitu olevan seuraavat vaikutukset: Tarkempi säädös helpottaisi viranomaisen toimintaa kokoamalla velvoitteet opetuksen valvonnan näkökulmasta yhdeksi ajantasaiseksi kokonaisuudeksi. Lisäksi säädöksellä yhdenmukaistettaisiin tietojen säilytysaikaa kirjanpitoaineistoa koskevien säilytysaika säännösten mukaisen säilytysajan kanssa. Tällä parannettaisiin verottajan ja Liikenne- ja viestintäviraston valvontamahdollisuuksia tietojen vertailtavuuden parantuessa. Asiakkaiden ja sidosryhmien toimintaan muutoksella on arvioitu olevan selkeyttävä vaikutus, sillä säädös selkeyttäisi ja helpottaisi kuljettajaopetusta antavien toimijoiden toimintaa kokoamalla velvoitteet yhdeksi kokonaisuudeksi. Lisäksi kuljettajaopetusalan toimijoiden oikeus oppilaskirjanpilotietojen säilyttämiseen turvattaisiin laintasolla, jolloin ei synny epäselvyyttä tietojen säilytysoikeuden laajuudesta tai kestosta säädöksessä tarkoitettujen tietojen osalta. Säädöksellä turvattaisiin se, että opetuksen saaneella henkilöllä olisi mahdollisuus saada tiedot käydystä koulutuksesta ja sen sisällöstä määrätyn ajan kuluessa, esimerkiksi tilanteessa, jossa kuljettajaopetus on syystä tai toisesta keskeytynyt ennen kuljettajantutkimuksen suorittamista ja opetusta jatketaan myöhemmässä vaiheessa.

## **5 Muut toteuttamisvaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

### **5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

Valtaosa direktiivin säädöksistä ovat verraten yksityiskohtaisia eivätkä jätä kansallista harkintavaltaa. Direktiivi jättää kuitenkin kansallisesti päätettäväksi uusien poikkeusten osalta, mikä määritellään maaseuduksi ja mikä satunnaisesti ajoksi. Harkintavaltaa rajoittaa kuitenkin velvoite huomioida liikenneturvallisuus ja sen parantaminen. Liikenneturvallisuuden vaarantumista tulee tarkastella mm. tietyypin, liikennemäärien ja vaaralle alttiiden tienkäyttäjien lukumäärän tai haavoittuvuuden (jalankulkijat, lapset, iäkkäät, liikuntarajoitteiset henkilöt) perusteella. Kun ajoneuvoa ei kuljeteta usein, kuljettaminen tapahtuu maaseudulla ja kuljettajat toimittavat tavaroita omaa liiketoimintaansa varten, on riski yleiselle liikenneturvallisuudelle vähäinen. Direktiivissä ei ole määritelty, mitä tarkoitetaan ”maaseudulla”, koska olosuhteet yksittäisen jäsenvaltion alueella, koko unionista puhumattakaan, ovat erilaisia maantieteen, ilmaston ja väestötiheyden kannalta katsottuna.

Direktiivin mukaan jäsenvaltion on voitava määrittää kansallisessa lainsäädännössään yrityksen asemapaikasta laskettavat suurimmat sallitut etäisyydet, joihin poikkeuksia sovelletaan. ”Yleis-eurooppalaista” etäisyyttä, jota maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavien henkilöiden on työnsä yhteydessä kuljettava, ei voida määrittää jäsenvaltioiden erilaisuudesta johtuen. Kilometreihin perustuvan etäisyyden määrittely on Suomessa hankalaa alueiden erilaisuuden johdosta; esimerkiksi Helsingissä sijaitsevat Viikin koetilat pellot ovat maaseutumaisesta aluetta keskustan läheisyydestä huolimatta.

Yhtenä vaihtoehtona maaseudun määrittämiseksi on valmistelun aikana pohdittu myös asukastiheyden käyttämistä. Maaseudun määritelmänä voitaisiin käyttää esimerkiksi Suomen ympäristökeskuksen yhdessä Oulun Yliopiston Maantieteen laitoksen kanssa kehittämän paikkatietopohjaisen alueluokituksen mukaista harvaan asuttua maaseutua tai sen lisäksi ydinmaaseutua ja maaseudun paikalliskeskuksia sekä kaupunkien läheisiä maaseutuja. Tämä luokittelu ei ole lainsäädäntöön perustuva, mutta esimerkiksi päivittäistavarakauppalveluiden tukemisesta monipalvelukeskuksina harvaan asutuilla maaseutualueilla vuosina 2019–2021 annetussa valtioneuvoston asetuksessa (357/2019) on käytetty tämän luokituksen mukaista harvaan asutun maaseudun määritelmää. Poliisin valvonnan kannalta tämän määritelmän käyttäminen voi olla hankalaa, vaikkakin asia on tarkistettavissa Maanmittauslaitoksen karttapalvelusta.

## 5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Myös muissa EU-jäsenvaltioissa direktiivien implementointityö on kesken. Hallituksen esityksen kirjoitushetkellä (15.1.2020) direktiivin olivat implementoineet vasta Kroatia, Liettua ja Slovakia. Ao. maiden lainsäädäntö on saatavilla vain kroatiaksi, liettuaksi ja slovakiksi. Tarkkoja tietoja direktiivien implementoinnista ja suunnitelmista kansallisen liikkumavaran käytöstä on vaikea saada, lisäksi tehdyt linjaukset voivat vielä muuttua lainsäädännön valmisteluprosessin edetessä. Tietoja direktiivin täytäntöönpanosta muissa jäsenvaltioissa ei ollut saatavilla hallituksen esityksen valmistelun aikana.

## 6 Lausuntopalaute

Hallituksen esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot seuraavilta tahoilta: Antin Autokoulu Oy, Ammattipätevyyskouluttajat ry, Ammattiosaamisen kehittämisyhdistys AMKE ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, CAP-Group Oy, Careeria Oy, Datadrivers Oy, Elinkeinoelämänkeskusliitto EK ry, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY-keskukset), Helsingin kaupunki, Keskuskauppakamari, Kuljetusalan työelämätoimikunta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Linja-autoliitto, Logistiikkayritysten Liitto ry, maa- ja metsätalousministeriö, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK, oikeusministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, Opetushallitus, Poliisihallitus, Puolustusvoimat, Rahtarit ry, Stadin Ammattiopisto, Suomen Ammatillinen Akatemia Oy, Suomen Autokoulu liitto ry, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Tampereen Aikuiskoulutuskeskus, Tietosuojavaltuutettu, TTS Työtehoseura, työ- ja elinkeinoministeriö, Vantaan ammattiopisto Varia. Lausuntopyyntö on ollut avoimesti lausuttava Lausuntopalvelu.fi-palvelussa 24.1.-23.2.2020. Lausuntoaika on tavanomaista lyhyempi, koska sidosryhmiä on kuultu jo direktiivimuutosten valmistelun yhteydessä. Direktiivin täytäntöönpanosta on kerrottu lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston järjestämässä Tieliikenteen säädösinfossa 18.11.2019. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntija on ollut kertomassa asiasta Ammattipätevyyskouluttajat ry:n tilaisuudessa 26.11.2019.

Lausunnon antoivat Ammattipätevyyskouluttajat ry, Antin Autokoulu Oy, Autoalan Keskusliitto ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Autotuoajat ja -teollisuus ry, CAP-Group Oy, Datadrivers Oy, INFRA ry, Keminem, Koneyrittäjät ry, Liikenneopetus ry, Liikenneturva, Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry, Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry, Liikenne- ja viestintävirasto, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, maa- ja metsätalousministeriö, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, oikeusministeriö, Opetushallitus, opetus- ja kulttuuriministeriö, Poliisihallitus, puolustusministeriö, Pääesikunta, Rahtarit ry, SKAL ry, Stadin ammatti- ja aikuisopisto, Suomen Ammatillinen Akatemia Oy, Suomen Autokoulu liitto ry ja Suomen Huolinta- ja Logistiikka ry, tietosuojavaltuutetun toimisto, Traffica Oy, Valox Oy ja yksi yksityishenkilö. Lausunnonantajista maa- ja metsätalousministeriö, puolustusministeriö, Pääesikunta ja Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa esitysluonnoksesta.

Lausunnonantajat olivat pääasiassa samaa mieltä esitysluonnoksesta ja sen muutostarpeista. Lausunnoissa nousi esille liikenteen palveluista annetun lain muutosehdotukset koskien 28, 29, 34 ja 38 §:ää, ajokorttilain muutosehdotukset koskien 5, 42 ja 81 §:ää sekä kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muutosehdotukset koskien 4 ja 11 §:ää.

Liikenteen palveluista annetun lain osalta lausuttiin seuraavasti. Useat lausunnonantajat lausivat poikkeuksista kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyysvaatimuksesta 28 §:ssä.

Useissa lausunnoissa huomautettiin 28 §:n 1 momentin 3 kohdan yhdistävän direktiivin 2 artiklan 1 kohdan c ja d alakohtien soveltamisalan poikkeukset. Yhdistämisen myötä direktiivin 1 kohdan d alakohdan edellytys siitä, että ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi on laajentunut koskemaan direktiivin 1 kohdan c alakohtaa. Ongelman ratkaisemiseksi ehdotettiin 3 kohdan jakamista kahdeksi erilliseksi kohdaksi. Liikenne- ja viestintävirasto sekä Poliisihallitus esittivät lausunnoissaan harkittavaksi säännöksissä tarkoitettua päätoimisuuden määrittelemistä. Lisäksi 28 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainitun varikkoalueen lausuttiin olevan liian rajaava. Kohdan sanamuotoa toivottiin yleisesti muutettavaksi siten, että se kattaa myös ajoneuvojen myynti- ja markkinointitapahtumiin liittyvät siirtoajat ja ajoneuvojen siirron myyntipisteiden välillä.

Useat lausunnonantajat toivoivat tarkennusta ehdotetun lain 28 §:n 1 momentin 5 kohtaa koskien. Useassa launnossa esitettiin 5 kohdan a alakohdan poistamista, koska muuten ammattipätevyyden ajo-opetus muuttuisi ajokorttiopetuksen kaltaiseksi ja vähentäisi käytännönläheistä ammattipätevyyskoulutusta. 5 kohdan b alakohtaa kuitenkin kannatettiin, sillä se ei sisällä a alakohdan kaltaista rajatusta kaupalliseen tavara- tai henkilöliikenteeseen.

28 §:n 1 momentin 8 kohtaa koskien toivottiin täsmennystä ja direktiiviä vastaavaa sanamuotoa niin, ettei kuljettajalta edellytetä, että hän käyttää kuljetettua esinettä työssään välittömästi kuljetuksen jälkeen. Lisäksi useissa lausunnoissa esitettiin maaseuturajauksen sekä tori- ja markkinapaikkarakauksen lisäämistä. Ehdotetun sadan kilometrin rajauksen 28 §:n 1 momentin 9 kohdassa todettiin olevan liian laaja.

29 §:n osalta esitettiin 5 momenttiin määräyksenantovaltuuden lisäämistä Liikenne- ja viestintävirastolle sen järjestämisen perustason ammattipätevyyskokeen sisällöstä ja toteutuksesta.

34 §:n 1 momentin toisen lauseen tilalle ehdotettiin muotoilua, jossa jatkokoulutukseen tulisi kuulua vain liikenneturvallisuuteen liittyvää opetusta ja, joka mahdollistaa muun EU-lainsäädännössä vaaditun koulutuksen hyväksilukemista.

Ehdotuksiin 38 §:ssä kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien tietojen säilyttämisestä ja etenkin tietojen hävittämisestä pyydettiin selvennystä. Oikeusministeriön lausunnon mukaan henkilötietojen säilyttämisestä säädettyä tulee ottaa huomioon EU:n tietosuojasetus ja arvioida perusteet kansallisen liikkumavaran käyttämiseksi. Ehdotetun 38 §:n suhdetta yleiseen tietosuojasetukseen tulee käsitellä ja arvioida, sekä täsmentää mihin direktiivin säännöksen täytäntöönpanoon 38 §:ään tehtävä muutos perustuu. Tietosuojavaltuutetun toimisto lausui kaikkea koulutuksen järjestämistä koskevan tiedon säilyttämiseen liittyen, ettei kansallisella lailla voida säätää yleisen tietosuojasetuksen 5 artiklan henkilötietojen käsittelyä koskevia periaatteita laajemmasta oikeudesta henkilötietojen käsittelyyn. Yleisen tietosuojasetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan henkilötietojen on oltava rajoitettuja siihen, mikä on tarpeellista niiden käsittelytarkoituksiin nähden. Tietosuojavaltuutetun toimisto huomautti launnossaan, ettei säännösehdotuksesta tai sen perusteluista käy ilmi, mitä kaikkea koulutuksen järjestämistä koskevat tiedot pitävät sisällään ja minkä vuoksi kaikkien tietojen säilyttäminen on tarpeellista. Lisäksi launnossa pyydettiin arvioimaan, sisältääkö 38 §:ssä tarkoitettut henkilötiedot yleisen tietosuojasetuksen 9 artiklan 1 kohdan mukaisia henkilötietoryhmiä, kuten tietoja koulutettavan terveydentilasta. Mikäli käsiteltävät tiedot sisältävät 9 artiklan 1 kohdan mukaisia henkilötietoja, tulee koulutuskeskuksella olla lähtökohtaisesti 9 artiklan 2 kohdan mukainen käsittelyperuste niin henkilötietojen säilyttämiselle kuin muulle käsittelylle.

Ajokorttilain osalta lausuttiin seuraavasti. Opetus- ja kulttuuriministeriö ehdotti 5 §:n 1 momentin b kohdan muuttamista voimassa olevan tutkintorakenteen mukaiseksi. Useissa lausunnoissa

5 §:n 3 momentin osalta pidettiin tärkeänä, että ammatillisen koulutuksen opiskelija voi ehdotetun muutoksen jälkeen edelleen ajaa D-luokan ajokorttia edellyttävää ajoneuvoa koulutuksen aikana hyväksymisasiakirjalla ja että ammatillisessa koulutuksessa linja-autonkuljettajiksi opiskelevat 18-vuotiaat voivat päästä D-ajokorttitutkintoon ennen koko ammatillisen tutkinnon suorittamista. 5 §:n 6 momenttia koskien opetus- ja kulttuuriministeriö sekä Opetushallitus esittivät tehtäväksi korjausta, joka mahdollistaisi nykyistä sanamuotoa laajemmin kuljettajien opiskeluun liittyvät ajot.

Ehdotettua lisäystä 17 §:n 2 momentissa unenaikaisista epileptisistä kohtauksista kannatettiin.

Poliisihallitus lausui vastustavansa 42 §:n 3 momentin 3 kohdan muutosehdotusta siitä, ettei opetuslupaharkinnassa jatkossa hyödynnettäisi poliisiasiaan tietojärjestelmää vaan asiakkaan vahvistettuja rekisterimerkintöjä rikos- ja sakkorekisterissä. Poliisihallituksen mukaan ehdotettu muutos heikentäisi merkittävästi liikenneturvallisuutta muun muassa siirtämällä etukäteen tapahtuvaa valvontaa jälkikäteiseksi valvonnaksi, johon poliisin nykyiset resurssit eivät riitä.

Lisäksi useat lausunnonantajat lausuiivat esitysluonnoksen ulkopuolelle jäävistä seikoista koskien 42 §:ää.

Autokoulun valvonnan osalta oppilaskirjanpitoa koskeviin vaatimuksiin tehdyt lisäykset 81 §:ssä lausuttiin asettavan autokoulu- ja opetuslupaopetuksen epätasa-arvoiseen asemaan, sillä vaatimukset eivät koske opetuslupaopetusta. Oikeusministeriön lausunnon mukaan esitysluonnosta tulee täydentää ja tarkastella muun muassa siltä osin, mikä on ajokorttilain 81 §:n tarkoittaman erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvien tietojen käsittelyn tietosuojasetuksen mukainen oikeudellinen perusta ja miten sääntely täyttää yleisen edun ja suhteellisuuden vaatimukset sekä miten henkilötietojen säilytysaikaa koskeva sääntely näyttäytyy tietosuojasetuksen ja perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön valossa. Lisäksi esitysluonnoksen jatkovalmistelussa tulee arvioida esitettyä tietosuojasääntelyä suhteessa perustuslain 10 §:ssä turvattuun yksityiselämän suojaan. Oikeusministeriön lisäksi myös tietosuojavaltuutetun toimisto totesi lausunnonssa, että 81 §:ään tehtävää lisäystä koskeva yleisen tietosuojasetuksen mukaisen käsittelyperusteen arviointi ja erityisten henkilötietoryhmien käsittelyä koskeva arviointi ovat osin puutteellisia.

Asetusluonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta lausuttiin seuraavasti. Useat lausunnonantajat toivoivat komission asetuksen N:o 185/2010 mukaisen lentorahdin parissa työskenteleviä kuljettajia koskevan turvatietoisuuskoulutuksen lisäämistä muun koulutuksen hyväksilukemista ammattipätevyyskoulutuksessa koskevaan 3 §:n 1 momenttiin. Lisäksi ehdotetun 3 §:n 2 momentin osalta lausuttiin, että muun koulutuksen huomioimista koskeva rajoitettu tuntimäärä koskee ammattipätevyysdirektiivissä vain jatkokoulutusta.

Liikenne- ja viestintävirasto esitti launnonssa, että asetusluonnoksen 3 §:n 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukainen liikenteestä vastaavan henkilön pätevyys voitaisiin hyväksilukea vain perustason ammattipätevyyden suorittamisen yhteydessä. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisen pätevyyden suorittaminen vastaa paremmin perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamisen tavoitteisiin.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto esitti, ettei asetusluonnoksen 3 §:n 1 momentin 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuja vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävä koulutusta ja eläinkuljetuksia koskeva koulutusta voisi hyväksilukea ammattipätevyyskoulutuksessa tai jatkokoulutuksessa.

Kuorma- ja linja-auton kuljettajille on jo tällä hetkellä osana ammattipätevyyskoulutusta olemassa vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävää koulutusta ja eläintenkuljetuksiin liittyviä koulutuksia. Liikenne- ja viestintävirasto ehdotti lausunnossaan, että näitä koulutuksia tarjottaisiin jatkossakin osana ammattipätevyyskoulutusta, jolla varmistettaisiin, että saatu koulutus vastaa direktiivin vaatimuksia. Ammattipätevyyskoulutuksen osana koulutuksen käymällä kuljettajalla on mahdollisuus saada myös muun EU:n lainsäädännön edellyttämä pätevyys.

4 §:ään lisättyä tarkennusta jatkokoulutuksen jakamisesta kahdelle peräkkäiselle päivälle kannatettiin useassa lausunnossa. 4 §:n 1 momenttia koskien moni lausunnonantaja toi esille toiveen ammattipätevyysdirektiivin liitteen mukaisen viittauksen liikenneturvallisuuteen liittyvän oppiaineen lisäämisestä. Liikenneturvan lausunnon mukaan jatkokoulutuksessa liikenneturvallisuuteen liittyvä oppiaine, ennakoiva ja taloudellinen ajaminen, tulisi olla pakollinen aihe, jolle on osoitettu vähimmäismäärä koulutusjaksossa.

Eniten lausuntoja saatiin asetusluonnoksen 11 §:n 4 momentista koskien verkko-opetuksen määrän rajaamista jatkokoulutuksessa. Suurin osa lausunnonantajista vastusti esitettyä muutosta. Osassa lausunnoista vastustettiin joko verkko-opetuksen määrän rajoittamista ehdotetun mukaisesti tai minkäänlaista rajoitusta verkko-opetuksen määrään. Osassa lausunnoista tuotiin esiin epäselvyys termien verkko-opetus ja etäopetus välillä sekä todettiin, ettei etäopetukseen tule kohdistaa tuntirajoituksia. Useassa lausunnossa painotettiin sitä, ettei etäopetusta tule rinnastaa omatoimisesti tapahtuvaan verkko-opetukseen ja, että etäopetuksen tulee olla mahdollista nykyisessä laajuudessaan. Lausunnossaan Liikenneturva toi esille ehdotetun rajoituksen tulevan haittaamaan hyvän ja laadukkaan etä- ja verkko-opetuksen kehittämistä. Liikenne- ja viestintävirasto esitti asetusluonnoksessa käytetyn termin verkko-opetus muuttamista termiksi *tieto- ja viestintäteknikan välineiden avulla annettava koulutus*, jolloin sanamuoto vastaisi direktiivissä käytettyä sanamuotoa. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto ehdotti täsmennettäväksi sitä, mitä käytetyllä termillä tarkoitetaan.

Edellä mainittujen lisäksi lausunnoissa tuotiin esille muutamia teknisiä ja kielellisiä muutoksia tehtäväksi esitysluonnoksen jatkovalmistelussa.

Lausuntojen pohjalta tehtiin seuraavat muutokset ja täydennykset:

Liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevaan osaan lisättiin direktiivissä käytetty päätoimisuuden määritelmä esityksen perusteluihin, muutettiin 28 §:n 1 momentin 8 kohtaa täsmällisemmin direktiivin sanamuotoa vastaavaksi, lisättiin 29 §:n 5 momenttiin määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle, 29 §:n 2 momenttiin tehty hyväksilukua koskeva lisäys lisättiin myös 34 §:n 1 momenttiin, täydennettiin 38 §:n perusteluja esille tuotujen puutteiden osalta ja lisättiin 34 §:n 1 momenttiin Liikenne- ja viestintävirastoa koskeva täydennys CAP-todistuksia koskevasta tietojenvaihdosta valvontatarkoituksia varten. Ajokorttilain muuttamista koskevaan osaan muutettiin 5 §:n 1 momentin 9 b alakohdassa epäselvä viittaus linja-auton kuljettajan ammatilliseen perustutkintoon, lausuttavana olleessa esityksessä ehdotettua 5 §:n 3 momentista poistettiin vain osaamispisteisiin viittaavat lauseet, 5 §:n 6 momentista poistettiin tarpeeton rajaus, 81 §:n perusteluita täydennettiin. Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annettua valtioneuvoston asetusta koskevaan osaan täsmennettiin verkko-opetuksen ja etäopetuksen määritelmiä 11 §:n 4 momentissa ja pykälän perustelussa.

Lausunnoista on laadittu lisäksi erillinen lausuntokooste, joka löytyy valtioneuvoston Hankkeet-internet-sivuilta (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM017:00/2019>).

## 7 Säännöskohtaiset perustelut

### 7.1 Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

**28 §.** *Poikkeukset kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyysvaatimuksesta.* Pykälässä säädetään poikkeuksista, jolloin henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalta ei vaadita ammattipätevyyttä. Pykälä on lisätty lakiin liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta annetulla lailla (371/2019), joka tuli voimaan 1.1.2020. Tätä ennen poikkeuksista on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 27 §:ssä.

Pykälässä säädettyjä poikkeuksia muutettaisiin direktiivin (EU) 2018/645 edellyttämiltä osin. Pykälän 1–4 kohta vastaisivat voimassa olevia säännöksiä ja ne vastaavat pääosin ammattipätevyysdirektiivin 2 artiklan a-e kohtaa.

Ammattipätevyysdirektiivin 2 artiklan 1 kohdan d alakohtaan on nyt lisätty nimenomainen säännös siitä, että direktiiviä ei sovelleta kuljettajiin, jotka kuljettavat ajoneuvoja, joiden kuljettamiseen vaaditaan D- tai D1-luokan ajokortti ja joita huoltohenkilöstö kuljettaa ilman matkustajia liikenteenharjoittajan käyttämän lähimmän huoltotukikohdan läheisyydessä sijaitsevaan huoltokeskukseen tai sijaitsevasta huoltokeskuksesta, edellyttäen, että tällaisten ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi. Suomessa on ollut voimassa säännös, jonka mukaan ammattipätevyyttä ei vaadita siirrettäessä ajoneuvoa korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä. Mainittu säännös lisättiin nyttemmin kumottuun kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annettuun lakiin (273/2007) tammikuussa 2013 voimaan tulleella lailla (1083/2012), ja säännös on saman sisältöisenä voimassa olevassa liikenteen palveluista annetussa laissa. Säännöstä ei esitetä muutettavaksi voimassa olevasta ja se koskisi näin ollen direktiivistä poiketen linja-autojen siirtämisen lisäksi myös kuorma-auton siirtämistä korjaamisen, huoltamisen ja katsastamisen yhteydessä. Säännöstä on sovellettu melko laajasti myös esimerkiksi katsastukseen viemiseksi ilman ammattipätevyyttä, mikä on mahdollistanut, että huoltohenkilökunta kuljettaa ajoneuvon ilman ammattipätevyyttä esimerkiksi katsastusaseman läheisyydessä olevasta huoltopaikasta katsastukseen, tai kesken kuljetusta hajonnut ajoneuvo kuljetetaan linjalta huoltoon. Pykälän 3 kohtaan lisättäisiin mahdollisuus siirtää ajoneuvoja ajoneuvojen myynti- ja markkinointitapahtumiin tai myyntipisteiden välillä. Kuljettajalla tulee nykytilaa vastaavasti olla kyseisen ajoneuvon ajo-oikeus. Tämä tarkoittaa ajokorttilaissa tai sen nojalla ajokorteista annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädettyä ajo-oikeutta. Säännökseen lisättäisiin selvyyden vuoksi edellytys siitä, että ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi. Direktiivin (EU) 2018/645 johdanto-osan mukaan ajoneuvon kuljettamisen ei yleensä katsota olevan kuljettajan päätoimi silloin, kun siihen käytetään vähemmän kuin 30 prosenttia säännöllisestä kuukausittaisesta työajasta. Säännöksessä päätoimisuudella tarkoitettaisiin direktiivin mukaista määritelmää päätoimisuudesta.

Pykälän 5 kohdassa säädettäisiin osittain voimassa olevaa 5 kohtaa vastaavasti, että ajo-oikeuden perustason ammattipätevyuden tai jatkokoulutuksen saamiseksi annettavassa ajo-opetuksessa ei vaadita ammattipätevyyttä. Voimassa olevaan säännökseen verrattuna momenttiin lisättäisiin kaksi alakohtaa, joista a) kohdassa säädettäisiin siitä, että kyseessä ei saa olla kaupallinen kuljetus. Tämä koskisi pakollista ajo-opetusta ja mahdollista lisäajo-opetusta. Kohdan b) alakohdan mukaan ammattipätevyyttä ei kuitenkaan vaadittaisi lisäajo-opetuksessa, vaikka kyseessä olisi kaupallinen kuljetus, jos kuljettajan seurassa olisi vaadittavan ammattipätevyuden omaava henkilö tai ajo-opettaja. Lisäys vastaisi ammattipätevyysdirektiivin 2 artiklan 1 kohdan f alakohtaan tehtyä lisäystä.

Pykälän 6 kohdan säännös vastaisi pääosin voimassa olevan 6 kohdan säännöstä. Kohtaan lisättäisiin täsmennys, jonka mukaan ammattipätevyyttä ei vaadita, jos ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin tavarakuljetuksiin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin. Säännös ei salli muita kuljetuksia kuin tavarakuljetukset.

Pykälän 7 kohdan sana tai muutettaisiin muotoon *taikka* ja kohdan lopusta poistettaisiin sana *taikka*.

Pykälän 8 kohdan säännös vastaisi pääosin voimassa olevan 8 kohdan säännöstä. Esityksessä kuljettajalta ei vaadittaisi ammattipätevyyttä, jos ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja, koneita tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään ja kuljettajan pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen; taikka ajoneuvolla kuljetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa ja kuljettajan pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen. Kohtaan on tehty kielellinen muutos. Kohtaan on lisätty mahdollisuus kuljettaa myös koneita ilman ammattipätevyyttä. Säännöksellä on mahdollistettu tuotteiden kuljetus myytäväksi jossakin tietyssä paikassa, esimerkiksi torilla tai markkinoilla. Säännös ei salli tuotteiden kuljettamista jonkin toisen toimesta myytäväksi. Säännös ei myöskään salli asiakaskuljetusten suorittamista, millä tarkoitetaan esimerkiksi ostettujen tuotteiden kuljettamista kotiin tai muuhun tuotteiden ostajan osoittamaan paikkaan. Kuljetettavat tuotteet ovat kuljettajan omistamia ja niitä ollaan vasta menossa myymään. Tuotteet eivät voi olla jo myytyjä. Palattaessa kuljetuksessa voivat olla mukana myymättä jääneet tuotteet. Vähäisessä määrin tapahtuva toiminta edellyttää, että tuotteiden kuljettaminen on toissijainen tehtävä muuhun toimintaan ja myös myymiseen nähden. Kumottu kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annettuun laki sisälsi vastaavan säännöksen. Tällaisten kuljetusten on katsottu rinnastuvan kuljetuksiin, joissa ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja ammattiaan harjoittaessaan käyttää, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa. (LiVM 33/2006 vp, HE 149/2006 vp). Ammattipätevyyssdirektiivin 2 artiklan lisätyn 2 kohdan mukaan direktiiviä ei sovelleta, jos kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

- a) kuljettajat käyttävät ajoneuvoja maaseudulla toimittaakseen tavaroita omaa liiketoimintaansa varten;
- b) kuljettajat eivät tarjoa kuljetuspalveluja; ja
- c) jäsenvaltiot katsovat, että kuljetus on satunnaista eikä vaikuta liikenneturvallisuuteen.

Kansallisesti käytössä olleen säännöksen arvioidaan vähäisyysedellytyksen osalta täyttävän direktiivin satunnaisuusedellytyksen. Direktiivin mukaista maaseudun määritelmää ei voimassa olevissa kansallisissa ammattipätevyyttä koskevissa poikkeuksissa ole ja sen edellyttäminen ja määrittäminen voisi johtaa ei-toivottaviin lopputuloksiin, kuten kuljetusmatkojen pitenemiseen, jos kaupunki- tai tiheään asuttuja seutuja olisi kierrettävä kuljetusten suorittamisessa. Lisäksi pykälän 8 kohdan loppuun lisättäisiin sana *taikka*.

Pykälän uuden 9 kohdan mukaan ammattipätevyyttä ei vaadittaisi myöskään maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavan yrityksen omien tuotteiden kuljettamiseen yrityksen käytössä olevalla ajoneuvolla, jos ajoneuvon kuljettaminen ei ole osa kuljettajan päätoimea eikä ajoneuvoa kuljeteta yli 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen kotipaikasta. Päätoimisuuden määritelmää on käsitelty edellä liikenteen palveluista annetun lain 28 §:n 1 momentin 3 kohdan yhteydessä. Kohdalla pantaisiin kansallisesti täytäntöön ammattipätevyyssdirektiivin 2 artiklan 3 kohta, jonka mukaan direktiiviä ei sovelleta maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavien yritysten käyttämien tai ilman kuljettajaa vuokraamien sellaisten ajoneuvojen kuljettajiin, joita käytetään tavarankuljetukseen niiden omassa yritystoiminnassa, paitsi jos ajoneuvon kuljettaminen on osa kuljettajan

päätoimea tai ajoneuvon kuljettaminen ylittää kansallisessa lainsäädännössä määritetyn etäisyyden ajoneuvon omistavan tai vuokraavan yrityksen asemapaikasta. Säännökseen ehdotettava 100 kilometrin etäisyyden raja vastaisi ajopiirturikorrettien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetun valtioneuvoston asetuksen 7 §:n 1 kohdan säännöstä siitä etäisyydestä, jolla kuljettaessa maanviljelyä, puutarhaviljelyä, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavan yrityksen käyttämässä tai ilman kuljettajaa vuokraamassa ajoneuvossa vähäisessä määrin omia tuotteita myytäväksi torilla tai muutoin tietyssä paikassa, ei ajo- ja lepoaika-asetuksen 5–9 artiklaa tarvitse noudattaa eikä ajopiirturia käyttää.

**29 §. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys.** Pykälän 2 momentin viimeisen virkkeen sanamuotoa tarkennettaisiin lisäämällä siihen kohta, jonka mukaan perustason ammattipätevyys suoritetaan erikseen kuorma-auton- tai linja-autonkuljettajana toimimista varten ja siinä voidaan lukea hyväksi muuta EU-lainsäädännössä vaadittua koulutusta. Lain aiempi sanamuoto oli laiveampi ja totesi hyväksilukemisesta vain yleisesti ”sitä kuin siitä erikseen säädetään”. Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin tekninen tarkennus muun koulutuksen hyväksilukemisesta; valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettun perustason ammattipätevyuden sisällöstä sekä 1 momentissa tarkoitetuista saavutetuista oikeuksista, 2 momentissa tarkoitettun muun koulutuksen hyväksilukemisesta ja 3 momentissa tarkoitettun koulutuksen toteutuksesta.

**34 §. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan jatkokoulutus** Lain 29 §:n 2 momenttiin tehty hyväksilukua koskeva lisäys lisättäisiin myös 34 §:n 1 momenttiin. Pykälän 4 momentin asetuksenantovaltuutta tarkennettaisiin niin, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksen sisällöstä, muun EU-lainsäädännössä edellytetyn koulutuksen hyväksilukemisesta jatkokoulutuksessa, jatkokoulutuksen suorittamisen ajankohdasta ja toteutuksesta sekä muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.

**38 §. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säilyttäminen.** Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin direktiivistä riippumaton muutos ja lisättäisiin säännös siitä, että koulutuskeskuksen tulee säilyttää jatkokoulutusta koskevien asiakirjojen lisäksi myös perustason ammattipätevyyskoulutuksen asiakirjat. Koulutuskeskuksen tai kokeen järjestäjän on säilytettävä kaikkea koulutuksen järjestämistä koskevat tiedot, joita ovat esimerkiksi suoritettua koulutusta tai koetta koskevat todistukset ja muut koulutusta koskevat asiakirjat, joissa on tietoja esimerkiksi kokelaan suorittamien koulutusten tai kokeiden päivämääristä ja aihealueista. Tietojen säilyttämisvelvoite koskee myös sähköisessä muodossa olevia tietoja. Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen mukaan tiedot suoritettusta koulutuksesta on ilmoitettava liikenneasioiden rekisteriin.

Pykälän mukaan koulutuskeskuksessa olisi pidettävä kirjaa opetettavista ja heille annetusta opetuksesta, opetuksessa käytetyistä ajoneuvoista, opetustavasta ja opetuksesta annetuista opetus-todistuksista. Kirjanpitoon merkittäisiin oppilaan tiedot niin, että henkilö on tunnistettavissa. Oppilaasta kirjattavilla tiedoilla tarkoitetaan koko nimeä ja henkilötunnusta. Henkilötunnusta saa käsitellä tietosuojalain (1050/2018) 29 §:ssä asetettujen edellytysten täytyessä; nämä edellytykset täyttyvät, koska rekisteröidyn yksiselitteinen yksilöiminen on tärkeää laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi eli kirjanpidon pitämiseksi, jotta opetusta saavan henkilöllisyydestä voidaan varmistua.

Kirjanpitoon merkittäisiin opetuksesta tiedot, joilla jälkikäteen voidaan todentaa opetuksen tahtuneen sääntelyn mukaisesti. Opetuksesta ja opetuksesta käytetyistä ajoneuvoista kirjattavilla tiedoilla tarkoitettaisiin opetuksen aloitus- ja päättymispäivämääriä, teoria- ja ajo-opetus-tuntien ajankohtia, kestoja ja aiheita, opetuksen antajaa ja opetusajoneuvon merkkiä, mallia ja



rekisteritunnusta. Aiheilla tarkoitetaan esimerkiksi opetussuunnitelman mukaisia sisältöjä sekä teoria- ja ajo-opetustunneilla käsiteltyjä aiheita.

Lisäksi kirjanpitoon olisi tehtävä merkintä opetustavasta, kuten esimerkiksi simulaattorilla annetusta opetuksesta. Kirjanpitoon olisi merkittävä simulaattorilla annetun opetuksen lisäksi tieto muistakin opetustavoista kunkin opetuskerran osalta. Muita opetustapoja ovat esimerkiksi lähiopetus, etäopetus, verkko-opetus, käytännön harjoitukset ja ajo-opetus liikenteessä. Etäopetuksella tarkoitettaisiin opetusta, jossa opetettava osallistuu opettajan pitämään opetussuunnitelman ja lainsäädännön ja viranomaismääräysten vaatimusten mukaiseen tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla annettavaan teoriaopetukseen. Verkko-opetuksella tarkoitettaisiin puolestaan sitä, että kokelas suorittaa itsenäisesti opetussuunnitelman ja lainsäädännön ja viranomaismääräysten vaatimusten mukaista teoriaopetusta verkossa oppimista tukevan ohjelmiston ja tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla.

Pykälään lisättäisiin kokeita järjestävän velvollisuus säilyttää koetta tai kokeen osia koskevat tiedot kokeen järjestämisestä ja kokeen suorittaneista. Kirjanpitoon merkittäisiin kokelaan tiedot niin, että henkilö on tunnistettavissa. Kokeen suorittaneista kirjattavilla tiedoilla tarkoitetaan koko nimeä ja henkilötunnusta. Henkilötunnusta saa käsitellä tietosuojalain (1050/2018) 29 §:ssä asetettujen edellytysten täytyessä; nämä edellytykset täyttyvät, koska rekisteröidyn yksiselitteinen yksilöiminen on tärkeää laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi eli kirjanpidon pitämiseksi, jotta opetusta saavan henkilöllisyydestä voidaan varmistua.

Kirjanpitoon merkittäisiin kokeesta tai kokeen osasta tiedot, joilla jälkikäteen voidaan todentaa kokeen tai kokeen osan järjestämisen tapahtuneen sääntelyn mukaisesti. Kokeen järjestämisestä kirjattavilla tiedoilla tarkoitettaisiin kokeessa tai kokeen osassa käytettyjä ajoneuvoja, kokeen osan suorittamispäivämäärää, kokeen osan aloitus- ja lopetusaikoja, kokeen osan aiheita, arvioijien nimiä, kokeessa käytettyä koemateriaalia, kokelaalle annettuun päätökseen vaikuttavia perusteluita ja kokeesta annettuja asiakirjoja. Aiheilla tarkoitetaan järjestämissuunnitelman mukaisia sisältöjä.

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säilyttämisessä ja erityisesti siihen liittyvässä henkilötietojen käsittelyssä on huomioitava, mitä tietosuoja-asetuksessa on säädetty henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuudesta. Tietosuoja-asetus tuli voimaan 5.5.2016 ja sillä kumottiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/46/EY yksiköiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta. Tietosuoja-asetuksen soveltaminen alkoi 25.5.2018 ja asetusta sovelletaan lähtökohtaisesti kaikkeen henkilötietojen käsittelyyn. Lisäksi tietosuoja-asetuksen rinnalla sovellettavaksi voivat tulla tietosuojalaki (1050/2018), joka tuli voimaan 1.1.2019, tai kansallinen erityislainsäädäntö. Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan mukaan henkilötietojen käsittely on lainmukaista ainoastaan, jos ja vain siltä osin kuin vähintään yksi artiklan edellytyksistä täyttyy. Oikeusperuste kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säilyttämiselle olisi tässä tapauksessa tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta, jonka mukaan käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen täyttämiseksi. Asetuksen 6 artiklan 3 kohdan ja johdanto-osan 45 perustelukappaleen mukaan silloin, kun käsittely tapahtuu rekisterinpitäjää koskevan lakisääteisen velvoitteen mukaisesti tai kun se on tarpeen yleisen edun vuoksi toteuttavan tehtävän tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi, käsittelyllä olisi oltava perusta EU-oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Käsittelyn oikeudellisesta perustasta säädetään tässä tapauksessa Suomen lainsäädännössä eli liikenteen palveluista annetun lain 81 §:ssä, jossa asetetaan kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säilyttämistä koskeva velvoite.

Tiedot on säilytettävä koulutuksen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan, minkä jälkeen kaikki koulutuksen tai kokeen suorittajia koskevat tiedot on hävitettävä. Säilytysaika vastaisi pääosin kirjanpitolain (1336/1997) 2 luvun 10 §:n 2 momentissa säädettyä tilikauden tositteiden, liiketapahtumia koskevan kirjeenvaihdon sekä muun kuin pykälän 1 momentissa mainitun kirjanpitoaineiston säilytysaikaa, joka on, jollei muualla laissa ole säädetty pitempää määräaikaa säilyttämiselle, vähintään kuusi vuotta sen vuoden lopusta, jonka aikana tilikausi on päättynyt. Säännöksessä asetettu täsmällinen määräaika helpottaisi koulutuskeskusten ja kokeen järjestäjän toimintaa. Määräaika helpottaisi myös viranomaisten valvontatyötä liikenteen palvelulain mukaisen valvonnan ja verottajan suorittaman valvonnan yhteensovittamisessa. Tiedot palvelisivat myös Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävää liikennelaji-kohtaisesti annettavan opetuksen opetustiedon tarkastamisessa jälkikäteen. Tietojen säilyttäminen kuuden vuoden ajan vastaisi ajokorttilain vastaavaa säännöstä. Pykälän 3 momentista poistettaisiin valtuus antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä pykälässä tarkoitettujen asiakirjojen säilyttämisajasta. Tietojen säilyttämisestä tulee säätää lain tasolla, mikä on todeksi myöskin perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä.

Lisäksi pykälään tehtäisiin ammattipätevyysdirektiivin 10 a artiklan 1 kohdan mukainen lisäys tietojen vaihtamisesta jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kesken valvontatarkoituksien varten. Pykälän 1 momenttia täydennettäisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voi luovuttaa CAP-todistusten myöntämistä ja peruuttamista koskevia tietoja jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille valvontatarkoituksien varten.

## 7.2 Laki ajokorttilain muuttamisesta

**2 §. Soveltamisalan rajaus.** Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin tekninen muutos. Pykälään tehtäisiin direktiivin implementoinnista riippumaton muutos. Pykälän 2 momenttia tarkennettaisiin lisäämällä sen viimeiseen virkkeeseen kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen yhteyteen määre ”moottorikäyttöisten”, jottei voi syntyä pienintäkään epäselvyyttä, mitä kaikkia ajoneuvoja momentissa tarkoitetaan. Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät näin muun muassa hevosvetoiset kaksipyöräiset kärryt. Vastaava, tarkempi määritelmä on jo muualla pykälässä

**5 §. Ikävaatimukset.** Pykälän 1 momentin 9 kohdan a alakohtaan tehtäisiin kaksi teknistä muutosta. Pykälän 1 momentin 9 kohdan b alakohtaan tehtäisiin direktiivin implementoinnista riippumaton pykälää selkeyttävä muutos. Voimassa olevassa laissa mainittu linja-autonkuljettajan ammatillinen perustutkinto korvattaisiin ”linja-autonkuljettajan tehtäviin valmistavalla ammatillisella perustutkinnolla”. Tämänhetkinen muotoilu ei vastaa mitään tiettyä tutkintoa voimassa olevassa tutkintorakenteessa ja muotoilu haluttaisiin sellaiseksi, ettei mahdolliset muutokset tutkintojen tai osaamisalojen nimissä taikka nimikkeissä muodostuisi ongelmaksi.

Lisäksi pykälään tehtäisiin direktiivin implementoinnista riippumaton muutos, jolla poistettaisiin 5 §:n 3 momentista maininta tutkinnon laajuudesta (180 osaamispistettä) sekä sivulause, joka koskee opiskelijan suorittamia vähintään 90 osaamispisteen henkilöliikenteeseen suunnatun linja-autonkuljettajan tehtävissä toimimiseen tarkoitettua osaamista. Poisto helpottaa momentin tulkintaa. Lisäksi momentista poistetaan lause, joka koskee kyseisten opintojen suorittamisen osoittamista (rehtorin paperi).

5 §:n 3 momentin mukaan 1 momentin 9 kohdan b alakohdan ikävaatimus koskee myös D-luokan ajokortin saamista liikenteen palveluista annetun lain 33 §:ssä tarkoitettuja ajoja varten, jos kysymyksessä on mainitussa alakohdassa tarkoitettu vähintään 180 osaamispisteen laajuinen ammatillinen perustutkinto, josta opiskelija on suorittanut vähintään 90 osaamispistettä henkilöliikenteeseen suunnattua linja-auton kuljettajan tehtävissä toimimisen tarkoitettua osaamista ja opiskelijalla on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu

linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys. Osoituksena momentissa tarkoitettujen opintojen suorittamisesta on käytännössä toimitettu niin kutsuttu rehtorin paperi.

Ajokorttilain 1.6.2011 voimaan tulleen 5 §:n 1 momentin sanamuodon mukaan 18 vuoden ikävaatimus on koskenut myös D-luokan ajokortin saamista ammattipätevyyslain 6 §:ssä tarkoitettuja ajoja varten, jos kysymyksessä on mainitussa kohdassa tarkoitettu opetussuunnitelmaperusteinen ammatillinen 120 opintoviikon linja-auton kuljettajan koulutus, josta opiskelija on suorittanut vähintään 60 opintoviikkoa henkilöliikenteeseen suunnattua linja-auton kuljettajan koulutusta ja saanut 280 tunnin linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutuksen. D-luokan ajokortti on voimassa vain Suomessa ennen kuin haltija täyttää 9 a alakohdan mukaisen ikävaatimuksen.

Voimassa olevassa ajokorttilaissa D-luokan 18 vuoden ikävaatimus hyväksymisasiakirjalla tarkoitettuja ajoja varten on säädetty jo 5 §:n 2 momentissa. Myöskään ammatillista koulutusta ei nykyään järjestetä lähtökohtaisesti alkuperäisen säännöksessä ja sen perusteluissa mainittuna kolmivuotisena opetussuunnitelmaperusteisena koulutuksena. Käytännössä opiskelijat eivät myöskään voi suorittaa säännöksessä edellytettyä 90 osaamispistettä henkilöliikenteeseen suunnattua linja-auton kuljettajan tehtävissä toimimisen tarkoitettua osaamista ennen ajokortin saamista. Ammatillisen perustutkinnon laajuus käy ilmi muusta lainsäädännöstä eikä sitä ole tarpeen tässä pykälässä mainita.

Lisäksi 5 §:n 3 ja 4 momenttiin tehtäisiin kaksi selkeyttävää muutosta.

Pykälän 6 momenttiin tehtäisiin direktiivin implementoinnista riippumaton muutos. Momentista poistettaisiin rajausta, joka koskee työpaikalla järjestettävää koulutusta. Uusi muotoilu mahdollistaisi nykyistä sanamuotoa laajemmin kuljettajien opiskeluun liittyvät ajot.

**6 §. Ajo-oikeus.** Pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin sana *suorittamisen*.

**9 §. Ajokorttiluvan hakeminen.** Pykälän 2 momenttiin tehdään viittausnumerointiin tarvittava tekninen korjaus: tulee viitata 5 §:n 5 momenttiin, ei 6 momenttiin.

**17 §. Ajokortin terveysvaatimukset ryhmässä 1.** Pykälän 1 momentin 1 ja 3 kohtaan tehtäisiin kielellisiä muutoksia. Pykälään tehtäisiin direktiivin implementoinnista riippumaton muutos, jolla pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaan ajoterveysvaatimuksia arvioitaessa pelkästään unenaikaisia epileptisiä kohtauksia tulee arvioida samalla tavalla kuin valveaikaisia kohtauksia. Voimassa olevan pykälän 2 momentti muuttuisi kolmanneksi momentiksi. Kolmannen momenttiin tehtäisiin kielellinen muutos.

Ajokorttilain 12 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan ajokorttilupa myönnetään, jos hakija täyttää ajokorttiluvan terveysvaatimukset. Lain 17 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan ryhmään 1 kuuluvia luokkia vastaavan ajokorttiluvan edellytyksenä on, että hakijalla ei ole sellaista ajokortteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY liitteessä III mainittua vikaa, sairautta tai vammaa, joka olennaisesti heikentää hänen kykyään toimia tässä momentissa mainittuun luokkaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana tai, jos hänellä on ajokykyyn vaikuttava vika, sairaus tai vamma, se ei heikennä olennaisesti hänen kykyään toimia automaattivaihteisen tai alkolukolla taikka erityisin ajohallintalaittein varustetun ajoneuvon kuljettajana. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja muita terveysvaatimuksia koskevien vaatimusten täyttymisestä. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset terveysvaatimusten täyttymisen tutkimiseksi ja ajoterveysten arvioimiseksi tehtävistä tarkastuksista ja niiden sisällöstä niin, että

## HE 50/2020 vp

ajokorttidirektiivin ja liikenneturvallisuuden vaatimukset täyttyvät. Hallituksen esityksen ajokorttilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 212/2010 vp) 17 §:n yksityiskohtaisten perustelujen mukaan ehdotukseen sisältyvät komission direktiivin 2009/113/EY aiheuttamat näköä, diabetesta ja epilepsiaa koskevat terveystaustavaihtelut.

Euroopan komissio on antanut direktiivin 2009/113/EY ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta, jolla on muun ohessa korvattu direktiivin 2006/126/EY liitteen III epilepsiaa koskeva kohta 12. Kohdassa 12.5 todetaan epilepsian osalta siten, että kuljettajat tai hakijat voidaan todeta ajokyykyisiksi, kun kohtauksettomuus on kestänyt vuoden. Kohdassa 12.6 todetaan pelkästään unenaikaisista kohtauksista siten, että hakija tai kuljettaja, jolla ei koskaan ole ollut kohtauksia muulloin kuin nukkuessa, voidaan todeta ajokyykyiseksi, mikäli tämän on todettu jatkuneen vähintään sen ajan, joka vastaa epilepsiaan liittyvää vaatimusta kohtauksettomuuden kestosta.

Ajokorttilaissa viitataan ryhmän 1 (ajokorttiluokat AM/120, AM/121, T, A1, A2, A, B, BE) ajokorttien ajoterveystaustavaihtelun osalta ajokorttidirektiivin liitteessä III asetettuihin vaatimuksiin, joissa pelkästään unenaikaisten epileptisten kohtauksien perusteella hakija tai kuljettaja voidaan todeta ajokyykyiseksi. Suomessa ajokorttidirektiivistä poikkeava arviointi unenaikaisten epileptisten kohtauksien vaikutuksesta ajokyykyyn perustuu tällä hetkellä vain viranomaisen ohjeeseen, minkä johdosta korkein hallinto-oikeus on vuosikirjaratkaisussaan KHO:2019:17 kumonnut hallinto-oikeuden ja poliisilaitoksen päätökset, joilla henkilölle, jolla oli pelkästään unenaikaisia epileptisiä kohtauksia, oli määrätty ajokielto. Koska sovellettu unenaikaisten epileptisten kohtauksien vaikutus ajokyykyyn perustuu kuitenkin kansallisten johtavien liikennelääketieteen asiantuntijoiden arviointiin siitä, että direktiiviä tiukempi vaatimus on liikenneturvallisuuden kannalta erittäin perusteltu, on asian säätämistä lain tasolla ryhdytty valmistelemaan korkeimman hallinto-oikeuden vuosikirjaratkaisun antamisen jälkeen.

Liikenteen turvallisuusviraston (nykyinen Liikenne- ja viestintävirasto) 16.5.2017 antamassa Ajoterveystaustavaihtelun ohjeet lääkäreille -ohjeessa todetaan epilepsian osalta siten, että kun edellisestä epileptisestä kohtauksesta on kulunut alle kolme vuotta, seuraa uudesta satunnaisesta kohtauksesta 12 kuukauden ajokielto. Ohjeessa todetaan lisäksi, että edellä mainitut ohjeet koskevat kaikkia epileptisiä kohtauksia niiden laadusta tai esiintymisajankohdasta riippumatta. Siten unenaikaisia kohtauksia käsitellään samalla tavoin kuin valveaikaisia.

Ajokorttidirektiivin liitteessä III säädetään moottoriajoneuvon kuljettamiseen vaadittavista fyysisistä ja henkistä suorituskykyä koskevista vähimmäisvaatimuksista. Sen 5 kohdassa säädetään, että jäsenvaltiot voivat asettaa ajokortin antamiselle ja sen myöhemmälle uudistamiselle kyseisen liitteen vaatimuksia ankarampia vaatimuksia. Ajokorttidirektiivin muutosdirektiivin (2009/113/EY) johdanto-osassa niin ikään todetaan, että jäsenvaltiot voivat asettaa eurooppalaisia vähimmäisvaatimuksia ankarampia vaatimuksia.

Lääkärin on ilmoitettava ajoterveystaustavaihtelun heikentymisestä poliisille aina silloin kun ajokyykyttömyyden arvioidaan kestävän vähintään kuusi kuukautta. Suomessa on päädytty suhtautumaan unenaikaisiin epileptisiin kohtauksiin tietoisesti direktiiviä ankarammin. Ajoterveystaustavaihtelun neurologisia sairauksia koskevaa lukua laatimassa olleiden ja Liikenne- ja viestintäviraston konsultoitujen kokeneiden ajoterveystaustavaihtelun perehtyneiden neurologien mukaan unenaikaisiin epileptisiin kohtauksiin liittyy suurentunut riski myös valveaikaisiin kohtauksiin. Usein epilepsiaa sairastavilla on sekä valveilla ollessa että unessa esiintyviä kohtauksia. On olemassa epilepsiaoireyhtymiä, joissa kohtaukset esiintyvät pääasiallisesti unessa, mutta silloinkin valveaikaiset kohtaukset ovat mahdollisia. Unenaikaisista kohtauksista kärsivillä voi olla myös val-

veilla ollessa pienempiä kohtauksia, joita he eivät itse tunnista, mutta jotka voivat olla liikenneturvallisuuden näkökulmasta merkittäviä. Täten on liikenneturvallisuusnäkökulmasta perusteltua suhtautua unenaikaisiin epileptisiin kohtauksiin samoin kuin valveaikaisiin kohtauksiin.

**30 §.** *Ajokorttiluvan ja muun luvan raukeaminen sekä ajokortin hävittäminen.* Pykälään tehtäisiin direktiivin implementoinnista riippumaton muutos. Pykälän 1 momenttiin korjattaisiin ajokorttiluvan raukeamisen ajan olevan kolme vuotta (ei kaksi vuotta), joka vastaa ajokorttilain 14 § 3 momenttia, jonka mukaan ajokorttilupa on voimassa kolme vuotta.

**42 §.** *Opetusluvan myöntämisen edellytykset ryhmän 1 ajokorttia varten.* Pykälään tehtäisiin direktiivin implementoinnista riippumaton muutos. Pykälän 3 momentin 3 kohtaa muutettaisiin siten, että opetuslupaan vaikuttaisivat vain asiakkaan vahvistetut rekisterimerkinnät rikos- ja sakkorekisteristä. Tällä muutoksella opetuslupien rikostaustakyselyt tehtäisiin oikeusrekisterikeskuksen rikos- ja sakkorekisteriotekyselyiden avulla, eikä lupaharkinnassa enää hyödynnettäisi poliisiasian tietojärjestelmää. Poliisiasian tietojärjestelmästä saa tiedot rikosilmoituksesta, tietoja tutkinnan etenemisestä sekä tiedon siitä, onko asia siirtynyt syyteharkintaan. Näiden tietojen pohjalta ei voida vielä tehdä päätöstä lupahakemuksen hylkäämisestä, vaan tämän lisäksi on vielä varmistettava henkilön syyllisyydestä odottamalla tuomioistuimen ratkaisua asiassa. Tämä voi aiheuttomasti viivyttää asiakkaan hakemusasiaa, mikäli hänellä ei ole muita vahvistettuja rikosrekisterimerkintöjä, jotka vaikuttaisivat luvan myöntämiseen. Jatkossa lupaedellytysten harkinta tehtäisiin ainoastaan vahvistettujen rikosrekisterimerkintöjen perusteella.

Opetusluvan haltijan tulee täyttää opetusluvan myöntämisen edellytykset koko luvan voimassaolon ajan. Mikäli syyteharkinnassa oleva teko vaikuttaisi opetusluvan myöntämiseen, tulee poliisin ajokorttilain 45 § perusteella peruuttaa asiakkaan opetuslupa tuomion saamisen jälkeen. Mikäli syyteharkinnassa on ajokieltorikos, estää liikenneasioiden rekisteriin merkitty tieto kuljettajan liikennerikoksista ja niihin liittyvistä ajokielloista opetusluvan myöntämisen eli poliisiasian tietojärjestelmää ei tarvitse hyödyntää näiden tekojen osalta.

**81 §.** *Autokoulun valvonta.* Pykälään tehtäisiin direktiivin implementoinnista riippumaton muutos. Pykälän 4 momentissa tarkennettaisiin autokoulujen ja muiden pykälän soveltamisalaan kuuluvien tahojen oppilaskirjanpidon sisältöä ja siihen lisättäisiin säännös säilytysajasta. Pykälää sovelletaan autokoulujen lisäksi myös ajokorttilain 35 §:n 5 momentissa ja 37 §:n 3 momentissa tarkoitettuihin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiin liikenneturvallisuusalan (ja 37 §:n tapauksessa tietyin edellytyksin myös muiden alojen) toimijoihin sekä 35 §:ssä tarkoitettua kuljettajaopetuksen antamiseen peruskoulussa ja toisen asteen koulutuksessa.

Pykälän mukaan autokoulussa olisi pidettävä kirjaa oppilaista ja heille annetusta opetuksesta, opetuksessa käytetyistä ajoneuvoista, opetustavasta ja opetuksesta annetuista opetustodistuksista. Oppilaskirjanpitoon merkittäisiin oppilaan tiedot niin, että henkilö on tunnistettavissa. Oppilaasta kirjattavilla tiedoilla tarkoitetaan koko nimeä ja henkilötunnusta. Henkilötunnusta saa käsitellä tietosuojalain (1050/2018) 29 §:ssä asetettujen edellytysten täytyessä; nämä edellytykset täyttyvät, koska rekisteröidyn yksiselitteinen yksilöiminen on tärkeää laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi eli oppilaskirjanpidon pitämiseksi, jotta opetusta saavan henkilöllisyydestä voidaan varmistua.

Oppilaskirjanpitoon merkittäisiin opetuksesta tiedot, joilla jälkikäteen voidaan todentaa opetuksen tapahtuneen sääntelyn mukaisesti. Opetuksesta ja opetuksesta käytetyistä ajoneuvoista kirjattavilla tiedoilla tarkoitettaisiin opetuksen ajo-oikeusluokkaa, opetuksen aloituspäivämäärää, teoria- ja ajo-opetustuntien ajankohtia, kestoja ja aiheita, opetuksen antajaa ja opetusajoneuvon merkkiä, mallia ja rekisteritunnusta. Aiheilla tarkoitetaan esimerkiksi pakollisen koulutuksen

vaatimusten mukaisia sisältöjä sekä teoria- ja ajo-opetustunneilla käsiteltyjä aiheita, kuten maantietoa, taajama-ajoa, liukkaalla kelillä ajoa ja ajoneuvon käsittelyopetusta.

Lisäksi oppilaskirjanpitoon olisi tehtävä merkintä opetustavasta, kuten esimerkiksi simulaattorilla annetusta opetuksesta. Oppilaskirjanpitoon olisi merkittävä simulaattorilla annetun opetuksen lisäksi tieto muistakin opetustavoista kunkin opetuskerran osalta. Muita opetustapoja ovat esimerkiksi lähiopetus, etäopetus, verkko-opetus ja ajo-opetus liikenteessä. Etäopetuksella tarkoitettaisiin opetusta, jossa oppilas osallistuu opettajan pitämään opetussuunnitelman ja lainsäädännön ja viranomaismääräysten vaatimusten mukaiseen teoriaopetukseen tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla. Verkko-opetuksella tarkoitettaisiin puolestaan sitä, että oppilas suorittaa itsenäisesti opetussuunnitelman ja lainsäädännön ja viranomaismääräysten vaatimusten mukaista teoriaopetusta verkossa oppimista tukevan ohjelmiston ja tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla. Esityksessä ja direktiivissä käytetty sanamuoto *tieto- ja viestintätekniikan välineiden avulla* tulkitaan siten, että se kattaa voimassa olevan ajokorttilain viittauksen *tekniiseen käyttöyhteyteen*.

Oppilaskirjanpidon säilytysaika olisi kuusi kalenterivuotta ja sen katsottaisiin alkavan sitä kalenterivuotta seuraavan vuoden alusta, jona opetus on järjestetty. Säilytysaika vastaisi pääosin kirjanpitolain (1336/1997) 2 luvun 10 §:n 2 momentissa säädettyä tilikauden tositteiden, liike-tapahtumia koskevan kirjeenvaihdon sekä muun kuin pykälän 1 momentissa mainitun kirjanpitoaineiston säilytys-aikaa, joka on, jollei muualla laissa ole säädetty pitempää määräaika säilyttämiselle, vähintään kuusi vuotta sen vuoden lopusta, jonka aikana tilikausi on päättynyt. Säännöksessä asetettu täsmällinen määräaika helpottaisi autokoulujen ja muiden pykälän soveltamisalaan kuuluvien tahojen toimintaa. Määräaika helpottaisi myös viranomaisten valvontatyötä ajokorttilain mukaisen valvonnan ja verottajan suorittaman valvonnan yhteensovittamisessa. Oppilaskirjanpitoa koskevat tiedot palvelisivat myös Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävää luokkakohtaisesti annettavan kuljettajaopetuksen opetustiedon tarkistamisessa jälkikäteen. Pykälästä poistettaisiin määräyksenantovaltuus tarpeettomana.

Oppilaskirjanpidon säilyttämisessä ja erityisesti siihen liittyvässä henkilötietojen käsittelyssä on huomioitava, mitä tietosuojasetuksen 6 artiklassa on säädetty henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuudesta.

Käsittely on lainmukaista ainoastaan, jos ja vain siltä osin kuin vähintään yksi artiklan edellytyksistä täyttyy. Oikeusperuste oppilaskirjanpidolle olisi tässä tapauksessa tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta, jonka mukaan käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen täyttämiseksi. Asetuksen 6 artiklan 3 kohdan ja johdanto-osan 45 perustelukappaleen mukaan silloin, kun käsittely tapahtuu rekisterinpitäjää koskevan lakisääteisen velvoitteen mukaisesti, käsittelyllä olisi oltava perusta EU-oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Rekisterinpitäjän lakisääteisestä velvoitteesta oppilaskirjanpidolle säädetään ajokorttilain 81 §:ssä, jota esitysmuutoksella tarkennettaisiin kirjattavien henkilötietojen osalta. Yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaan kansallinen lainsäädäntö voi sisältää erityisiä säännöksiä, joilla mukautetaan asetuksen sääntöjen soveltamista. Perusvaatimuksena tällaiselle lainsäädännölle on, että sen on täytettävä yleisen edun mukainen tavoite ja oltava oikeasuhtainen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden. Laissa säädetyn oppilaskirjanpitovelvoitteen tarkoituksena olisi varmistaa edellytykset autokoulujen asianmukaiselle valvonnalle. Sääntelyn voidaan siten katsoa täyttävän tietosuojasetuksen 6 artiklan 3 kohdan edellyttämän yleisen edun mukaisen tavoitteen. Lain yksityiskohtaisissa perusteluissa täsmennettäisiin tyhjentävästi vaaditun oppilaskirjanpidon tietosisältö, joka on rajattu siihen, mikä on käyttötarkoituksen kannalta tarpeen. Käsittely on siten myös oikeasuhteista tietosuojasetuksen 6 artiklan 3 kohdan edellyttämällä tavalla.

## 8 Lakia alemman asteinen sääntely

Osa direktiivin säännöksistä täytäntöön pannaan lakia alemman asteisin säännöksin antamalla valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muutoksesta. Asetuksen 2 §:n 2 momentin viite korjataan liikennepalvelulain vanhan numeroinnin mukaisesta (II osa, 3 luku, 6 §) uuden juoksevan numeroinnin mukaiseksi 31 §:ksi.

Asetuksen 3 §:ssä säädettäisiin muun koulutuksen hyväksilukemisesta perustason ammattipätevyyskoulutuksessa. Direktiivin mukaisesti voitaisiin hyväksilukea muun muassa vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää koulutusta, vammaisten matkustajien oikeuksiin liittyvää koulutusta, eläinten kuljettamiseen liittyvää koulutusta sekä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisen liikenteestä vastaavan henkilön pätevyyden saavuttaminen. Asetuksessa säädettäisiin myös miltä osin liikenteestä vastaavan henkilön pätevyys (entiseltä nimeltään kuljettajayrittäjätätevyys) voitaisiin lukea hyväksi linja-autonkuljettajan koulutuksessa ja kuorma-auton kuljettajan koulutuksessa. Lisäksi säädettäisiin, että jatkokoulutuksessa korvattavan koulutuksen määrä on enintään yksi seitsemän tunnin jakso vaaditusta 35 tunnin koulutuksesta tai kaksi seitsemän tunnin jaksoa, jos kyseessä vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva erityiskoulutus edellyttäen, että se on ainoa jatkokoulutuksessa huomioon otettava muu koulutus.

Asetuksen 4 §:ssä täsmennettäisiin, että jatkokoulutus on annettava vähintään seitsemän tunnin jaksoissa ja tällainen jakso voidaan jakaa enintään kahdelle peräkkäiselle päivälle. Asetukseen lisättäisiin uusi 9 a §, jossa säädettäisiin ammattipätevyyden osoittamisesta kuljettajatodistuksella, niiden kolmannen maan kansalaisten osalta, jotka ovat työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana. Nämä kuljettajat voisivat osoittaa ammattipätevyytensä liikenteen palveluista annetun lain 41 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla kuljettajatodistuksella, jonka kohtaan ”Huomautuksia” kuljettajatodistuksen myöntänyt jäsenvaltio on merkinnyt EU:n koodin 95.

Asetuksen 11 § 3 momenttia tarkennettaisiin konkreettisemmaksi mainitsemalla siinä erikseen myös opetussuunnitelma ja koulutuksen toteuttamiseen liittyvät ehdot osana yleisiä opetusta ja sen antamista sekä toiminnan yleistä järjestämistä ja valvontaa koskevia vaatimuksia, joiden mukaan opetusmenetelmät on valittava. Pykälään lisättäisiin myös uusi 4 momentti, joka sisältäisi direktiivin edellyttämät ehdot ja rajoitukset verkko-opetuksen antamiselle.

Direktiivin mukaan opetusta voidaan antaa tieto- ja viestintäteknikan välineiden avulla, tavalla, joka mahdollistaa koulutettavan henkilöllisyyden toteuttamisen luotettavasti. Käytännön harjoituksia ei saa toteuttaa tieto- ja viestintäteknikan välineiden avulla. Verkko-opetukseen tulee valita siihen sopivat oppiaineet, joissa tieto- ja viestintäteknologian välineitä voidaan käyttää tehokkaimmin. Jatkokoulutuksessa verkko-opetuksen enimmäismäärä voi direktiivin mukaan olla enintään 12 tuntia. Direktiivi ei mahdollista kansallisia poikkeuksia verkko-opetuksen enimmäismäärästä. Verkko-opetus tulkitaan itsenäiseksi tieto- ja viestintäteknikan välineiden avulla tapahtuvaksi opiskeluksi, jossa opiskelijan ja opettajan välillä ei ole reaaliaikaista vuorovaikutusta. Direktiivin 12 tunnin rajoitusta ei tulkita koskemaan tieto- ja viestintäteknikan välineiden avulla annettavaa etäopetusta, joka mahdollistaa reaaliaikaisen vuorovaikutuksen opettajan ja koulutettavan välillä koko oppitunnin ajan.

## 9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 23.5.2020. Maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta annetun direktiivin (EU) 2018/645 mukaan jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 23.5.2020, lukuun ottamatta direktiivin 1 artiklan 6 kohdan noudattamisen edellyttämiä lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä, jotka on saatettava voimaan viimeistään 23.5.2021. Annettavasta lainsäädännöstä on viipymättä ilmoitettava komissiolle (notifiointi). Lakiesitysten merkittävä viivästyminen voi käynnistää komission rikkomusmenettelyn, jonka aikana jäsenvaltion on annettava selvitys valmisteilla olevasta lainsäädännöstä ja sen arvioidusta antamisajankohdasta.

Voimaantulosäännöksessä olisi 2 momentti, jossa säädetään 81 §:n 4 momentin muutosten siirtymäajasta. Siirtymäsäännös on tarpeen sen vuoksi, että nykyisin olemassa olevan oppilaskirjanpidon säilyttämisellä turvataan autokoulujen ja tiettyjen muiden toimijoiden oikeus säilyttää tietoa, oppilaiden oikeus saada tietoa ja Liikenne- ja viestintäviraston valvontavelvollisuuden toteutuminen.

## 10 Toimeenpano ja seuranta

Direktiivi ei sisällä ns. uudelleentarkastelulauseketta, jonka mukaan komissio tarkastelee tietyn ajan kuluttua EU-säädöksen toimivuutta. Direktiivissä ei myöskään erikseen edellytetä, että jäsenvaltiot toimittavat komissiolle tietoa lainsäädännön toimivuudesta. Tästä huolimatta tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin toimivuutta, mahdollisia ongelma- ja tulkintakohtia sekä kansallisia kysymyksiä käsitellään säännöllisesti EU-komission ajokortti- ja ammattipätevyyskomiteoissa (Working Group of Experts on the Initial Qualification and Periodic Training of Drivers of Certain Road Vehicles for the Carriage of Goods or Passengers). Suomen edustajana komiteoissa toimii Liikenne- ja viestintävirasto, joka kerää säännöllisesti tietoa ammattipätevyys- ja ajokorttidirektiivin toimivuudesta ja mahdollisista muutostarpeista myös sidosryhmiltä. Komission odotetaan antavan lähivuosina ehdotuksen ajokorttidirektiivin kokonaisuudistuksesta, jonka yhteydessä EU-lainsäädännön ja siihen liittyvän kansallisen lainsäädännön toimivuutta tullaan tarkastelemaan yksityiskohtaisesti.

## 11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Direktiivimuutoksiin liittyvät lakiesitykset ovat perustuslain mukaisia ja täyttävät Euroopan ihmisoikeussopimuksesta ja muista Suomea sitovista kansainvälisistä ihmisoikeusvelvoitteista sekä EU:n perusoikeusvelvoitteista johtuvat vaatimukset. Lakiesityksiä laadittaessa on otettava huomioon myös Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ja EU:n tuomioistuimen oikeuskäytäntö, jossa on tunnistettu, että ammattipätevyyden suorittamiseen liittyvillä rajoituksilla ja ehdoilla on vaikutusta elinkeinovapauteen, mutta rajoitukset ovat perusteltuja liikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta. Hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu, etteivät lakiehdotukset sisällä perusoikeusherkkiä säännöksiä eikä perustuslakivaliokunnan arvio niiden perustuslainmukaisuudesta tai suhteesta ihmisoikeusvelvoitteisiin ole lähtökohtaisesti tarpeen.

*Oppilaskirjanpidon säilyttäminen ja siihen liittyvät henkilötiedot tietosuoja-asetuksen kannalta*



Esityksessä esitetään säädettäväksi ajokorttilaissa oppilaskirjanpidon säilytysajasta ja oppilaskirjanpitoon liittyvistä henkilötiedoista. Esitys ei liity täytäntöön pantavana olevaan tieliikenteen ammattipätevyysdirektiiviin tai ajokorttidirektiiviin vaan on siitä erillinen esitys.

Ajokorttilain (386/2011) 81 §:ssä, jossa säädetään autokoulujen valvonnasta, asetetaan autokouluille velvollisuus pitää kirjaa oppilaista ja opetuksesta annetuista opetustodistuksista. Autokoulujen valvontaa koskevia säännöksiä, kuten 81 §:ää, sovelletaan ajokorttilain 35 ja 37 §:n nojalla autokoulujen lisäksi myös ajokorttilain 35 §:n 5 momentissa ja 37 §:n 3 momentissa tarkoitettuihin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiin liikenneturvallisuusalan – ja 37 §:n tapauksessa tietyin edellytyksin myös muiden alojen – toimijoihin sekä 35 §:ssä tarkoitettun kuljettajaopetuksen antamiseen peruskoulussa ja toisen asteen koulutuksessa. Liikenne- ja viestintävirastolle on annettu 81 §:ssä valtuudet antaa tarkemmat määräykset oppilaasta tehtävistä ilmoituksista ja oppilaskirjanpidosta.

Henkilötietojen käsittelystä säädetään yleisesti tietosuojalaissa (1050/2018) ja tietosuoja-asetuksessa. Ajokorttilakiin tehtävällä muutoksella täydennetään muuta alakohtaista yleislainsäädäntöä, kuten viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999). Tässä tapauksessa tietosuoja-asetuksessa tarkoitettu rekisterinpitäjä on autokoulu, ajokorttilain 35 tai 37 §:n mukaisesti hyväksytty muu liikenneturvallisuusalan tai muun alan toimija tai ajokorttilain 35 §:ssä tarkoitettu peruskoulu tai toisen asteen koulutusta järjestävä oppilaitos. Nämä rekisterinpitäjät vastaavat siitä, että tietosuojalaissa ja tietosuoja-asetuksessa säädetyt rekisteröidyn oikeudet toteutuvat.

Se, että kyseiset rekisterinpitäjät keräävät ja käsittelevät henkilötietoja, pohjautuu ajokorttilain 81 §:n sääntelyyn siitä, että niiden on pidettävä kirjaa oppilaista. Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa säädetään käsittelyn lainmukaisuudesta. Henkilötietojen käsittelyle on oltava aina tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukainen oikeudellinen perusta. Tässä tapauksessa kyse on tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettusta tilanteesta, jossa käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen – eli ajokorttilain 81 §:ssä säädetyn oppilaskirjanpidon pitämistä koskevan velvoitteen – noudattamiseksi. Artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön yksityiskohtaisempia säännöksiä tietosuoja-asetuksessa vahvistettujen sääntöjen soveltamisen mukauttamiseksi sellaisessa käsittelyssä, joka tehdään 1 kohdan c ja e alakohdan noudattamiseksi, määrittämällä täsmällisemmin tietojenkäsittely- ja muita toimenpiteitä koskevat erityiset vaatimukset, joilla varmistetaan laillinen ja asianmukainen tietojenkäsittely muun muassa muissa erityisissä käsittelytilanteissa siten kuin IX luvussa säädetään. Artiklan 3 kohdan mukaan käsittelyn oikeudellisesta perustasta on silloin, kun käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi, säädettävä joko EU-oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Artiklan 3 kohdassa on luettelo säännöksistä, joita käsittelyn oikeudelliset perustat voivat sisältää. Säännökset voivat koskea esimerkiksi käsiteltävien tietojen tyyppiä ja säilytysaikoja. EU-oikeuden tai jäsenvaltion lainsäädännön, jossa säädetään käsittelyn oikeudellisesta perustasta, on täytettävä yleisen edun mukainen tavoite ja sen on oltava oikeasuhtaista tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden. Käsittelyn oikeudellisesta perustasta säädetään tässä tapauksessa Suomen lainsäädännössä eli ajokorttilain 81 §:ssä, jossa asetetaan oppilaskirjanpidon pitämistä koskeva velvoite.

Lakiesitys täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen, koska on yleisen edun mukaista, että jokainen pystyy näkemään, mitä tietoja hänen teoria- ja ajo-opetuksestaan voidaan tallentaa oppilaskirjanpitoon, ja voi saada tiedot kyseisestä opetuksesta määrätyn ajan kuluessa. Lisäksi on yleisen edun mukaista, että verottajan ja Liikenne- ja viestintäviraston valvontamahdollisuudet paranevat, kun tietojen vertailtavuus paranee. Esitys on oikeasuhtainen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden, kun otetaan huomioon se, että kyseessä on rajattu määrä henkilötietoja

ja rajoitettu tietojen säilytysaika. Tietosuoja-asetuksen 5 artiklassa säädetään henkilötietojen käsittelyä koskevista periaatteista. Sen 1 kohdan c alakohdassa säädetään, että henkilötietojen on oltava asianmukaisia ja olennaisia ja rajoitettuja siihen, mikä on tarpeen suhteessa niihin tarkoituksiin, joita varten niitä käsitellään ("tietojen minimointi"). Tämä on pyritty huomioimaan oppilaskirjanpitoon merkittäviä tietoja määriteltäessä. Tietoihin on sisällytetty vain ne tiedot, jotka ovat välttämättömiä valvonnan ja opetuksesta annettavien opetustodistusten sekä mahdollisesti keskeytyneen koulutuksen jatkamisen kannalta. Saman artiklan 1 kohdan e alakohdan mukaan henkilötiedot on säilytettävä muodossa, josta rekisteröity on tunnistettavissa, vain niin kauan kuin tämä on tarpeen tietojenkäsittelyn tarkoitusten toteuttamista varten ("säilytyksen rajoittaminen"). Tämä on pyritty huomioimaan tietojen säilytysaikaa säädetäessä. Säilytysajan rajoittamisessa on huomioitu se, minkä ajan tiedot ovat tarpeen välttämättömiä valvontatoimenpiteiden suorittamiseksi, ja se, että autokoulun tai muun koulutuksen järjestäjän on voitava varmistua asiakkaan aikaisemmasta koulutuksesta myös silloin, kun koulutuksen suorittamisen ja ajo-oikeuden myöntämisen välillä on kulunut useampi vuosi.

Lakiehdotuksessa mainitut tiedot eivät kuulu erityisiin henkilötietoryhmiin. Esityksessä ei siis ole tarpeen arvioida tietoja erityisiä henkilötietoryhmiä koskevan sääntelyn näkökulmasta.

Tietosuoja-asetuksen 13 artiklassa säädetään tiedoista, jotka rekisterinpitäjän on toimitettava rekisteröidylle, kun tältä kerätään henkilötietoja. Tällaisiin tietoihin kuuluvat muun muassa 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen henkilötietojen käsittelyn tarkoitukset ja käsittelyn oikeudellinen perusta sekä 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettu henkilötietojen säilytysaika tai – jos tämä ei ole mahdollista – tämän ajan määrittämiskriteerit. Näin ollen rekisterinpitäjän olisi toimitettava rekisteröidylle muun muassa tieto hänestä kerättyjen tietojen säilytysajasta.

#### *Oppilaskirjanpidon säilyttäminen ja siihen liittyvät henkilötiedot perustuslain kannalta*

Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan lainsäätäjän liikkuma-alaa rajoittaa henkilötietojen suoja koskevan säännöksen lisäksi myös se, että henkilötietojen suoja sisältyy osittain samassa momentissa turvatus yksityiselämän suojan piiriin. Lainsäätäjän tulee näin ollen turvata oikeus henkilötietojen suojaan tavalla, jota voidaan pitää hyväksyttävänä perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta. Säännös viittaa tarpeeseen lainsäädännöllisesti turvata yksilön oikeusturva ja yksityisyyden suoja henkilötietojen käsittelyssä. Perustuslakivaliokunta katsoi lausunnossaan PeVL 14/2018 vp tietosuoja-asetuksen soveltamisen alkamisen johdosta olevan perusteltua tarkistaa aiempaa kantaansa henkilötietojen suojan kannalta tärkeistä sääntelykohteista. Valiokunnan mielestä tietosuoja-asetuksen yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvattujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvatus yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Valiokunnan käsityksen mukaan tietosuoja-asetuksen sääntely vastaa asianmukaisesti tulkittuna ja sovellettuna myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen mukaan määräytyvää henkilötietojen suojan tasoa. Näin ollen erityislainsäädäntöön ei ole tietosuoja-asetuksen soveltamisalalla enää valtiosääntöisistä syistä välttämätöntä sisällyttää kattavaa ja yksityiskohtaista sääntelyä henkilötietojen käsittelystä.

Perustuslakivaliokunnan mielestä lähtökohtaisesti riittävää on, että henkilötietojen suoja ja käsittelyä koskeva sääntely on yhteensopivaa tietosuoja-asetuksen kanssa. Valiokunnan käsityksen mukaan tietosuoja-asetuksen yksityiskohtainen sääntely mahdollistaa myös viranomaistoiminnan sääntelyn osalta nykyistä kansallista sääntelymallia huomattavasti yleisemmän, henkilötietojen suoja ja käsittelyn perusteita sääntelevän lakitasoisen sääntelyn. Valiokunta on arvioinut nykyisen henkilötietojen sääntelymallin varsin raskaaksi ja monimutkaiseksi ja viitannut siihen, että valiokunnan käytännön mukaan sääntelyn selkeyteen on syytä kiinnittää erityistä

huomiota perusoikeuskytkentäisessä sääntelyssä, joka koskee luonnollisia henkilöitä heidän tavanomaiseen elämäänsä kuuluvissa toiminnoissa (ks. PeVL 31/2017 vp, PeVL 45/2016 vp, s. 3 ja PeVL 41/2006 vp, s. 4/II). Myös sääntelyn selkeyden vuoksi kansallisen erityislainsäädännön säätämiseen tulee jatkossa suhtautua pidättyvästi ja rajata sellaisen säätäminen vain välttämättömään tietosuoja-asetuksen antaman kansallisen liikkumavaran puitteissa. Edellä esitetyn perusteella on arvioitu, että säädösehdotus täyttää perustuslain asettamat vaatimukset, ja laki voidaan säätää tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säilyttäminen tietosuoja-asetuksen kannalta*

Esityksessä esitetään säädettäväksi liikenteen palveluista annetussa laissa kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säilyttämisestä. Esitetty muutos ei liity direktiivin täytäntöönpanoon.

Liikenteen palveluista annetun lain 38 §:ssä säädetään koulutuskeskusten velvoitteesta säilyttää jatkokoulutuksen järjestämistä ja jatkokoulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat niin kauan kuin todistusta voidaan käyttää ammattipätevyyskortin tai ajokorttiin tehtävän ammattipätevyysmerkinnän hakemiseen, sekä velvoitteesta hävittää koulutuksia suorittaneiden henkilötiedot tämän jälkeen. Lisäksi pykälässä veloitetaan kokeiden järjestäjä säilyttämään kaikkia kokeita ja kokeiden osia koskevat asiakirjat. Pykälään sisältyy valtuutus antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella pykälässä tarkoitettujen asiakirjojen säilyttämisajasta. Pykälän säännöksiä sovelletaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiin koulutuskeskuksiin.

Lakiehdotuksessa liikenteen palveluista annetun lain 38 §:ää muutetaan siten, että siinä säädetään ammattipätevyyttä ja koulutusta koskevien asiakirjojen säilyttämisestä – ei vain jatkokoulutuksen suorittaneiden asiakirjoja. Pykälään täsmennetään asiakirjojen säilytysaika kuudeksi kalenterivuodeksi ja valtuutus antaa tarkempia säännöksiä säilytysajasta valtioneuvoston asetuksella poistetaan. Tietojen hävittämistä säilytysajan päätyttyä täsmennetään, siten että se kattaa koulutuksen suorittajista kerätyt tiedot mukaan lukien henkilötiedot. Muutosten myötä pykälän säännöksiä sovelletaan toimivaltaisten viranomaisten, Liikenne- ja viestintäviraston ja opetus- ja kulttuuriministeriön, hyväksymiin koulutuskeskuksiin.

Henkilötietojen käsittelystä säädetään yleisesti tietosuojalaissa (1050/2018) ja tietosuoja-asetuksessa. Tässä tapauksessa tietosuoja-asetuksessa tarkoitettu rekisterinpitäjiä ovat koulutuskeskukset. Nämä rekisterinpitäjät vastaavat siitä, että tietosuojalaissa ja tietosuoja-asetuksessa säädetyt rekisteröidyn oikeudet toteutuvat.

Se, että kyseiset rekisterinpitäjät keräävät ja käsittelevät henkilötietoja, pohjautuu liikenteen palveluista annetun lain 38 §:n sääntelyyn siitä, että niiden on säilytettävä koulutusta koskevia asiakirjoja. Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa säädetään käsittelyn lainmukaisuudesta. Henkilötietojen käsittelystä on oltava aina tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukainen oikeudellinen perusta. Tässä tapauksessa kyse on tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettua tilanteesta, jossa käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen – eli liikenteen palveluista annetun lain 38 §:ssä säädetyn asiakirjojen säilyttämisvelvoitteen – noudattamiseksi. Artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön yksityiskohtaisempia säännöksiä tietosuoja-asetuksessa vahvistettujen sääntöjen soveltamisen mukauttamiseksi sellaisessa käsittelyssä, joka tehdään 1 kohdan c ja e alakohdan noudattamiseksi, määrittämällä täsmällisemmin tietojenkäsittely- ja muita toimenpiteitä koskevat erityiset vaatimukset, joilla varmistetaan laillinen ja asianmukainen tietojenkäsittely muun muassa muissa erityisissä käsittelytilanteissa siten kuin IX luvussa säädetään. Artiklan 3 kohdan

mukaan käsittelyn oikeudellisesta perustasta on silloin, kun käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen veloitteen noudattamiseksi, säädettävä joko EU-oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Artiklan 3 kohdassa on luettelo säännöksistä, joita käsittelyn oikeudelliset perustat voivat sisältää. Säännökset voivat koskea esimerkiksi käsiteltävien tietojen tyyppiä ja säilytysaikoja. EU-oikeuden tai jäsenvaltion lainsäädännön, jossa säädetään käsittelyn oikeudellisesta perustasta, on täytettävä yleisen edun mukainen tavoite ja sen on oltava oikeasuhtaista tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden. Käsittelyn oikeudellisesta perustasta säädetään tässä tapauksessa Suomen lainsäädännössä eli liikenteen palveluista annetun lain 38 §:ssä, jossa asetetaan ammattipätevyyttä ja koulutusta koskevien asiakirjojen säilyttämisvelvoite.

Lakiesitys täyttää yleisen edun mukaisen tavoitteen, koska on yleisen edun mukaista, että ammattipätevyyskoulutusta koskevat tiedot säilytetään ammattipätevyyden voimassaolon ajan ja koulutuksen suorittanut pystyy näkemään, mitä tietoja hänen suorittamistaan koulutuksistaan voidaan säilyttää ja kuinka kauan. Esitys on oikeasuhtainen sillä tavoiteltuun oikeutettuun päämäärään nähden, kun otetaan huomioon se, että kyseessä on rajattu määrä henkilötietoja ja rajoitettu tietojen säilytysaika. Tietosuoja-asetuksen 5 artiklassa säädetään henkilötietojen käsittelyä koskevista periaatteista. Sen 1 kohdan c alakohdassa säädetään, että henkilötietojen on oltava asianmukaisia ja olennaisia ja rajoitettuja siihen, mikä on tarpeen suhteessa niihin tarkoituksiin, joita varten niitä käsitellään ("tietojen minimointi"). Tämä on pyritty huomioimaan määriteltäessä mitä kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyksiä ja niihin liittyviä koulutuksia koskevia asiakirjoja ja tietoja koulutuskeskuksilla on velvollisuus säilyttää. Tietoihin on sisällytetty vain ne tiedot, jotka ovat välttämättömiä valvonnan sekä mahdollisesti keskeytyneen koulutuksen loppuun suorittamisen kannalta. Saman artiklan 1 kohdan e alakohdan mukaan henkilötiedot on säilytettävä muodossa, josta rekisteröity on tunnistettavissa, vain niin kauan kuin tämä on tarpeen tietojenkäsittelyn tarkoitusten toteuttamista varten ("säilytyksen rajoittaminen"). Tämä on pyritty huomioimaan tietojen säilytysaikaa säädettäessä. Säilytysajan rajoittamisessa on huomioitu se, minkä ajan tiedot ovat tarpeen välttämättömimpien valvontatoimenpiteiden suorittamiseksi, ja se, että koulutuskeskuksenvoitava varmistua asiakkaan ammattipätevyydestä esimerkiksi lakisääteiseen jatkokoulutukseen hakeuduttaessa.

Lakiehdotuksessa mainitut tiedot eivät kuulu erityisiin henkilötietoryhmiin. Esityksessä ei siis ole tarpeen arvioida tietoja erityisiä henkilötietoryhmiä koskevan sääntelyn näkökulmasta.

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säilyttäminen perustuslain kannalta*

Lausunnossaan (PeVL 14/2018 vp) perustuslakivaliokunta toteaa, että valiokunta on käytännössään pitänyt henkilötietojen suojan kannalta tärkeinä sääntelykohteina ainakin rekisteröinnin tavoitetta, rekisteröitävien henkilötietojen sisältöä, niiden sallittuja käyttötarkoituksia mukaan luettuna tietojen luovutettavuus sekä tietojen säilytysaikaa henkilörekisterissä ja rekisteröidyn oikeusturvaa. Lisäksi perustuslakivaliokunta huomauttaa, että näiden seikkojen sääntelyn lain tasolla tulee olla kattavaa ja yksityiskohtaista. Nämä seikat on pyritty huomioimaan esityksessä säilytysajoista. Lakiehdotuksessa mainitut tiedot eivät kuulu erityisiin henkilötietoryhmiin. Edellä esitetyistä syistä on arvioitu, että säädösehdotus täyttää perustuslain asettamat vaatimukset, ja laki voidaan säätää tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

*Yöaikaiset epileptiset kohtaukset*

Esityksessä esitetään säädettäväksi direktiivin implementoinnista erillinen ja siitä riippumaton lisäys ajokorttilakiin, jonka mukaan yöaikaiset epileptiset kohtaukset rinnastetaan ajoterveiden

## HE 50/2020 vp

arvioinnissa päiväaikaisiin kohtauksiin. Muutostarpeen taustalla on korkeimman hallinto-oikeuden vuosikirjaratkaisu KHO:2019:17. Jäsenvaltio voi direktiivin mukaan asettaa tiettyjä direktiivin vähimmäisvaatimuksia tiukempia ajoterveysvaatimuksia, jos ne ovat liikenneturvallisuuden näkökulmasta perusteltuja. Tiukemmat terveysvaatimukset rajoittavat tiettyjä sairauksia sairastavien henkilöiden oikeutta saada ajokortti, joten niistä tulee säätää laintasolla. Yöaikaiset epileptiset kohtaukset on tunnistettu kiistattomaksi ja merkittäväksi riskiksi kuljettajan ajokyvylle, jolloin niihin liittyvän rajoituksen asettaminen ajokorttilaissa on välttämätöntä.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Koska maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta annetussa direktiivissä (EU) 2018/645 on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

### *Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

## Laki

### liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 28, 29, 34 ja 38 §, sellaisina kuin ne ovat laissa 371/2019, seuraavasti:

#### 28 §

##### *Poikkeukset kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyysvaatimuksesta*

Kuljettajalta ei vaadita ammattipätevyyttä, jos:

- 1) ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa;
- 2) ajoneuvo on poliisin, pelastustoimen tai pelastusalan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen, ensihoitopalvelun, Puolustusvoimien, Tullin tai rajavartiolaitoksen käytössä niiden tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa;
- 3) ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätehtävä ja ajoneuvoa koeajetaan tai siirretään korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä, siirretään varikkoalueella pesun, siivouksen tai tankkauksen yhteydessä, siirretään ajoneuvojen myynti- ja markkinointitapahtumiin tai myyntipisteiden välillä, koeajetaan ajoneuvon parantamiseksi teknisesti taikka koeajetaan uusi tai muunnettu ajoneuvo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä;
- 4) ajoneuvoa käytetään kiireellisessä hätätilanteessa pelastustarkoituksiin poliisin, pelastusviranomaisen, Tullin tai rajavartiolaitoksen määräyksen perusteella;
- 5) ajoneuvoa käytetään ajo-oikeuden tai tässä laissa tarkoitetun perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen saamiseksi
  - a) ajo-opetuksessa eikä ajoneuvoa käytetä kaupallisessa tavara- tai henkilöliikenteessä,
  - b) lisäajo-opetuksessa työpaikalla järjestettävän koulutuksen aikana ja kuljettajan seurassa on henkilö, jolla on ajoneuvon kuljettamisen edellyttämä voimassa oleva ammattipätevyys, tai kyseisen ajoneuvoluokan ajo-opettaja;
- 6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin tavarakuljetuksiin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin;
- 7) D1-luokan ajo-oikeudella kuljettavaa linja-autoa, joka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 henkilöä, käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien ja enintään kolmen muun henkilön kuljettamiseksi, ja linja-auto on kuljettajan tai hänen kanssaan samassa taloudessa asuvan henkilön omistuksessa, taikka muuta linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa;
- 8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja, koneita tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään, ja kuljettajan pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen; taikka

9) ajoneuvoa käytetään maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavan yrityksen omien tuotteiden kuljettamiseen yrityksen käytössä olevalla ajoneuvolla, jos ajoneuvon kuljettaminen ei ole osa kuljettajan päätehtävää eikä ajoneuvoa kuljeta yli 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen kotipaikasta.

29 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys*

Ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla kuljetusmuotoa vastaava perustason ammattipätevyyskoulutus ja siihen sisältyvä teoriakoe tai perustason ammattipätevyyskoe. Ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan. Perustason ammattipätevyiden suorittamista ei vaadita siltä, johon kuljetusmuotoa vastaavan ajokortin myöntämisen ajankohdan perusteella voidaan soveltaa 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, jäljempänä *tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi*, 4 artiklan säännöksiä saavutetuista oikeuksista.

Perustason ammattipätevyyteen sisältyvät oppiaineet ja niiden tavoitteet on lueteltu tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitteen I jaksossa 1. Ne sisältävät perustiedot kuljettajana toimimisen vaatimuksista, kuljettajan, kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljetettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Perustason ammattipätevyys suoritetaan erikseen kuorma-auton- tai linja-autonkuljettajana toimimista varten ja siinä voidaan lukea hyväksi muuta Euroopan unionin lainsäädännössä vaadittua koulutusta.

Linja-autonkuljettajien perustason ammattipätevyiden suorittamisen yhteydessä toteutetaan myös matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011, jäljempänä *EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetus*, 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävä koulutus.

Perustason ammattipätevyys on saavutettava tämän lain mukaisesti, jos ajokorteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/126/EY tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa. Kuljettajan, joka on muun maan kansalainen ja joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana, on saavutettava perustason ammattipätevyys tämän lain mukaisesti, jos hän työskentelee Suomessa sijaitsevan yrityksen palveluksessa tai hänelle on myönnetty työlupa Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettun perustason ammattipätevyiden sisällöstä sekä 1 momentissa tarkoitetuista saavutetuista oikeuksista, 2 momentissa tarkoitettun muun koulutuksen hyväksi lukemisesta ja 3 momentissa tarkoitettun koulutuksen toteutuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta.

34 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan jatkokoulutus*

Ammattipätevyyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi tai uudelleen voimaan saattamiseksi kuljettajan on suoritettava jatkokoulutus. Jatkokoulutus koskee myös kuljettajia, joilta 29 §:n 1 momentissa tarkoitettujen saavutettujen oikeuksien perusteella ei vaadita perustason ammatti-

pätevyyden suorittamista. Jatkokoulutukseen on sisällytettävä opetusta kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyden oppiaineissa sekä turvallisesta, taloudellisesta ja ympäristöystävällisestä ajotavasta. Jatkokoulutukseen voidaan lukea hyväksi muuta Euroopan unionin lainsäädännössä vaadittua koulutusta. Opetuksessa on noudatettava Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamaa jatkokoulutuksen koulutusohjelmaa.

Jatkokoulutuksen määrä on 35 tuntia viiden vuoden jaksoissa. Jatkokoulutuksen suorittamisesta on annettava todistus. Jos jatkokoulutus annetaan useammassa jaksossa, todistus on annettava jatkokoulutuksen jaksosta, johon sisältyy vähintään seitsemän tuntia opetusta.

Jatkokoulutus on suoritettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan vakinainen asuinpaikka on Suomessa tai jos hän työskentelee Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksen sisällöstä, muun unionin lainsäädännössä edellytetyn koulutuksen hyväksi lukemisesta jatkokoulutuksessa, jatkokoulutuksen suorittamisen ajankohdasta ja toteutuksesta sekä muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.

38 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säilyttäminen*

Koulutuskeskuksen on pidettävä kirjaa oppilaista ja heille annetusta opetuksesta, opetuksessa käytetyistä ajoneuvoista, opetustavasta sekä opetuksesta annetuista opetustodistuksista. Kokeita järjestävän on säilytettävä koetta tai kokeen osia koskevat tiedot kokeen järjestämisestä ja kokeen suorittaneista. Koulutuskeskuksen tai kokeenjärjestäjän on säilytettävä koulutuksen tai kokeen järjestämistä ja koulutuksen tai kokeen suorittaneita koskevat tiedot koulutuksen tai kokeen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan, minkä jälkeen suorittajia koskevat tiedot on hävitettävä. Tietoja saadaan luovuttaa hakemusasian käsittelemiseksi ammattipätevyyskortin ja ajokorttiluvan myöntäjälle. Liikenne- ja viestintävirasto luovuttaa tietoja myönnettyistä tai peruutetuista CAP-todistuksista muiden jäsenvaltioiden viranomaisille valvontatarkoituksia varten.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 2020.



2.

## Laki

### ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 2 ja 5 §, 6 §:n 3 momentin 2 kohdan suomenkielinen sanamuoto, 9 §:n 2 momentti, 17 §, 30 §:n 1 momentti, 42 §:n 3 momentin 3 kohta sekä 81 §:n 4 momentti,

sellaisina kuin ne ovat, 2 §, 9 §:n 2 momentti, 42 §:n 3 momentin 3 kohta laissa 387/2018, 5 § osaksi laeissa 1081/2012, 387/2018 ja 372/2019, 6 §:n 3 momentti osaksi laissa 1081/2012 sekä 16 §:n 1 momentin johdantokappale, 17 § ja 30 §:n 1 momentti ja 81 §:n 4 momentti laissa 938/2018, seuraavasti:

#### 2 §

##### *Soveltamisalan raja*

Tämän lain säännöksiä ajo-oikeudesta ja ajokortista sekä muusta ajettaessa mukana pidettävästä luvasta ja todistuksesta sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen tieliikennelaissa (267/1981) tarkoitetulla tiellä.

Ajokorttia ei kuitenkaan vaadita kuljettaessa kävellen moottorikäyttöistä ajoneuvoa, joka myös on tarkoitettu kävellen kuljettavaksi, taikka kaksi- tai kolmipyöräistä moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja jonka ajoneuvon valmistaja myös on määritellyt ajoneuvon suurimmaksi rakenteelliseksi nopeudeksi ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Kaksi- tai kolmipyöräistä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettavan on oltava 15 vuotta täyttänyt.

Tämä laki ei koske ajokortin tai muun vastaavan luvan kelpoisuutta Ahvenanmaalla tai Ahvenanmaalla annettua ajokorttia ja sen kelpoisuutta muualla Suomessa, jollei toisin säädetä.

#### 5 §

##### *Ikävaatimukset*

Vähimmäisikä ajokortin saamiseksi on:

- 1) AM-luokassa 15 vuotta;
- 2) A1-luokassa 16 vuotta;
- 3) A2-luokassa 18 vuotta;
- 4) A-luokassa 24 vuotta tai, jos henkilöllä on A2-luokan ajokortti, joka on ollut hänellä vähintään kahden vuoden ajan, 20 vuotta;
- 5) B- ja BE-luokassa 18 vuotta;
- 6) C1- ja C1E-luokassa 18 vuotta;
- 7) C- ja CE-luokassa 21 vuotta tai, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 18 vuotta;
- 8) D1- ja D1E-luokassa 21 vuotta;
- 9) D- ja DE-luokassa:
  - a) 24 vuotta tai, jos henkilöllä on nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys, 23 vuotta, tai jos henkilöllä on muu

kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys, 21 vuotta; taikka

b) D-luokassa 18 vuotta, jos henkilö on suorittanut linja-autonkuljettajan tehtäviin valmistavan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys;

10) T-luokassa 15 vuotta.

Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokan tutkinnon suorittamiseksi vaadita siltä, joka on liikenteen palveluista annetun lain 33 §:n 1 momentissa tarkoitettua ammatillisessa koulutuksessa, johon sisältyy mainitun perustason ammattipätevyyden suorittaminen ja jolla on mainitussa 33 §:ssä tarkoitettu hyväksymisasiakirja. Ennen edellä tarkoitettua perustason ammattipätevyyden saavuttamista tässä momentissa tarkoitettu ajo-oikeus on voimassa vain hyväksymisasiakirjalla tehtävissä kuljetuksissa tai kun säädetty ikävaatimus muulla perusteella täyttyy.

Edellä 1 momentin 9 kohdan b alakohdassa säädetty ikävaatimus koskee myös D-luokan ajokortin saamista liikenteen palveluista annetun lain 33 §:ssä tarkoitettuja ajoja varten, jos kysymyksessä on mainitussa alakohdassa tarkoitettu ammatillinen perustutkinto ja opiskelijalla on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys. D-luokan ajokortti on voimassa vain Suomessa ennen kuin haltija täyttää 9 kohdan a alakohdassa säädetyn ikävaatimuksen.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, C-luokan ajokortin vähimmäisikä on kuitenkin 18 vuotta ja D-luokan ajokortin 21 vuotta, jos kysymyksessä on ajoneuvon kuljettaminen liikenteen palveluista annetun lain 28 §:n 2 tai 3 kohdan mukaisesti pois lukien ajoneuvojen katsastamiseen liittyvät koeajot. Ajokortti on voimassa vain tässä momentissa tarkoitetuissa ajoissa Suomessa. Rajoitus merkitään ajokorttiin, ja se on voimassa siihen saakka, kunnes ajokortin luokkaa vastaavat vähimmäisikävaatimukset muuten täyttyvät.

A-luokkaan kuuluvan kolmipyörän kuljettamisen vähimmäisiästä säädetään 7 §:n 1 momentissa.

Edellä 1 momentin 5 kohdasta poiketen vähimmäisikä ajokortin saamiseksi B- ja BE-luokassa on 17 vuotta, jos kysymyksessä on henkilö, joka opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Opiskelu on osoitettava oppilaitoksen antamalla todistuksella teoriakokeeseen tultaessa. Ennen 1 momentin 5 kohdassa säädetyn vähimmäisiän saavuttamista ajo-oikeus oikeuttaa vain tässä momentissa tarkoitettuun opiskeluun liittyviin ajoihin.

## 6 §

### *Ajo-oikeus*

---

Lisäksi ajo-oikeutta koskevat seuraavat rajoitukset:

---

2) C- tai CE-luokan ajo-oikeutta ei ole, jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä 5 §:n 2 momentissa säädettyä vaatimusta ammatillisen perustutkinnon suorittamisen keskeytymisen johdosta eikä hänellä ole 5 §:n 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä, eikä D-luokan ajo-oikeutta ole, jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä 5 §:n 3 momentissa säädettyä vaatimusta ammatillisen perustutkinnon suorittamisen keskeytymisen johdosta;

---

9 §

*Ajokorttiluvan hakeminen*

---

Ajokorttilupa voidaan myöntää aikaisintaan vuotta ennen kuin hakija täyttää ajokortin luokkaa vastaavan ikävaatimuksen. B-luokan ajokorttilupa voidaan kuitenkin myöntää aikaisintaan kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä. Edellä 7 §:n 4 momentissa tarkoitettua ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeutta varten ajokorttilupaa hakevalla on oltava B-luokan ajo-oikeus. Jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä hakija ole täyttänyt mainittua ikää, ajokortin saamiseksi vaaditaan huoltajan suostumus. Suostumus on edellytys kuljettajantutkimuksen suorittamiseksi ja se koskee myös 5 §:n 5 momentissa tarkoitettuja ajokortin suorittajia.

---

17 §

*Ajokortin terveysvaatimukset ryhmässä 1*

Ryhmään 1 kuuluvia luokkia vastaavan ajokorttiluvan edellytyksenä on seuraavien terveysvaatimusten täyttäminen:

1) ajokorttiluvan hakijan näöntarkkuus on tarvittaessa korjaavia linssejä käyttäen molempien silmien yhteisnäkönä vähintään 0,5; jos hakija on menettänyt näön toisesta silmästä tai hän muuten käyttää ainoastaan toista silmää näköhavaintoja tehdessään, näöntarkkuuden on oltava vähintään 0,5 ja silmien tilan on täytynyt jatkua niin kauan, että hän on sopeutunut ainoastaan toisen silmän käyttämiseen;

2) hakijan näkökenttä täyttää ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY, jäljempänä *ajokorttidirektiivi*, liitteessä III säädetyt näkökenttää koskevat vähimmäisvaatimukset niin, että näkökenttä ei heikennä olennaisesti hänen kykyään kuljettaa turvallisesti tähän ryhmään kuuluvaa ajoneuvoa;

3) hakijalla ei ole sellaista ajokorttidirektiivin liitteessä III mainittua vikaa, sairautta tai vammaa, joka olennaisesti heikentää hänen kykyään toimia tässä momentissa mainittuun luokkaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana taikka, jos hänellä on ajokykyyn vaikuttava vika, sairaus tai vamma, se ei heikennä olennaisesti hänen kykyään toimia automaattivaihteisen tai alkolukolla taikka erityisin ajohallintalaittein varustetun ajoneuvon kuljettajana.

Poiketen siitä, mitä ajokorttidirektiivin liitteen III kohdassa 12.6 säädetään pelkästään unenaikaisista epileptisiä kohtauksista, tulee terveysvaatimusten täyttymisessä arvioida unenaikaisia epileptisiä kohtauksia samalla tavalla kuin valveaikaisia.

Erikoislääkäri voi erityisestä syystä poiketa lausunnossaan 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua näkökenttää koskevista ajokorttidirektiivin vähimmäisvaatimuksista ja katsoa terveysvaatimusten täyttyvän, jos ajokorttidirektiivin liitteessä III säädetyt vaatimukset muutoin täyttyvät ja tarvittaessa suoritettava ajokoe sitä puoltaa. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua näkökenttää koskevien vaatimusten täyttymisestä ja näkökenttävaatimuksista poikkeamisesta sekä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja muita terveysvaatimuksia koskevien vaatimusten täyttymisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset terveysvaatimusten täyttymisen tutkimiseksi ja ajoterveysten arvioimiseksi tehtävistä tarkastuksista ja niiden sisällöstä niin, että ajokorttidirektiivin ja liikenneturvallisuuden vaatimukset täyttyvät.

30 §

*Ajokorttiluvan ja muun luvan raukeaminen sekä ajokortin hävittäminen*

**HE 50/2020 vp**

Ajokorttilupa raukeaa kolmen vuoden kuluttua ajokorttiluvan myöntämispäivästä siltä osin kuin lupaan merkittyä luokkaa vastaavaa ajokorttia tai väliaikaista ajokorttia ei ole luovutettu.

---

42 §

*Opetushuvan myöntämisen edellytykset ryhmän I ajokorttia varten*

---

Hakijaa ei ole pidettävä henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan opetustehtävään sopivana, jos hän on:

---

3) rikosrekisteriin tai sakkorekisteriin sisältyvien tietojen perusteella muutoin toiminnallaan osoittanut olevansa ilmeisen sopimaton opetustehtävään.

---

81 §

*Autokoulun valvonta*

---

Autokoulussa on pidettävä kirjaa oppilaista ja heille annetusta opetuksesta, opetuksessa käytetyistä ajoneuvoista, opetustavasta sekä opetuksesta annetuista opetustodistuksista. Autokoulun on säilytettävä tässä momentissa tarkoitettu oppilaskirjanpito opetuksen järjestämisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan, minkä jälkeen oppilaskirjanpito on hävitettävä

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 2020

Mitä 81 §:n 4 momentissa säädetään asiakirjojen säilytysajasta, sovelletaan myös ennen tämän lain voimaantuloa laadittuun oppilaskirjanpitoon.

---

Helsingissä 16 päivänä huhtikuuta 2020

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

**Laki**

**liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 28 §, 29 §, 34 §, 38 §  
sellaisena kuin niistä on 28 §, 29 §, 34 § ja 38 § laissa 371/2019, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

28 §

*Poikkeukset kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyysvaatimuksesta*

Kuljettajalta ei vaadita ammattipätevyyttä, jos:

- 1) ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa;
- 2) ajoneuvo on poliisin, pelastustoimen tai pelastusalan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen, ensihoitopalvelun, Puolustusvoimien, Tullin tai rajavartiolaitoksen käytössä niiden tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa;
- 3) ajoneuvoa koeajetaan tai siirretään korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä, siirretään varikkoalueella pesun, siivouksen tai tankkauksen yhteydessä, koeajetaan ajoneuvon parantamiseksi teknisesti taikka koeajetaan uusi tai muunneltu ajoneuvo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä;
- 4) ajoneuvoa käytetään kiireellisessä hätätilanteessa pelastustarkoituksiin poliisin, pelastusviranomaisen, Tullin tai rajavartiolaitoksen määräyksen perusteella;
- 5) ajoneuvoa käytetään ajo-oikeuden tai tässä laissa tarkoitetun perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen saamiseksi annettavassa ajo-opetuksessa;

*Ehdotus*

28 §

*Poikkeukset kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyysvaatimuksesta*

Kuljettajalta ei vaadita ammattipätevyyttä, jos:

- 1) ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa;
- 2) ajoneuvo on poliisin, pelastustoimen tai pelastusalan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen, ensihoitopalvelun, Puolustusvoimien, Tullin tai rajavartiolaitoksen käytössä niiden tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa;
- 3) *ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi ja* ajoneuvoa koeajetaan tai siirretään korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä, siirretään varikkoalueella pesun, siivouksen tai tankkauksen yhteydessä, *siirretään ajoneuvojen myynti- ja markkinointitapahtumiin tai myyntipisteiden välillä*, koeajetaan ajoneuvon parantamiseksi teknisesti taikka koeajetaan uusi tai muunneltu ajoneuvo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä;
- 4) ajoneuvoa käytetään kiireellisessä hätätilanteessa pelastustarkoituksiin poliisin, pelastusviranomaisen, Tullin tai rajavartiolaitoksen määräyksen perusteella;
- 5) ajoneuvoa käytetään ajo-oikeuden, tai tässä laissa tarkoitetun perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen saamiseksi  
*a) ajo-opetuksessa eikä ajoneuvoa käytetä kaupallisessa tavara- tai henkilöliikenteessä*

*Voimassa oleva laki*

6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin;

7) D1-luokan ajo-oikeudella kuljetettavaa linja-autoa, joka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 henkilöä, käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien ja enintään kolmen muun henkilön kuljettamiseksi ja linja-auto on kuljettajan tai hänen kanssaan samassa taloudessa asuvan henkilön omistuksessa, tai muuta linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa; *taikka*

8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen.

29 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys*

Ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla kuljetusmuotoa vastaava perustason ammattipätevyyskoulutus ja siihen sisältyvä teoriakoe

*Ehdotus*

*b) lisäajo-opetuksessa työpaikalla järjestettävän koulutuksen aikana ja, kuljettajan seurassa on henkilö, jolla on ajoneuvon kuljettamisen edellyttämä voimassa oleva ammattipätevyys, tai kyseisen ajoneuvoluokan ajo-opettaja;*

6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin tavarakuljetuksiin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin;

7) D1-luokan ajo-oikeudella kuljetettavaa linja-autoa, joka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 henkilöä, käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien ja enintään kolmen muun henkilön kuljettamiseksi, ja linja-auto on kuljettajan tai hänen kanssaan samassa taloudessa asuvan henkilön omistuksessa, *taikka* muuta linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa;

8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja, *koneita* tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään, ja kuljettajanpääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen; *taikka*

*9) ajoneuvoa käytetään maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavan yrityksen omien tuotteiden kuljettamiseen yrityksen käytössä olevalla ajoneuvolla, jos ajoneuvon kuljettaminen ei ole osa kuljettajan päätoimeaa eikä ajoneuvoa kuljeteta yli 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen kotipaikasta*

29 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys*

Ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla kuljetusmuotoa vastaava perustason ammattipätevyyskoulutus ja siihen sisältyvä teoriakoe

*Voimassa oleva laki*

tai perustason ammattipätevyyskoe. Ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan. Perustason ammattipätevyyden suorittamista ei vaadita siltä, johon kuljetusmuotoa vastaavan ajokortin myöntämisen ajankohdan perusteella voidaan soveltaa maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä 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, jäljempänä tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi, 4 artiklan säännöksiä saavutetuista oikeuksista.

Perustason ammattipätevyyteen sisältyvät oppiaineet ja niiden tavoitteet on lueteltu tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitteen I jaksossa 1. Ne sisältävät perustiedot kuljettajana toimimisen vaatimuksista, kuljettajan, kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Perustason ammattipätevyys suoritetaan erikseen kuorma-auton tai linja-auton kuljettajana toimimista varten ja siinä voidaan lukea hyväksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa tarkoitettu pätevyys siten kuin siitä erikseen säädetään.

Linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyden suorittamisen yhteydessä toteutetaan myös matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011, jäljempänä EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetus, 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävä koulutus.

Perustason ammattipätevyys on saavutettava tämän lain mukaisesti, jos ajokorteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/126/EY tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa. Kuljettajan, joka on muun maan kansalainen ja joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen

*Ehdotus*

tai perustason ammattipätevyyskoe. Ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan. Perustason ammattipätevyyden suorittamista ei vaadita siltä, johon kuljetusmuotoa vastaavan ajokortin myöntämisen ajankohdan perusteella voidaan soveltaa maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä 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, jäljempänä tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi, 4 artiklan säännöksiä saavutetuista oikeuksista.

Perustason ammattipätevyyteen sisältyvät oppiaineet ja niiden tavoitteet on lueteltu tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitteen I jaksossa 1. Ne sisältävät perustiedot kuljettajana toimimisen vaatimuksista, kuljettajan, kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Perustason ammattipätevyys suoritetaan erikseen kuorma-auton tai linja-autonkuljettajana toimimista varten ja siinä voidaan lukea hyväksi muuta Euroopan unionin lainsäädännössä vaadittua koulutusta.

Linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyden suorittamisen yhteydessä toteutetaan myös matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011, jäljempänä EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetus, 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävä koulutus.

Perustason ammattipätevyys on saavutettava tämän lain mukaisesti, jos ajokorteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/126/EY tarkoitettu vakinainen asuinpaikka on Suomessa. Kuljettajan, joka on muun maan kansalainen ja joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen

*Voimassa oleva laki*

yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana, on saavutettava perustason ammattipätevyys tämän lain mukaisesti, jos hän työskentelee Suomessa sijaitsevan yrityksen palveluksessa tai hänelle on myönnetty työlupa Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettun perustason ammattipätevyyden sisällöstä sekä 1 momentissa tarkoitetuista saavutetuista oikeuksista, 2 momentissa tarkoitettun *pätevyyden* hyväksi lukemisesta ja 3 momentissa tarkoitettun koulutuksen toteutuksesta.

## 34 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan jatkokoulutus*

Ammattipätevyyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi tai uudelleen voimaan saattamiseksi kuljettajan on suoritettava jatkokoulutus. Jatkokoulutus koskee myös kuljettajia, joilta 29 § 1 momentissa tarkoitettujen saavutettujen oikeuksien perusteella ei vaadita perustason ammattipätevyyden suorittamista. Jatkokoulutukseen on sisällytettävä opetusta kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyden oppiaineissa sekä turvallisesta, taloudellisesta ja ympäristöystävällisestä ajotavasta. Opetuksessa on noudatettava Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamaa jatkokoulutuksen koulutusohjelmaa.

Jatkokoulutuksen määrä on 35 tuntia viiden vuoden jaksoissa. Jatkokoulutuksen suorittamisesta on annettava todistus. Jos jatkokoulutus annetaan useammassa jaksossa, todistus on annettava jatkokoulutuksen jaksosta, johon sisältyy vähintään seitsemän tuntia opetusta.

Jatkokoulutus on suoritettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan vakinainen asuinpaikka on Suomessa tai jos hän työskentelee Suomessa.

*Ehdotus*

yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana, on saavutettava perustason ammattipätevyys tämän lain mukaisesti, jos hän työskentelee Suomessa sijaitsevan yrityksen palveluksessa tai hänelle on myönnetty työlupa Suomessa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettun perustason ammattipätevyyden sisällöstä sekä 1 momentissa tarkoitetuista saavutetuista oikeuksista, 2 momentissa tarkoitettun *muun koulutuksen* hyväksi lukemisesta ja 3 momentissa tarkoitettun koulutuksen toteutuksesta. *Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta*

## 34 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan jatkokoulutus*

Ammattipätevyyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi tai uudelleen voimaan saattamiseksi kuljettajan on suoritettava jatkokoulutus. Jatkokoulutus koskee myös kuljettajia, joilta 29 §:n 1 momentissa tarkoitettujen saavutettujen oikeuksien perusteella ei vaadita perustason ammattipätevyyden suorittamista. Jatkokoulutukseen on sisällytettävä opetusta kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyden oppiaineissa sekä turvallisesta, taloudellisesta ja ympäristöystävällisestä ajotavasta. *Jatkokoulutukseen voidaan lukea hyväksi muuta Euroopan unionin lainsäädännössä vaadittua koulutusta.* Opetuksessa on noudatettava Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamaa jatkokoulutuksen koulutusohjelmaa.

Jatkokoulutuksen määrä on 35 tuntia viiden vuoden jaksoissa. Jatkokoulutuksen suorittamisesta on annettava todistus. Jos jatkokoulutus annetaan useammassa jaksossa, todistus on annettava jatkokoulutuksen jaksosta, johon sisältyy vähintään seitsemän tuntia opetusta.

Jatkokoulutus on suoritettava tämän lain mukaisesti, jos kuljettajan vakinainen asuinpaikka on Suomessa tai jos hän työskentelee Suomessa.



*Voimassa oleva laki*

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksen sisällöstä, sen suorittamisen ajankohdasta, toteutuksesta ja muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista

38 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan koulutusta koskevien asiakirjojen säilyttäminen*

Koulutuskeskuksen on säilytettävä jatkokoulutuksen järjestämistä ja jatkokoulutuksen suorittaneita koskevat asiakirjat niin kauan kuin jatkokoulutuksesta annettua todistusta voidaan käyttää ammattipätevyyskortin tai ajokorttiin tehtävän ammattipätevyysmerkinnän hakemiseen. Tämän jälkeen koulutuksen suorittajia koskevat henkilötiedot on hävitettävä. Tietoja saadaan luovuttaa hakemusasian käsittelemiseksi ammattipätevyyskortin ja ajokorttiluvan myöntäjälle.

Kokeita järjestävän on säilytettävä kaikkia järjestämiään kokeita ja, jos on suoritettu vain kokeen osia, kokeen osia koskevat asiakirjat.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen asiakirjojen säilyttämisajasta.

*Ehdotus*

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä jatkokoulutuksen sisällöstä, muun unionin lainsäädännössä edellytetyn koulutuksen hyväksilukemisesta jatkokoulutuksessa, jatkokoulutuksen suorittamisen ajankohdasta ja toteutuksesta sekä muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.

38 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan koulutusta ammattipätevyyttä koskevien asiakirjojen säilyttäminen*

Koulutuskeskuksen on pidettävä kirjaa opipilaista ja heille annetusta opetuksesta, opetuksessa käytetyistä ajoneuvoista, opetustavasta sekä opetuksesta annetuista opetustodistuksista. Kokeita järjestävän on säilytettävä koetta tai kokeen osia koskevat tiedot kokeen järjestämisestä ja kokeen suorittaneista. Koulutuskeskuksen tai kokeenjärjestäjän on säilytettävä koulutuksen tai kokeen järjestämistä ja koulutuksen tai kokeen suorittaneita koskevat tiedot koulutuksen tai kokeen suorittamisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan, minkä jälkeen suorittajia koskevat tiedot on hävitettävä. Tietoja saadaan luovuttaa hakemusasian käsittelemiseksi ammattipätevyyskortin ja ajokorttiluvan myöntäjälle. Liikenne- ja viestintävirasto luovuttaa tietoja myönnettyistä tai peruutetuista CAP-todistuksista muiden jäsenvaltioiden viranomaisille valvontatarkoituksia varten.

(kumotaan)

(kumotaan)

Tämä laki tulee voimaan xx päivänä xx kuuta 2020

2.

## Laki

### ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 2 ja 5 §, 6 §:n 3 momentin 2 kohdan suomenkielinen sanamuoto, 9 §:n 2 momentti, 17 §, 30 §:n 1 momentti, 42 §:n 3 momentin 3 kohta sekä 81 §:n 4 momentti,  
sellaisina kuin ne ovat, 2 §, 9 §:n 2 momentti, 42 §:n 3 momentin 3 kohta laissa 387/2018, 5 § osaksi laeissa 1081/2012, 387/2018 ja 372/2019, 6 §:n 3 momentti osaksi laissa 1081/2012, 17 § ja 30 §:n 1 momentti ja 81 §:n 4 momentti laissa 938/2018, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

2 §

*Soveltamisalan raja*

Tämän lain säännöksiä ajo-oikeudesta ja ajokortista sekä muusta ajettaessa mukana pidettävästä luvasta tai todistuksesta sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen tieliikennelaissa (267/1981) tarkoitetulla tiellä.

Ajokorttia ei kuitenkaan vaadita kuljettaessa kävellen moottorikäyttöistä ajoneuvoa, joka myös on tarkoitettu kävellen kuljetettavaksi, taikka kaksi- tai kolmipyöräistä moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja jonka ajoneuvon valmistaja myös on määritellyt ajoneuvon suurimmaksi rakenteelliseksi nopeudeksi ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Kaksi- tai kolmipyöräistä ajoneuvoa kuljettavan on oltava 15 vuotta täyttänyt.

Tämä laki ei koske ajokortin tai muun vastaavan luvan kelpoisuutta Ahvenanmaalla tai Ahvenanmaalla annettua ajokorttia ja sen kelpoisuutta muualla Suomessa, jollei toisin säädetä.

5 §

*Ikävaatimukset*

Vähimmäisikä ajokortin saamiseksi on:

- 1) AM-luokassa 15 vuotta;
- 2) A1-luokassa 16 vuotta;

*Ehdotus*

2 §

*Soveltamisalan raja*

Tämän lain säännöksiä ajo-oikeudesta ja ajokortista sekä muusta ajettaessa mukana pidettävästä luvasta ja todistuksesta sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen tieliikennelaissa (267/1981) tarkoitetulla tiellä.

Ajokorttia ei kuitenkaan vaadita kuljettaessa kävellen moottorikäyttöistä ajoneuvoa, joka myös on tarkoitettu kävellen kuljetettavaksi, taikka kaksi- tai kolmipyöräistä moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja jonka ajoneuvon valmistaja myös on määritellyt ajoneuvon suurimmaksi rakenteelliseksi nopeudeksi ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Kaksi- tai kolmipyöräistä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettavan on oltava 15 vuotta täyttänyt.

Tämä laki ei koske ajokortin tai muun vastaavan luvan kelpoisuutta Ahvenanmaalla tai Ahvenanmaalla annettua ajokorttia ja sen kelpoisuutta muualla Suomessa, jollei toisin säädetä.

5 §

*Ikävaatimukset*

Vähimmäisikä ajokortin saamiseksi on:

- 1) AM-luokassa 15 vuotta;
- 2) A1-luokassa 16 vuotta;

*Voimassa oleva laki*

- 3) A2-luokassa 18 vuotta;
- 4) A-luokassa 24 vuotta tai, jos henkilöllä on A2-luokan ajokortti, joka on ollut hänellä vähintään kahden vuoden ajan, 20 vuotta;
- 5) B- ja BE-luokassa 18 vuotta;
- 6) C1- ja C1E-luokassa 18 vuotta;
- 7) C- ja CE-luokassa 21 vuotta tai, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 18 vuotta;
- 8) D1- ja D1E-luokassa 21 vuotta;
- 9) D- ja DE-luokassa:
  - a) 24 vuotta tai, jos henkilöllä on nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 23 vuotta, taikka, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 21 vuotta; tai
  - b) D-luokassa 18 vuotta, jos henkilö on suorittanut linja-auton kuljettajan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys;
- 10) T-luokassa 15 vuotta.

Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokan tutkinnon suorittamiseksi vaadita siltä, joka on liikenteen palveluista annetun lain 33 §:n 1 momentissa tarkoitettussa ammatillisessa koulutuksessa, johon sisältyy mainitun perustason ammattipätevyyden suorittaminen ja jolla on mainitussa 33 §:ssä tarkoitettu hyväksymisasiakirja. Ennen edellä tarkoitettua perustason ammattipätevyyden saavuttamista tässä momentissa tarkoitettu ajo-oikeus on voimassa vain hyväksymisasiakirjalla tehtävissä kuljetuksissa tai kun säädetty ikävaatimus muulla perusteella täyttyy.

Edellä 1 momentin 9 kohdan b alakohdan ikävaatimus koskee myös D-luokan ajokortin saamista liikenteen palveluista annetun lain 33 §:ssä tarkoitettuja ajoja varten, jos kysymyksessä on mainitussa alakohdassa tarkoitettu vähintään 180 osaamispisteen laajuinen ammatillinen perustutkinto, josta opiskelija

*Ehdotus*

- 3) A2-luokassa 18 vuotta;
- 4) A-luokassa 24 vuotta tai, jos henkilöllä on A2-luokan ajokortti, joka on ollut hänellä vähintään kahden vuoden ajan, 20 vuotta;
- 5) B- ja BE-luokassa 18 vuotta;
- 6) C1- ja C1E-luokassa 18 vuotta;
- 7) C- ja CE-luokassa 21 vuotta tai, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 18 vuotta;
- 8) D1- ja D1E-luokassa 21 vuotta;
- 9) D- ja DE-luokassa:
  - a) 24 vuotta tai, jos henkilöllä on nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 23 vuotta, taikka, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 21 vuotta; taikka
  - b) D-luokassa 18 vuotta, jos henkilö on suorittanut linja-autonkuljettajan tehtäviin valmistavan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys;
- 10) T-luokassa 15 vuotta.

Edellä 1 momentin 7 ja 9 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä ei C-, CE- ja D-luokan tutkinnon suorittamiseksi vaadita siltä, joka on liikenteen palveluista annetun lain 33 §:n 1 momentissa tarkoitettussa ammatillisessa koulutuksessa, johon sisältyy mainitun perustason ammattipätevyyden suorittaminen ja jolla on mainitussa 33 §:ssä tarkoitettu hyväksymisasiakirja. Ennen edellä tarkoitettua perustason ammattipätevyyden saavuttamista tässä momentissa tarkoitettu ajo-oikeus on voimassa vain hyväksymisasiakirjalla tehtävissä kuljetuksissa tai kun säädetty ikävaatimus muulla perusteella täyttyy.

Edellä 1 momentin 9 kohdan b alakohdassa säädetty ikävaatimus koskee myös D-luokan ajokortin saamista liikenteen palveluista annetun lain 33 §:ssä tarkoitettuja ajoja varten, jos kysymyksessä on mainitussa alakohdassa tarkoitettu ammatillinen perustutkinto ja opiskelijalla on muu kuin nopeutetulla perustason

*Voimassa oleva laki*

on suorittanut vähintään 90 osaamispistettä henkilöliikenteeseen suunnattua linja-auton kuljettajan tehtävissä toimimisen tarkoitettua osaamista ja opiskelijalla on muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys. D-luokan ajokortti on voimassa vain Suomessa ennen kuin haltija täyttää 9 kohdan a alakohdan ikävaatimuksen.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, C-luokan ajokortin vähimmäisikä on kuitenkin 18 vuotta ja D-luokan ajokortin 21 vuotta, jos kysymyksessä on ajoneuvon kuljettaminen liikenteen palveluista annetun lain 28 §:n 2 tai 3 kohdan mukaisesti pois lukien ajoneuvojen katsastamiseen liittyvät koeajot. Ajokortti on voimassa vain tässä momentissa mainituissa ajoissa Suomessa. Rajoitus merkitään ajokorttiin, ja se on voimassa siihen saakka, kunnes ajokortin luokkaa vastaavat vähimmäisikävaatimukset muuten täyttyvät.

A-luokkaan kuuluvan kolmipyörän kuljettamisen vähimmäisiästä säädetään 7 §:n 1 momentissa.

Edellä 1 momentin 5 kohdasta poiketen vähimmäisikä ajokortin saamiseksi B- ja BE-luokassa on 17 vuotta, jos kysymyksessä on henkilö, joka opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Opiskelu on osoitettava oppilaitoksen antamalla todistuksella teoriakokeeseen tultaessa. Ennen 1 momentin 5 kohdassa säädetyn vähimmäisiän saavuttamista ajo-oikeus oikeuttaa vain tässä momentissa tarkoitettuun opiskeluun *sisältyvään työpaikalla järjestettävään koulutukseen* liittyviin ajoihin.

## 6 §

*Ajo-oikeus*

Lisäksi ajo-oikeutta koskevat seuraavat rajoitukset:

2) C- tai CE-luokan ajo-oikeutta ei ole, jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä 5 §:n 2 momentissa säädettyä vaatimusta ammatillisen perustutkinnon keskeytymisen johdosta eikä

*Ehdotus*

ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys. D-luokan ajokortti on voimassa vain Suomessa ennen kuin haltija täyttää 9 kohdan a alakohdassa säädetyn ikävaatimuksen.

Poiketen siitä, mitä 1 momentissa säädetään, C-luokan ajokortin vähimmäisikä on kuitenkin 18 vuotta ja D-luokan ajokortin 21 vuotta, jos kysymyksessä on ajoneuvon kuljettaminen liikenteen palveluista annetun lain 28 §:n 2 tai 3 kohdan mukaisesti pois lukien ajoneuvojen katsastamiseen liittyvät koeajot. Ajokortti on voimassa vain tässä momentissa tarkoitetuissa ajoissa Suomessa. Rajoitus merkitään ajokorttiin, ja se on voimassa siihen saakka, kunnes ajokortin luokkaa vastaavat vähimmäisikävaatimukset muuten täyttyvät.

A-luokkaan kuuluvan kolmipyörän kuljettamisen vähimmäisiästä säädetään 7 §:n 1 momentissa.

Edellä 1 momentin 5 kohdasta poiketen vähimmäisikä ajokortin saamiseksi B- ja BE-luokassa on 17 vuotta, jos kysymyksessä on henkilö, joka opiskelee ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Opiskelu on osoitettava oppilaitoksen antamalla todistuksella teoriakokeeseen tultaessa. Ennen 1 momentin 5 kohdassa säädetyn vähimmäisiän saavuttamista ajo-oikeus oikeuttaa vain tässä momentissa tarkoitettuun opiskeluun liittyviin ajoihin.

## 6 §

*Ajo-oikeus*

Lisäksi ajo-oikeutta koskevat seuraavat rajoitukset:

2) C- tai CE-luokan ajo-oikeutta ei ole, jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä 5 §:n 2 momentissa säädettyä vaatimusta ammatillisen perustutkinnon *suorittamisen* keskeytymisen

*Voimassa oleva laki*

hänellä ole 5 §:n 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä, eikä D-luokan ajo-oikeutta ole, jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä 5 §:n 3 momentissa säädettyä vaatimusta ammatillisen perustutkinnon suorittamisen keskeytymisen johdosta;

9 §

*Ajokorttiluvan hakeminen*

Ajokorttilupa voidaan myöntää aikaisintaan vuotta ennen kuin hakija täyttää ajokortin luokkaa vastaavan ikävaatimuksen. B-luokan ajokorttilupa voidaan kuitenkin myöntää aikaisintaan kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä. Edellä 7 §:n 4 momentissa tarkoitettua ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeutta varten ajokorttilupaa hakevalla on oltava B-luokan ajo-oikeus. Jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä hakija ole täyttänyt mainittua ikää, ajokortin saamiseksi vaaditaan huoltajan suostumus. Suostumus on edellytys kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja se koskee myös 5 §:n 6 momentissa tarkoitettuja ajokortin suorittajia.

17 §

*Ajokortin terveysvaatimukset ryhmässä 1*

Ryhmään 1 kuuluvia luokkia vastaavan ajokorttiluvan edellytyksenä on seuraavien terveysvaatimusten täyttäminen:

1) ajokorttiluvan hakijan näöntarkkuus on tarvittaessa korjaavia linssejä käyttäen molempien silmien yhteisnäkönä vähintään 0,5; jos hakija on menettänyt näön toisesta silmästä tai hän käyttää ainoastaan toista silmää näköhavaintoja tehdessään, näöntarkkuuden on oltava vähintään 0,5 ja silmien tilan on täytynyt jatkua niin kauan, että hän on sopeutunut ainoastaan toisen silmän käyttämiseen;

2) hakijan näkökenttä täyttää ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston

*Ehdotus*

johdosta eikä hänellä ole 5 §:n 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettua perustason ammattipätevyyttä, eikä D-luokan ajo-oikeutta ole, jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä 5 §:n 3 momentissa säädettyä vaatimusta ammatillisen perustutkinnon suorittamisen keskeytymisen johdosta;

9 §

*Ajokorttiluvan hakeminen*

Ajokorttilupa voidaan myöntää aikaisintaan vuotta ennen kuin hakija täyttää ajokortin luokkaa vastaavan ikävaatimuksen. B-luokan ajokorttilupa voidaan kuitenkin myöntää aikaisintaan kaksi vuotta ennen ikävaatimuksen täyttymistä. Edellä 7 §:n 4 momentissa tarkoitettua ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeutta varten ajokorttilupaa hakevalla on oltava B-luokan ajo-oikeus. Jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä hakija ole täyttänyt mainittua ikää, ajokortin saamiseksi vaaditaan huoltajan suostumus. Suostumus on edellytys kuljettajantutkinnon suorittamiseksi ja se koskee myös 5 §:n 5 momentissa tarkoitettuja ajokortin suorittajia.

17 §

*Ajokortin terveysvaatimukset ryhmässä 1*

Ryhmään 1 kuuluvia luokkia vastaavan ajokorttiluvan edellytyksenä on seuraavien terveysvaatimusten täyttäminen:

1) ajokorttiluvan hakijan näöntarkkuus on tarvittaessa korjaavia linssejä käyttäen molempien silmien yhteisnäkönä vähintään 0,5; jos hakija on menettänyt näön toisesta silmästä tai hän *muuten* käyttää ainoastaan toista silmää näköhavaintoja tehdessään, näöntarkkuuden on oltava vähintään 0,5 ja silmien tilan on täytynyt jatkua niin kauan, että hän on sopeutunut ainoastaan toisen silmän käyttämiseen;

2) hakijan näkökenttä täyttää ajokorteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston

*Voimassa oleva laki*

direktiivin 2006/126/EY, jäljempänä ajokorttidirektiivi, liitteessä III säädetyt näkökenttää koskevat vähimmäisvaatimukset niin, että näkökenttä ei heikennä olennaisesti hänen kykyään kuljettaa turvallisesti tähän ryhmään kuuluvaa ajoneuvoa;

3) hakijalla ei ole sellaista ajokorttidirektiivin liitteessä III mainittua vikaa, sairautta tai vammaa, joka olennaisesti heikentää hänen kykyään toimia tässä momentissa mainittuun luokkaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana tai, jos hänellä on ajokykyyn vaikuttava vika, sairaus tai vamma, se ei heikennä olennaisesti hänen kykyään toimia automaattivaihteisen tai alkolukolla taikka erityisin ajohallintalaittein varustetun ajoneuvon kuljettajana.

Erikoislääkäri voi erityisestä syystä poiketa lausunnossaan 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuista ajokorttidirektiivin näkökenttää koskevista vähimmäisvaatimuksista ja katsoa terveysvaatimusten täyttyvän, jos ajokorttidirektiivin liitteessä III säädetyt vaatimukset muutoin täyttyvät ja tarvittaessa suoritettava ajokoe sitä puoltaa. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua näkökenttää koskevien vaatimusten täyttymisestä ja näkökenttävaatimuksista poikkeamisesta sekä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja muita terveysvaatimuksia koskevien vaatimusten täyttymisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset terveysvaatimusten täyttymisen tutkimiseksi ja ajoterveyden arvioimiseksi tehtävistä tarkastuksista ja niiden sisällöstä niin, että ajokorttidirektiivin ja liikenneturvallisuuden vaatimukset täyttyvät.

30 §

*Ajokorttiluvan ja muun luvan raukeaminen sekä ajokortin hävittäminen*

*Ehdotus*

direktiivin 2006/126/EY, jäljempänä ajokorttidirektiivi, liitteessä III säädetyt näkökenttää koskevat vähimmäisvaatimukset niin, että näkökenttä ei heikennä olennaisesti hänen kykyään kuljettaa turvallisesti tähän ryhmään kuuluvaa ajoneuvoa;

3) hakijalla ei ole sellaista ajokorttidirektiivin liitteessä III mainittua vikaa, sairautta tai vammaa, joka olennaisesti heikentää hänen kykyään toimia tässä momentissa mainittuun luokkaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana taikka, jos hänellä on ajokykyyn vaikuttava vika, sairaus tai vamma, se ei heikennä olennaisesti hänen kykyään toimia automaattivaihteisen tai alkolukolla taikka erityisin ajohallintalaittein varustetun ajoneuvon kuljettajana.

*Poiketen siitä, mitä ajokorttidirektiivin liitteen III kohdassa 12.6 säädetään pelkästään unenaikaisista epileptisiä kohtauksista, tulee terveysvaatimusten täyttymisessä arvioida unenaikaisia epileptisiä kohtauksia samalla tavalla kuin valveaikaisia.*

Erikoislääkäri voi erityisestä syystä poiketa lausunnossaan 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuista näkökenttää koskevista ajokorttidirektiivin vähimmäisvaatimuksista ja katsoa terveysvaatimusten täyttyvän, jos ajokorttidirektiivin liitteessä III säädetyt vaatimukset muutoin täyttyvät ja tarvittaessa suoritettava ajokoe sitä puoltaa. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua näkökenttää koskevien vaatimusten täyttymisestä ja näkökenttävaatimuksista poikkeamisesta sekä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja muita terveysvaatimuksia koskevien vaatimusten täyttymisestä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkemmat määräykset terveysvaatimusten täyttymisen tutkimiseksi ja ajoterveyden arvioimiseksi tehtävistä tarkastuksista ja niiden sisällöstä niin, että ajokorttidirektiivin ja liikenneturvallisuuden vaatimukset täyttyvät.

30 §

*Ajokorttiluvan ja muun luvan raukeaminen sekä ajokortin hävittäminen*

*Voimassa oleva laki*

Ajokorttilupa raukeaa kahden vuoden kuluttua ajokorttiluvan myöntämispäivästä siltä osin kuin lupaan merkittyä luokkaa vastaavaa ajokorttia tai väliaikaista ajokorttia ei ole luovutettu.

42 §

*Opetusluvan myöntämisen edellytykset ryhmän 1 ajokorttia varten*

Hakijaa ei ole pidettävä henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan opetustehtävään sopivana, jos hän on:

3) rikosrekisteriin tai poliisin pitämään rekisteriin sisältyvien tietojen perusteella muutoin toiminnallaan osoittanut olevansa ilmeisen sopimaton opetustehtävään.

81 §

*Autokoulun valvonta*

Autokoulussa on pidettävä kirjaa oppilaista ja opetuksesta annetuista opetustodistuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä oppilaasta tehtävistä ilmoituksista ja oppilaskirjanpidosta.

*Ehdotus*

Ajokorttilupa raukeaa kolmen vuoden kuluttua ajokorttiluvan myöntämispäivästä siltä osin kuin lupaan merkittyä luokkaa vastaavaa ajokorttia tai väliaikaista ajokorttia ei ole luovutettu.

42 §

*Opetusluvan myöntämisen edellytykset ryhmän 1 ajokorttia varten*

Hakijaa ei ole pidettävä henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan opetustehtävään sopivana, jos hän on:

3) rikosrekisteriin tai sakkorekisteriin sisältyvien tietojen perusteella muutoin toiminnallaan osoittanut olevansa ilmeisen sopimaton opetustehtävään.

81 §

*Autokoulun valvonta*

Autokoulussa on pidettävä kirjaa oppilaista ja heille annetusta opetuksesta, opetuksessa käytetyistä ajoneuvoista, opetustavasta sekä opetuksesta annetuista opetustodistuksista. Autokoulun on säilytettävä tässä momentissa tarkoitettu oppilaskirjanpito opetuksen järjestämisvuotta seuraavan kuuden kalenterivuoden ajan, minkä jälkeen oppilaskirjanpito on hävitettävä.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_\_.

## **Valtioneuvoston asetus**

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

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (434/2018) 2 §:n 2 momentti, 3 §, 4 §:n 1 momentti ja 11 §:n 3 ja 4 momentit, sekä *lisätään* 9 a §, seuraavasti:

#### 2 §

##### *Opetuksen toteutus perustason ammattipätevyyskoulutuksessa*

Perustason ammattipätevyyskoulutukseen on sisällytettävä opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan edistämiseksi sekä liikenteen riskitekijöiden tunnistamisen kehittämiseksi, vaaratilanteiden välttämiseksi ja onnettomuustilanteissa toimimiseksi ja niiden seurausten lieventämiseksi.

Edellä 1 momentissa säädetyn opetuksen määrä on perustason ammattipätevyyskoulutuksessa vähintään 20 tuntia ja nopeutetussa perustason ammattipätevyyskoulutuksessa vähintään 14 tuntia ja niistä vähintään seitsemän tuntia on toteutettava käytännön harjoituksina. Jos perustason ammattipätevyys laajennetaan kuljetusmuodosta toiseen, opetusta on annettava vähintään seitsemän tuntia ja se on toteutettava käytännön harjoituksina. Tässä momentissa tarkoitettuja käytännön harjoituksia ei voida lukea liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 31 §:ssä säädettyihin ajo-opetuksen vähimmäismääriin.

Ajo-opetuksesta enintään kahdeksan tuntia tai nopeutetussa koulutuksessa enintään neljä tuntia saadaan antaa simulaattorilla tai erityisellä harjoitteluradalla.

Opettajan on oltava mukana ajoneuvossa annettaessa ajo-opetusta liikenteessä. Opettajan paikkaan ajoneuvossa sovelletaan, mitä vastaavan luokan ajokorttia varten annettavasta ajo-opetuksesta säädetään. Jos oppilaalla ei ole ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeutta, ajo-opetukseen sovelletaan silloin, mitä vastaavan luokan ajo-opetuksesta ajokorttia varten säädetään.

Ajo-opetusta simulaattorissa annettaessa opettaja voi samanaikaisesti valvoa useampaa ammattipätevyyskoulutusta suorittavaa. Jos opettaja ei ole simulaattoria ajo-opetukseen käytettäessä samassa tilassa koulutettavan kanssa, opetus on annettava teknisen käyttöyhteyden avulla, joka mahdollistaa koulutettavan henkilöllisyyden toteamisen luotettavasti ja reaaliaikaisen vuorovaikutuksen opettajan ja koulutettavan välillä koko oppitunnin ajan.

Erityisellä harjoitteluradalla ajo-opetusta annettaessa opettaja voi samanaikaisesti valvoa useampaa ammattipätevyyskoulutusta suorittavaa, jos näillä on kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeus. Koulutettavalla on oltava laitteet, jotka mahdollistavat reaaliaikaisen vuorovaikutuksen opettajan ja koulutettavan välillä, jos opettaja ei ole mukana ajoneuvossa. Jos koulutettavalla ei ole ajoneuvon ajo-oikeutta, opettajan on oltava mukana ajoneuvossa.

#### 3 §

##### *Muun koulutuksen hyväksilukeminen ammattipätevyyskoulutuksessa*

Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa ja jatkokoulutuksessa opetuksen määrän vähenyksenä voidaan tässä pykälässä säädetyin edellytyksin lukea hyväksi *muun muassa*:



- 1) vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/68/EY edellytetty vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva koulutus;
- 2) EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävä koulutus;
- 3) eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana sekä direktiivien 64/432/EY ja 93/119/EY ja asetuksen (EY) N:o 1255/97 muuttamisesta annetun neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1/2005 vaadittu eläinkuljetuksia koskeva koulutus; sekä
- 4) EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisen liikenteestä vastaavan henkilön pätevyyden saavuttaminen.

Edellä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettu liikenteestä vastaavan henkilön pätevyys Kuljetus-yrittäjäpätevyys luetaan hyväksi linja-autonkuljettajan koulutuksessa tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin liitteen I jakson 1 kohdassa 1.3, 1.6, 2.1, 2.3, 3.1, 3.5, 3.6 ja 3.8 tarkoitetussa opetuksessa ja kuorma-auton kuljettajan koulutuksessa kohdassa 1.1, 1.3, 1.4, 1.6, 2.1, 2.2, 3.1, 3.4, 3.5, 3.6 ja 3.7 tarkoitetussa opetuksessa siltä osin kuin saatu opetus kattaa yhteisiä aihepiirejä ja vastaa opetussuunnitelman mukaisia opetuksen sisältöjä. Korvattavan koulutuksen määrä on enintään 24 tuntia 280 h koulutuksessa ja 12 tuntia 140 h nopeutetussa koulutuksessa.

Jatkokoulutuksessa korvattavan koulutuksen määrä on enintään yksi seitsemän tunnin jakso vaaditusta 35 tunnin koulutuksesta tai kaksi seitsemän tunnin jaksoa, jos kyseessä on direktiivissä 2008/68/EY vaadittu, vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva suoritettu koulutus edellyttäen, että tämä on ainoa jatkokoulutuksessa huomioon otettava muu koulutus. Hyväksi luettava vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva koulutus luetaan kahdeksi seitsemän tunnin jaksoksi, jos koulutuksen pituus on ollut 14 tuntia tai enemmän. Jos koulutuksen pituus on alle 14 tuntia, luetaan koulutus yhdeksi jaksoksi.

Koulutuskeskus päättää hyväksilukemisesta ja ilmoittaa hyväksilukemisesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

#### 4 §

##### *Jatkokoulutuksen sisältö ja toteutus*

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

Simulaattorilla annettavaan ajo-opetuksen toteutukseen sovelletaan, mitä 2 §:n 5 momentissa säädetään simulaattorilla annettavasta ajo-opetuksesta perustason ammattipätevyyskoulutuksessa.

Jatkokoulutus on saatava sen ammattipätevyyden voimassaolajakson aikana, jonka jatkamiseksi jatkokoulutus suoritetaan tai, jos ammattipätevyyden voimassaolo on lakannut, ammattipätevyyskortin tai ajokorttimerkinnän hakemista edeltävän viiden vuoden aikana. Jos perustason ammattipätevyys laajennetaan toiseen kuljetusmuotoon, uusi määräaika jatkokoulutusvelvollisuudelle alkaa uuden pätevyyden saavuttamisesta.

Koulutuskeskuksen on annettava todistus jatkokoulutuksen suorittamisesta kahden viikon kuluessa jatkokoulutuksen päättymisestä. Jos koulutus annetaan jaksoissa, todistus jakson suorittamisesta on annettava sanotussa määräajassa kunkin jakson jälkeen.

#### 9 a §

##### *Ammattipätevyyden osoittaminen kuljettajatodistuksella*

Kolmannen maan kansalainen, joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana, voi osoittaa ammattipätevyytensä liikenteen palveluista annetun lain 41 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla kuljettajatodistuksella, jonka kohtaan ”Huomautuksia” kuljettajatodistuksen myöntänyt jäsenvaltio on merkinnyt unionin koodin 95.

Myöntäessään kuljettajatodistuksen liikenteen palveluista annetun lain 5 §:n 4 momentin nojalla, Liikenne- ja viestintäviraston on merkittävä unionin koodi 95 kuljettajatodistuksen kohtaan ”Huomautuksia”, jos asianomainen kuljettaja on täyttänyt tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä säädetyt ammattipätevyys- ja koulutusvaatimukset.

11 §

*Opetusvälineitä ja -menetelmiä sekä oppitunnin kestoa koskevat vaatimukset*

Opetus- ja havaintovälineiden on mahdollistettava koulutusohjelman mukaiset kuormaamiseen ja muuhun toimintaan liittyvät harjoitukset sekä muut tiedollisen ja taidollisen osaamisen opetusaiheet.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän on täytettävä ajokorttia varten annettavassa ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän vaatimukset. Ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmän vetoautossa ei kuitenkaan vaadita erillisiä hallintalaitteita opettajaa varten, jos oppilaalla on kyseisen ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus. Ajo-opetuksessa käytettävän simulaattorin tai muun opetusvälineen on vastattava niitä vaatimuksia, jotka koskevat ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon luokkaa vastaavassa ajokortin ajo-opetuksessa käytettäviä opetusvälineitä.

Koulutuksessa käytettävien opetusmenetelmien on mahdollistettava koulutuksen toteuttaminen opetussuunnitelman, koulutuksen toteutukseen liittyvien ehtojen, opetusta ja sen antamista sekä toiminnan yleistä järjestämistä ja valvontaa koskevien vaatimusten mukaisesti.

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

Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa ja jatkokoulutuksessa tarkoitettu tunti ajo-opetusta on kestoaltaan vähintään 50 minuuttia. Tunti muuta opetusta on kestoaltaan vähintään 45 minuuttia.

---

Tämä asetus tulee voimaan xx päivänä xxxxkuuta 2020