

Saimaan ammattikorkeakoulu  
Tekniikka, Lappeenranta  
Logistiikka

Iia Kotti

# **AUTONKULJETTAJIEN AMMATTIPÄTEVYYSDIREKTIIVIN VAATIMUKSET JA VAIKUTUKSET AUTONKULJETTAJIEN KOULUTUKSEEN JA TYÖLLISYYTEEN**

Opinnäytetyö 2010

## TIIVISTELMÄ

lia Kotti

Autonkuljettajien ammattipätevyysdirektiivin vaatimukset ja vaikutukset autonkuljettajien koulutukseen ja työllisyyteen, 46 sivua, 5 liitettä

Saimaan ammattikorkeakoulu, Lappeenranta

Tekniikka, Logistiikka

Ohjaaja: Koulutuspäällikkö, Päivärinta, Raimo, Saimaan ammattikorkeakoulu

Tämän opinnäytetyön aiheena on tutustua vuonna 2007 voimaan astuneeseen ammattikuljettajien ammattipätevyyslain vaatimuksiin ja vaikutuksiin tiekuljetusalan koulutukseen ja työllisyyteen. Laki pohjautuu Euroopan parlamentin ja neuvoston vuonna 2003 säätämään direktiiviin maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta. Kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin EU:ssa ja ammattipätevyyslain Suomessa tavoitteena on taata kuljettajien yhtenäinen vähimmäisosaaminen EU:n alueella. Lisäksi tavoitteena on parantaa tieturvallisuutta ja kuljettajien turvallisuutta, vähentää liikenteen ympäristövaikutuksia, edistää kuljettajien osaamista ammatissaan ja jatkokoulutuksella päivittää alalla tarvittavaa tietotaitoa sekä ehkäistä laitonta toimintaa ja vähentää harmaata taloutta.

Henkilöliikenteessä vaatimus ammattipätevyyskoulutuksesta astui voimaan 10.9.2008 ja tavaraliikenteessä 10.9.2009. Laki asettaa uusia vaatimuksia annettavalle kuljetusalan koulutukselle ja sen sisällölle. Ammattipätevyyskoulutus sisällytetään kuljetusalan perusopintoihin perustason ammattipätevyyskoulutuksena ja kaikki ammattikuljettajat ovat velvollisia suorittamaan 35 tuntia kestävä jatkokoulutuksen viiden vuoden välein ammattipätevyuden ylläpitämiseksi. Ammattipätevyyskoulusta antavat oppilaitokset, puolustusvoimat ja koulutukseen luvan saaneet autokoulut ja järjestöt. Suoritetusta koulutuksesta myönnetään ammattipätevyystodistus.

Kuljetusalan, kuten muidenkin alojen, työllisyyteen vaikuttaa voimakkaasti vuonna 2008 alkanut globaali taloustaantuma. Vuoden 2009 aikana kuljetusyritysten konkurssit lisääntyivät ja työntekijöitä irtisanottiin ja lomautettiin. Taantumasta huolimatta suuri määrä kuljettajia eläköityy lähivuosina, joten tämän hetken kuljetusalan koulutuksella tulee olemaan suuri merkitys tulevaisuudessa yhteiskunnan toimivuuden kannalta. Kuljetusalan nostaminen houkuttelevaksi ja arvostetuksi työnantajaksi korostuu etenkin nuorisokoulutuksen keskuudessa. Myös kuljetusyrityksissä tulisi ymmärtää kuljettajille annettava koulutus panostuksena yrityksen kilpailukykyyn, eikä taloudellisena rasitteena.

Aiheen ollessa ajankohtainen pystyin työssäni hyödyntämään viimeaikaisia lehdistä artikkelia, uutisointia ja internetlähteitä. Lisäksi sain yleistä ammattipätevyyttä koskevaa tietoa kirjallisuudesta. Työn lähtökohtana käytin edellä mainittua ammattipätevyysdirektiiviä ja -lakia.

Asiasanat: ammattipätevyysdirektiivi, ammattipätevyyslaki, perustason ammattipätevyyskoulutus, ammattipätevyys jatkokoulutus

## ABSTRACT

lia Kotti

Report of directive concerning the professional qualification of drivers, 46 pages, 5 appendices

Saimaa University of Applied Sciences, Lappeenranta

Unit of Technology, Logistics

Instructor: Head of Degree Programme, Päivärinta, Raimo, Saimaa University of Applied Sciences

The purpose of this final year project was to find out consequences and requirements that legislation sets on education and employment of professional drivers. This legislation came into effect in 2007. It is based on directive of the European parliament and of the Council on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers. The objective of the directive and the national legislation is to improve professional drivers' ability to deal with their profession equally all over the Europe. In addition the objective is to improve safety on road and safety of drivers, decrease causation on environment and prevent criminality and illegal finances. Drivers also learn updated information on transportation business by having a periodic training on issue.

The requirement on drivers having an education of the professional qualification came into effect September 10th 2008 for the carriage of passengers and September 10th 2009 for the carriage of the goods. The education concerning the professional qualification of drivers is currently included in drivers' basic education as well all professional drivers are obliged to complete an advanced 5 day training session every fifth year. Education is given by schools, defence forces and some driving schools and transportation organizations.

Year 2009 is dominated by the global economic crisis impacting hard also on the road transport industry. During the year bankruptcies, layoffs and dismissals have greatly increased. However, plenty of drivers will retire in the near future so current education of youth will have a great significance in future. It is important to raise the road transport industry tempting and respected alternative of career among the young. Also in the road transport companies should understand that educating their drivers is an investment in company's competitiveness.

The study was made by using newspaper articles, literature and internet sources. As a basis of this project the above-mentioned directive and the national legislation concerning the professional qualifications of drivers were used.

Keywords: drivers basic education, drivers periodic training, professional qualification

## SISÄLTÖ

1 JOHDANTO .....	5
2 AMMATTIPÄTEVYYSDIREKTIIVI .....	7
2.1 Direktiivin tavoitteet.....	7
2.2 Direktiivin soveltamisala .....	8
2.3 Direktiivin vaatima ammattipätevyys ja koulutus.....	9
2.4 Perustason ammattipätevyyskoulutus .....	9
2.5 Jatkokoulutusjärjestelmä .....	10
3 AMMATTIPÄTEVYYSLAKI .....	11
3.1 Lain tarkoitus ja soveltamisala.....	11
3.2 Perustason ammattipätevyys.....	12
3.3 Jatkokoulutus.....	13
3.4 Koulutuskeskukset.....	13
3.5 Opetushenkilöstö ja opetusvälineet .....	14
3.6 Kokeet .....	15
3.7 Ammattipätevyyskortin myöntäminen .....	15
4 AUTONKULJETTAJIEN AMMATTIPÄTEVYYSKOULUTUS .....	16
4.1 Perustason ammattipätevyyskoulutus .....	17
4.2 Ammattipätevyyden jatkokoulutus .....	20
4.3 Puolustusvoimien kuljettajakoulutus .....	22
5 SUORITEALOJEN ERITYISVAATIMUKSIA .....	25
5.1 Hygieni- ja eläinkuljetukset .....	25
5.2 ADR-kuljetukset.....	27
6 KULJETUSALA NYT JA TULEVAISUUDESSA .....	28
6.1 Kuljetusalan kehittyminen .....	28
6.2 Kuljetusalan työllisyys.....	30
6.3 Tutkimusraportti kuljetusalan tulevaisuudesta .....	31
6.4 SKAL kuljetusbarometri 2009 .....	33
6.5 Kansainvälisen järjestön selvitys kuljetusalan tilanteesta .....	35
7 LINJA-AUTOALAN TYÖLLISYYS JA KOULUTUS .....	36
8 AMMATTIPÄTEVYYISVAATIMUKSIA MUILLA ALOILLA .....	38
9 POHDINTA .....	40
LÄHTEET .....	44

## LIITTEET

Liite 1 Ajokorttiluokat

Liite 2 Ikävaatimukset ammattipätevyydistodistuksen saamiseksi

Liite 3 ETA-valtiot

Liite 4 Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä

Liite 5 Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä

# 1 JOHDANTO

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007 annettu laki (273/2007), tunnetaan myös ammattipätevyyslakina (liite 4), ja sen nojalla 31.5.2007 annettu valtioneuvoston asetus (640/2007) (liite 5) tulivat voimaan 1.8.2007 alkaen. Näillä säädöksillä toimeenpantiin kansallisella tasolla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2003/59/EY) maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen edellyttämät toimenpiteet.

Ammattipätevyysdirektiiviä valmisteltaessa otettiin huomioon EU alueen markkinoiden vapautuminen ja kilpailun lisääntyminen sekä työehtojen yhdenmukaistuminen, jotka vaativat yleisen ja yhtenäisen koulutusvelvoitteen käyttöönottoa koko EU:ssa (OPM 2005). Tämä pätee sekä kuljettajan ammattiin opiskeleviin että ammattiaan jo harjoittaviin kuljettajiin. Annettavan koulutuksen tulee olla luonteeltaan käytännön läheistä ja sen on edistettävä uusien ammattikuljettajien työllistymistä. Uuden kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin myötä perustason ammattipätevyys on ammatin harjoittamisen edellytys ja sitä tulee ylläpitää jatkokoulutuksella.

Opetusministeriön ammattipätevyyskoulutuksen järjestämistä selvittäneen työryhmän (2005) mukaan Suomessa ei ole aiemmin ollut pakollista hankkia erillistä kuljettajan ammattiin liittyvää koulutusta, vain auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin suorittaminen on ollut vaatimuksena kuljetusammatin harjoittamiseen. Vastaavasti EU:n jäsenmaissa kuljettajilla ei ole yleensä ollut velvoitetta hankkia kuljettajan ammattikoulutusta. Jäsenvaltioiden kuljettajista vain noin 5-10 % on hankkinut tällaisen koulutuksen. Kuljetusalan perusammattikoulutus on ollut pakollisena yleisvaatimuksena vain Alankomaissa ja Ranskassa. (OPM 2005). Tähän asti iso osa suomalaisista ammattikuljettajista on siis harjoittanut ammattiaan pelkän työssään tarvitsemansa ajoneuvoluokan ajokortin turvin. Ammattiosaaminen on opittu kuljetustyötä tekemällä ja yritykset ovat itse huolehtineet ammattiin perehdyttämisestä. Poikkeuksen muodostavat esimerkiksi vaarallisten aineiden ja hygieniakuljetusten suorittajat, joilta on tähän asti, kuten

jatkossakin, vaadittu suoritealakohtaisen koulutuksen läpikäymistä. Toki monet ”peruskuljettajatkin” ovat suorittaneet kuljetusalan ammatillisen tutkinnon ammatillisista oppilaitoksista. Edellä mainittua direktiiviä (2003/59/EY) valmisteltaessa katsottiin kuljettajan ammattiin liittyvien vaatimusten edellyttävän nykyään vankkaa ammatillista perus- ja jatkokoulutusta. Koulutuksen tarkoituksena on parantaa osaltaan turvallisuutta liikenteessä ja sen ulkopuolella sekä palveluiden laatua ja saatavuutta. Koulutuksen tarkoituksena on myös helpottaa kuljetusammattiin ryhtymistä ja vaikuttavan myönteisesti alan työllisyyteen.

Sujuva tavarankuljetus ja hyvät kuljetusyhteydet vaikuttavat yhteiskunnan toimintaan. Varsinkin teollisuuden-, kaupan- ja rakennusalan toiminta edellyttävät raaka-aineiden ja valmiiden tuotteiden tehokkaita kuljetusratkaisuja. Raskas tieliikenne on hallitseva liikennemuoto sekä tavara- että henkilökuljetuksissa. Tieliikenteessä joukkoliikenne on päivittäin keskeisessä roolissa. Tiekuljetusten tarvetta lisää sekin, että teollisuus on levittäytynyt kaikkialle maahan. Maantiekuljetusten etuja ovat lisäksi nopeus, joustavuus ja soveltuvuus myös pienille kuljetuserille.

*Suomessa tieliikenteen hallitseva asema johtuu pitkälti siitä, että maa on harvaan asuttu ja kuljetusetäisyydet ovat pitkiä, muiden kuljetusmuotojen käytön ollessa rajallista, koska junaratoja ja vesireittejä pitkin ei pääse kaikkialle. (TEM 2009).*

Suomessa on hyvät edellytykset tieliikenteelle, koska käytössä on kattava ja hyvin rakennettu, kestävä tieverkko. Koko Suomen tieverkko on noin 454 000 km, josta arviolta noin 350 000 km on yksityisteitä ja metsäautoteitä. Tiehallinnon hoitamia maanteitä oli vuoden 2009 alussa 78 141 km, josta päällystettyä tieverkkoa on 50 914 km. (Tiehallinto 2009). Tavaraliikenteen tonneista, yhteensä noin 40,4 miljardia tonnakilometriä, kuljetetaan maanteitse 26,9 mrd. tkm. eli noin 67 prosenttia. Tonnakilometri (tkm) kuvaa kuljetustyön määrää ja se lasketaan tavaramäärän ja kuljetusmatkan tulona. (SKAL 2009). Kotimaan henkilöliikenteen kilometreistä kuljetaan autoilla noin 93 % eli noin 70,9 miljardia henkilökilometriä vuodessa. Henkilökilometri on henkilöiden kuljetussuoritetta kuvaava mittayksikkö, joka lasketaan yhden henkilön ja kuljetusmatkan tulona. (TEM 2009).

Tämän opinnäytetyön pohjana on käytetty edellä mainittua direktiiviä (2003/59/EY) ja ajantasaista lainsäädäntöä, lakia kuljettajien ammattipätevyydestä (273/2007) ja Valtioneuvoston asetusta ammattipätevyydestä (640/2007). Työ on teoriapohjainen ja sen tarkoituksena on tutustua kuljettajien ammattipätevyydestä asetettujen direktiivin ja lain asettamiin vaatimuksiin ja vaikutuksiin tiekuljetusalan koulutukseen ja työllisyyteen Suomessa. Opinnäytetyössä on lisäksi hyödynnetty viimeaikaista uutisointia ja lehtiartikkeleita, internetlähteitä sekä kirjallisuutta ammattipätevyydestä.

## **2 AMMATTIPÄTEVYYSDIREKTIIVI**

Euroopan parlamentti ja neuvosto säätö direktiivin (2003/59/EY), tunnetaan myös ammattipätevyysdirektiivinä, koskien vaatimuksia, jotka jatkossa vaaditaan maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvoluokkien kuljettajilta perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen hankkimisesta.

### **2.1 Direktiivin tavoitteet**

Direktiivin (2003/59/EY) tarkoituksena on yhtenäistää maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistason vaatimukset EU:n alueella. Direktiivissä ammattitaidolla tarkoitetaan sellaista kuljettajan tehtävässä vaadittavaa ammatillista osaamista, jota kuljettajalla on oltava ajokortin lisäksi (OPM 2005). Uusien koulutusvaatimusten avulla halutaan varmistaa kuljettajien ammattitaito sekä ammattia opiskelevien että kuljetusammattia harjoittavien kohdalla.

Ammattipätevyysdirektiivin tarkoituksena on parantaa tieturvallisuutta ja kuljettajan turvallisuutta kaikissa tehtävissään sekä vähentää liikenteen ympäristövaikutuksia. Ympäristöhaittoja pyritään vähentämään etenkin ennakoivan ajotavan koulutuksella, joka on pakollinen osa ammattipätevyyden mukaista peruskoulutusta ja jatkokoulutusta ainoastaan Suomessa. Muissa EU maissa ennakoivan

ajotavan koulutus sisältyy koulutusohjelmiin vapaaehtoisena. Ennakoivan ajotavan kouluttamista sovelletaan yhdessä polttoaineen kulutuksen vähentämiseksi sovittuihin tavoitteisiin, joiden tarkoituksena on vaikuttaa myönteisesti yhteiskuntaan ja kuljetusalaan. (OPM 2005).

Koulutuksen tavoitteena on lisätä kuljettajien osaamista muun muassa hätätilanteissa, niiden arvioinnissa ja parantaa kuljetusammattiin liittyvien riskien tunnistamis- ja estokykyä. Kuljettajien osaamista halutaan jatkuvasti ylläpitää, etenkin kuorman käsittelyn ja matkustajien turvallisuuden kannalta. Säännöllisesti uusittavalla jatkokoulutuksella ylläpidetään kuljettajien ajantasaista tietoa toimintaympäristöistä ja säännöistä. (OPM 2005). Uusien vaatimusten toivotaan lisäävän nuorten mielenkiintoa kuljetusammattia kohtaan sekä parantavan kuljetuspalvelujen laatua ja saatavuutta. Koulutuksella pyritään varmistamaan ammattimaisten kuljettajien saatavuus myös tulevaisuudessa. (TEM 2009). Direktiivin tavoitteena on myös estää laitonta ammatinharjoittamista, rikollista toimintaa ja laitonta maahanmuuttoa (EY 2003).

## **2.2 Direktiivin soveltamisala**

Ammattipätevyysdirektiiviä (2003/59/EY) sovelletaan EU:n jäsenvaltioiden kansalaisiin ja kolmannen maan kansalaisiin, jotka työskentelevät EU jäsenvaltiossa toimivassa yrityksessä, jotta kilpailuedellytykset olisivat yhdenmukaiset. (EY 2003).

Todistus ammattipätevyydestä vaadittiin matkustajaliikenteessä 10.9.2008 alkaen ja tavaraliikenteessä 10.9.2009 alkaen. Direktiivillä ei ole vaikutusta kuljettajan ajo-oikeuksiin, jos kuljettajalla on ammatin harjoittamiseen tarvittava ajokortti, joka on hankittu ennen edellä mainittuja ajankohtia. Kuljettajan tulee kuitenkin suorittaa vaadittava jatkokoulutus ammattipätevyydestä saamiseksi viiden vuoden kuluessa, eli matkustajaliikenteessä 10.9.2013 mennessä ja tavaraliikenteessä 10.9.2014 mennessä. (EY 2003).

Ammattipätevyysdirektiiviä (2003/59/EY) sovelletaan maantiekuljetustoimintaan, jossa kuljettajalta vaaditaan tavaraliikenteessä C1-, C1+E-, C- tai C+E- ja mat-



kustajaliikenteessä D1-, D1+E-, D- tai D+E- ajoneuvon ajokortti (liite 1). Direktiiviä (2003/59/EY) ei sovelleta kaikkiin raskaan liikenteen kuljetuksiin ja/tai kuljettajiin. Tarkempi selvitys näistä kuljetuksista on luettavissa kohdassa 3.1. (s.11).

### **2.3 Direktiivin vaatima ammattipätevyys ja koulutus**

EU-jäsenvaltiolla tulee olla järjestelmä kuljettajien perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi ja jatkokoulutusjärjestelmä. Direktiivi asettaa jäsenvaltioille reunaehdot järjestelmien laatimiselle ja asettaa ammattipätevyyttä ja sen koulutusta koskevat vähimmäisvaatimukset. Jäsenvaltiot vastaavat itse tarvittavan kuljettajien ammattipätevyyden valmistelusta ja toimeenpanemisesta. (OPM 2005).

### **2.4 Perustason ammattipätevyyskoulutus**

Jatkossa kuljetustoiminnan ammatin harjoittamisen edellytyksenä on, että kuljettajalla on suoritettuna sekä ajamansa ajoneuvoluokan ajo-oikeus eli ajokortti ja todistus ammattipätevyyden suorittamisesta, eli CAP-todistus. CAP-todistus on kuljettajan ammattitaitoa osoittava todistus direktiivin (2003/59/EY) mukaisesta perustason ammattipätevyydestä tai jatkokoulutuksesta. CAP:n mukaiset merkinnät tehdään joko ajokorttiin tai erilliseen kuljettajan ammattipätevyyskorttiin. (EY 2003). Perustason ammattipätevyys ei kuitenkaan edellytä vastaavan ajokortin hankkimista ennen koulutusta, vaan ammattiin vasta koulututtavan kuljettajan ajokorttiin tähtäävä koulutus ja ammattipätevyyden hankkimiseen tähtäävä koulutus voidaan yhdistää, kuten esimerkiksi ammattioppilaitosten kuljetuspalvelujen peruskoulutuksessa nykyään tehdään (OPH 2009).

Maantiekuljetusammatin harjoittamista koskevat oikeudet jakautuvat tavaraliikenteen kuljettajia ja henkilöliikenteen kuljettajia koskeviin oikeuksiin. Kuljettajalla voi olla ammattipätevyystodistus joko tavaraliikenteeseen tai henkilöliikenteeseen tai molempiin. Todistusta ei tarvitse hankkia uudelleen samaan ryhmään kuuluviin ajoneuvoihin. (OPM 2005). Kuljettajan ikä ja suoritettun koulutuksen pituus vaikuttavat oikeuksiin kuljettaa tietynlaisia ajoneuvoja (liite 2).

Direktiivin (2003/59/EY) mukaan EU-jäsenvaltiot valitsevat kahden perustason koulutusjärjestelmän välillä ja tämän lisäksi käytössä voi olla myös nopeutettu koulutus. Jäsenvaltiot itse päättävät, ottavatko kansallisesti käyttöönsä koulutus- vai koevaihtoehtoisen ammattipätevyyden koulutusjärjestelmän. Ensimmäinen vaihtoehto käsittää sekä opetukseen että kokeisiin osallistumisen. Tässä järjestelmässä perustason ammattipätevyyteen johtavia oppitunteja on kaikista pakollisista osioista yhteensä 280 tuntia, joka sisältää 20 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta. Koulutus päättyy kaikkien koulutusosioiden suullisen tai kirjallisen kokeen hyväksytyyn suorittamiseen. Perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi voidaan esimerkiksi ikänsä puolesta sopiville, raskaan liikenteen ajokortin jo suorittaneille sekä kevyempien ja pienempien ajoneuvojen kuljettajille järjestää nopeutettu koulutus (liite 2). Kokeen hyväksytysti suorittaneelle kuljettajalle annetaan ammattipätevyydestä todistus perustason ammattipätevyyden koulutuksen nopeutetusta suorittamisesta. Nopeutetussa järjestelmässä oppitunteja on 140 tuntia, sisältäen 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta. Tämä opetus pohjainen järjestelmä on käytössä Suomessa. EU:n jäsenvaltiot voivat valita myös pelkien kokeiden suorittamisen käsittävän vaihtoehdon, jolloin kuljettajan on suoritettava määrätty teoriaa ja käytäntöä koskevat kokeet hyväksytysti saadakseen todistuksen ammattipätevyydestä, eikä pakollista teoriaopetusta edellytetä ollenkaan. (EY 2003). Tämä pelkät kokeet käsittävä koulutusjärjestelmä on otettu käyttöön osassa EU:n jäsenvaltioita.

## **2.5 Jatkokoulutusjärjestelmä**

Ammattiaan jo harjoittavien kuljettajien pätevyyden säilyttämiseksi on järjestettävä säännöllisin väliajoin kertauskoulutusta. Kertauksen tarkoituksena on säilyttää ja päivittää ammatin hoitamisen kannalta keskeisiä taitoja. Jatkokoulutuksessa täydennetään ammattiin liittyvää keskeistä osaamista ja kiinnitetään erityisesti huomiota ennakoivaan ajotapaan, tieturvallisuuteen ja polttoaineen kulutuksen vähentämiseen. (EY 2003).

Pakollinen jatkokoulutus tulee järjestää hyväksytyssä koulutuskeskuksessa, sen kesto on 35 tuntia ja koulutus on uusittava viiden vuoden välein (EY 2003). Jatkokoulutukseen osallistuminen on velvoite kaikille ammattikuljettajille. Suomen

kuljetus ja logistiikka ry:n (SKAL) tiedotteen mukaan sekä kuorma-autoa että linja-autoa kuljettavan kuljettajan tarvitsee käydä vain yksi 35 tunnin koulutusjakso. Henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen koulutuspäivät voidaan tällaisessa tapauksessa laskea yhteen. Riittää, että yksi koulutuspäivä on pakollinen ennakoidun ajon kurssi. (SKAL 2009).

### **3 AMMATTIPÄTEVYYSLAKI**

#### **3.1 Lain tarkoitus ja soveltamisala**

Laki kuljettajien ammattipätevyydestä (273/2007) tuli voimaan 1.8.2007. Linja-auton kuljettajien tuli täyttää tässä laissa säädetyt pätevyysvaatimukset viimeistään 10.9.2008 ja kuorma-autonkuljettajien 10.9.2009. Kuljettajat joiden ammatinharjoittamiseen vaadittava ajokortti on hankittu ennen näitä ajankohtia, ovat velvollisia suorittamaan tässä laissa määritellyn jatkokoulutuksen henkilöliikenteessä 10.9.2013 ja tavaraliikenteessä 10.9.2014 mennessä. Tämän lain säädöksillä toimeenpantiin kansallisella tasolla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2003/59/EY) mukaiset kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta edellyttämät toimenpiteet. (Laki 273/2007).

*Lain tarkoituksena on lisätä ammatillisia valmiuksia ja parantaa liikenteen ja kuljetusten turvallisuutta sekä kuljettajien edellytyksiä tehtävänsä hoitamiseen. (Laki 273/2007)*

Laki koskee tieliikenteessä vaadittavaa ammattipätevyyttä kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalta. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetaan tarkemman määräykset laissa (719/1994). Laissa säädetty ammattipätevyytodistus vaaditaan myös Euroopan talousalueen, ETA-valtion kansalaiselta ja kuljettajilta jotka ovat työsuhteessa ETA-valtiossa toimivassa yrityksessä (liite 3).

Direktiivin (2003/59/EY) mukaan lakia (273/2007) ei sovelleta, jos

– ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on 45 kilometriä tunnissa.

- ajoneuvo on poliisin, pelastuslaitoksen, Tullin, Rajavartiolaitoksen tai Puolustusvoimien virkatehtävissä;
- ajoneuvoa koeajetaan esim. korjauksen tai katsastuksen jälkeen;
- ajoneuvoa käytetään kiireellisessä pelastustehtävässä pelastusviranomaisten tai poliisin määräyksestä;
- ajoneuvoa käytetään ajo-opetuksessa;
- ajoneuvo käytetään ei-kaupallisiin yksityiskuljetuksiin;
- linja-autoa käytetään muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin;
- ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja työssään käyttää, mutta itse ajoneuvon kuljettaminen ei ole hänen päätoimensa. (Laki 273/2007).

Tässä laissa tarkoitetaan kuorma-autolla ajoneuvoa, jonka kuljettamiseen vaaditaan C- tai C1-luokan ajo-oikeus ja linja-autolla D- tai D1-luokan ajo-oikeus (liite 1). (Laki 273/2007). Lisäksi lakiin (273/2007) tuli 1.1.2010 muutos, jolla entiselle Ajoneuvohallintokeskus AKE:lle mainitussa laissa asetetut velvollisuudet ja vastuualueet siirtyivät Liikenteen turvallisuuskeskus Trafín alaisuuteen.

### **3.2 Perustason ammattipätevyys**

Kuorma- ja linja-auton kuljettajalta vaaditaan perustason ammattipätevyys ja tässä laissa säädetty jatkokoulutus. Kuorma-auton tai linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden saavuttanut saa kuljettaa ajoneuvoja, joiden luokkaa vastaava ajo-oikeus hänellä on. (Laki 273/2007). C- ja CE-luokan kuljettamiseen vaaditaan 18 vuoden ikä ja D- ja DE-luokan kuljettamiseen 21 vuoden ikä (AKE 2009, Trafi 2010).

Perustason ammattipätevyys saavutetaan tässä laissa tarkoitetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella. Ennen opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeuden saamista ajo-opetukseen sovelletaan, mitä ajo-oikeuden saamiseksi annettavasta ajo-opetuksesta tieliikennelaissa (267/1981) säädetään. (Laki 273/2007).

*Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa annetaan opetusta kuljetusten kuljettajalle asettamista vaatimuksista, liikenneturvallisuuteen sekä kuljettajan ja kuljetusten turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. (Laki 273/2007).*

Valtioneuvosto säätää asetuksella (640/2007) tarkemmin oppiaineista, koulutusta koskevista vähimmäisvaatimuksista, koulutuksen määrästä ja toteuttamisesta. Opetushallitus vahvistaa opetuksessa noudatettavat opetussuunnitelmat ja tutkinnon perusteet. Koulutus päättyy teoriakokeeseen. Edellä mainitulla asetuksella säädetään kokeen sisällöstä ja toteuttamisesta sekä kokeeseen pääsyn vaatimuksista. Kokeen hyväksytysti suorittaneelle kuljettajalle annetaan todistus perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamisesta tai sen suorittamisesta nopeutetusti. Merkintä koulutuksen suorittamisesta voidaan sisällyttää myös ammatillisen tutkinnon suorittamisesta annettavaan todistukseen. (Laki 273/2007).

### **3.3 Jatkokoulutus**

Ammattipätevyiden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi kuljettajalle annetaan 35 tuntia jatkokoulutusta kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä ammattiaineissa ja -aiheissa. Jatkokoulutusjaksoon kuuluu aina ennakoivan ajotavan koulutuspäivä. Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi) vahvistaa jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman. Ammattipätevyystodistus (CAP) on voimassa viisi vuotta kerrallaan. Jos ammattipätevyyttä ei ole pidetty voimassa jatkokoulutuksella, kuljettaja voi saada todistuksen ammattipätevyydestä uudelleen voimaan osallistumalla jatkokoulutukseen. Jatkokoulutus voidaan antaa erillisissä jaksoissa. Koulutuskeskus antaa todistuksen jatkokoulutuksen tai sen jakson suorittamisesta. Valtioneuvoston asetuksella (640/2007) säädetään tarkemmin jatkokoulutuksen sisällöstä ja määrästä sekä muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista. (Laki 273/2007).

### **3.4 Koulutuskeskukset**

Ammattipätevyyslaissa määritellään, että *perustason ammattipätevyyskoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi voidaan hyväksyä koulutuksen järjestäjä, jolla*

*on opetusministeriön ammatillisesta koulutuksesta tai ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annettujen lakien nojalla myönnetty lupa ammatillisen koulutuksen järjestämiseen tai lääninhallituksen myöntämä autokoululupa kuorma- tai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseen. (Laki 273/2007).*

Perustason ammattipätevyyskoulutukseen hyväksytty koulutuskeskus saa antaa myös jatkokoulutusta, jos Trafi on hyväksynyt jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman. Jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi voidaan hyväksyä myös muu yritys, säätiö tai yhteisö, jolla on riittävät edellytykset ajo-koulutuksen järjestämiseen. Perustason ammattipätevyyskoulutusta saa myös Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä. Opetusministeriö hyväksyy ammatilliset koulutuskeskukset ja niiden opetusohjelmat, Trafina tehtävänä on hyväksyä muut koulutuksen järjestäjät. Näiden tehtävänä on myös vastata annettavan koulutuksen valvonnasta. (Laki 273/2007).

Koulutuskeskukselle annetaan huomautus tai kirjallinen varoitus, jos se ei enää täytä hyväksymisen edellytyksiä tai koulutusta koskevia säännöksiä ei noudateta. Koulutuskeskuksen hyväksyminen peruutetaan, jollei epäkohtia poisteta viranomaisen asettamassa määräajassa. (Laki 273/2007).

### **3.5 Opetushenkilöstö ja opetusvälineet**

Koulutuskeskuksessa on oltava riittävä opetushenkilöstö sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat ottaen huomioon opetuksen laajuus. Ajo-opetusta antavalla opettajalla ja opetuksesta vastaavalla johtajalla tulee perustason ammattipätevyyskoulutuksessa olla kelpoisuus opetuksessa käytettävien ajoneuvojen luokkaa vastaavaan ajo-opetukseen ajo-oikeuden saamiseksi sekä kuljettajana tai ajo-opetuksessa saatua alan kokemusta. Koulutuskeskuksen opetushenkilöstöllä on oltava koulutustoiminnan edellyttämä opetusalan sekä toimialan ja sitä koskevan lainsäädännön tuntemus. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksessa käytettävien ajoneuvojen on täytettävä kuljettajantutkinnoissa käytettäviä ajoneuvoja koskevat vaatimukset. (Laki 273/2007).

### 3.6 Kokeet

Opetusministeriön hyväksymissä koulutuskeskuksissa annettavaan koulutukseen liittyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta sekä todistuksen antamisesta vastaavat ammattiosaamisen näyttöjen suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaavat toimielimet tai ammatillisesta aikuiskoulutuksesta tutkintotoimikunnat. Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi) vastaa hyväksymissään koulutuskeskuksissa annettavaan koulutukseen liittyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta. Kokeen hyväksytysti suorittaneen kuljettajan ammattipätevyys osoitetaan erillisellä ammattipätevyyskortilla tai merkinnällä ajokortissa ammattipätevyydestä. (Laki 273/2007).

### 3.7 Ammattipätevyyskortin myöntäminen

*Kuljettajan ammattipätevyyskortti myönnetään hakijalle, joka on tässä mainitun lain mukaisesti saavuttanut perustason ammattipätevyyden tai suorittanut jatko-koulutuksen ja jolla on ammattipätevyyden edellyttämä Suomessa voimassa oleva ajo-oikeus. Ammattipätevyyskortti myönnetään ajaksi, joka päättyy samaan aikaan ammattipätevyyden kanssa, kuitenkin enintään ajaksi, jonka hakijan ajo-oikeus on voimassa. (Laki 273/2007).*

Ammattipätevyyskortin ja sen kaksoiskappaleen myöntää Trafi. Kortin kaksoiskappale voidaan myöntää tapauksissa, joissa kuljettajan ammattipätevyyskortti on kadonnut, tuhoutunut tai varastettu, tai siihen merkityissä kuljettajan tiedoissa on tapahtunut muutos (Asetus 640/2007). Ammattipätevyyskortin kaksoiskappaleen antamisesta ja muussa ETA-valtiossa annetun ammattipätevyyskortin korvaamisesta kuljettajan ammattipätevyyskortilla Suomessa tai merkinnän muuttamisesta ajokorttiin, säädetään Valtioneuvoston asetuksella (640/2007). Poliisi voi peruuttaa ammattipätevyyskortin määräajaksi tai toistaiseksi, jos sen haltija ei enää täytä kortin myöntämisen edellytyksiä. Myös kortin haltija itse voi pyytää kortin peruuttamista. Tieliikennelaissa (1103/2004) säädetään toimenpiteet kuljettajan asettamisesta ajokieltoon ja kortin ottamisesta poliisin haltuun sekä sen palauttamisesta. Kaikki kuljettajan ammattipätevyyttä koskevat tiedot tallennetaan Trafian ylläpitämään tieliikennerekisteriin. (Laki 273/2007).

## 4 AUTONKULJETTAJIEN AMMATTIPÄTEVYYSKOULUTUS

Ammatillinen osaaminen ymmärretään yleensä ammattitaitona. Räsänen (1998) mukaan Ammatillinen pätevyys voidaan määritellä ammatissa toimimisena ja ammatin yleisenä hallintana.

*Taitokäsité liittyy ammatilliseen toimintaan ja tekemiseen, mutta myös pysyvään tekemisvalmiuteen sekä toiminnan tuloksiin (Räsänen 1998, 11).*

Ammatillisesti päteväksi voidaan siis kutsua henkilöä, joka hallitsee ammatinsa. Muodollinen pätevyys tarkoittaa suoritettua koulutusta ja tutkintotodistusta eli teoreettista osaamista, ei niinkään ammatin käytännöllistä osaamista. Henkilön ammatillisen pätevyyden arviointi riippuu myös työtehtävästä missä hän toimii ja miten kyseisessä tehtävässä vaadittava pätevyys määritellään ja arvioidaan. (Räsänen 1998).

Logistiikan perustutkinnon sisältöön tuli uusien asetusten myötä muutoksia, koska oppilaitosten on sisällytettävä ammattipätevyysvaatimusten mukainen koulutus kuljettajien opetusohjelmaan. Näin varmistetaan, että kaikki logistiikka-alan perustutkinnon suorittaneet saavat ammattipätevyyden aloittaakseen ammatinharjoittamisen heti valmistuttuaan.

Logistiikan perustutkinnon pohjana on ymmärtää logistiikan merkitys ja tehtävä. Lyhyesti kuvailtuna logistiikan tehtävänä on henkilö- ja tavaraliikenteen sekä muiden logististen palvelujen turvaaminen joiden toimivuudella ja tehokkuudella on yhteiskunnan toimivuuden kannalta suuri merkitys. Peruskoulutuksen tarkoituksena on ymmärtää logistiikka laajempänä kokonaisuutena kuin pelkästään tavaroiden varastointiin ja kuljetuksiin liittyvinä toimintoina, vaikka näillä onkin keskeinen osa kokonaislogistiikassa, kuten materiaali-, informaatio- ja pääoma-  
virtojen hallintana. (OPH 2009). Ammattipätevyyskoulutuksen tarkoituksena on edistää liikenteen ja kuljetusten turvallisuutta sekä kehittää kuljettajan ammatillisia valmiuksia ja parantaa työssä jaksamista. Koulutuksella pyritään parantamaan kuljetusalan työllisyyttä parantamalla kuljettajan työn arvostusta ja luo-



malla kuljetusalasta kiinnostava työuran vaihtoehto etenkin nuorille. (TEM 2009).

Ammattipätevyysvaatimukset ja -koulutus tulevat lisäämään nuorten mielenkiintoa kuljetusalaa kohtaan etenkin, jos koulutuksesta saatavaa hyötyä osataan oppilaitoksissa tuoda esille oikealla tavalla. Suomessa ammattikoulutus on maksutonta ja onkin vain hyvä, että ammattikuljettajaksi haluavilla on mahdollisuus ammattioppilaitoksissa ilmaiseen ajo-opetukseen ja nyt myös ilmaiseen ammattipätevyyskoulutukseen. On mahdollista, että nuorten arvostus kuljetusalaa kohtaan kasvaa, kun alalle ei enää voi pelkästään lähteä pelkän ajokortin omistamisen myötä, vaan on omattava myös virallisesti ammattipätevyys. Tällöin kuljettajan ammatin arvostuksen koetaan paranevan myös kuljettajan ympärillä olevien ihmisten keskuudessa ja yhteiskunnassa yleensä. (Litmanen 2009).

Kuorma-auton kuljettaminen edellyttää siis jatkossa ajokorttikoulutuksen lisäksi ammattipätevyyskoulutuksen ja määräajoin uusittavan jatkokoulutuksen. Ammattipätevyyttä ylläpitävä jatkokoulutus on pakollinen kaikille kuljettajille, jotka haluavat säilyttää oikeuden ammattimaiseen tavarankuljetukseen, koskien myös jo voimassa olevia ajokortteja. Ammattipätevyyskoulutus oikeuttaa kaikkien kuorma-autojen ja kuorma-autovetoisten yhdistelmien kuljettamisen edellyttäen, että kuljettajalla on myös ajoneuvon tai yhdistelmän luokkaa vastaava ajo-oikeus ja ajokortti. Näillä näkymin pelkän C-luokan ajokortin suorittamisen vähimmäisikä nousee 21 vuoteen vuonna 2013 EU:n kolmannen ajokorttidirektiivin myötä. Perustason ammattipätevyyden suorittaneella vähimmäisikä C-luokan ajokortin ajamisessa pysyisi kuitenkin edelleen 18 vuodessa. Ajokortti-uudistusta koskeva laki valmistellaan vuoden 2010 aikana, jolloin uudet ikäraajat ja ajokortti-säännökset tarkentuvat. (LVM 2009).

#### **4.1 Perustason ammattipätevyyskoulutus**

Ammattipätevyyslain mukainen perustason ammattipätevyyskoulutus annetaan tästä eteenpäin osana alan ammatillisia perustutkintoja ja ammattitutkintoja. Opetushallitus määrittelee 2009 julkaistussa logistiikan perustutkinnon perus-

teissa, että perustason ammattipätevyyskoulutus sisällytetään nykyään seuraaviin ammatillisiin perustutkintoihin ja ammattitutkintoihin:

Tekniikan ja liikenteen alalla:

- logistiikan perustutkinto, kuljetuspalvelujen koulutusohjelma (autonkuljettaja, yhdistelmä-ajoneuvonkuljettaja, linja-autonkuljettaja)
- logistiikan perustutkinto, lentoasemapalvelujen koulutusohjelma (lentoasema-huoltaja)
- rakennusalan perustutkinto, maarakennuskoneenkuljetuksen koulutusohjelma (maarakennuskoneenkuljettaja)
- ajoneuvonosturinkuljettajan ammattitutkinto
- lentoasemapalvelujen ammattitutkinto
- linja-autonkuljettajan ammattitutkinto
- maarakennusalan ammattitutkinto
- puutavaran autokuljetuksen ammattitutkinto
- yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinto

Luonnonvara- ja ympäristöalalla:

- metsäalan perustutkinto, metsäkonealan koulutusohjelma, metsäkoneenkuljettaja (puutavara-auton kuljettaja)

Opetushallitus määrittelee ammatillista koulusta antaville oppilaitoksille logistiikan perustutkinnon sisältämät opintokokonaisuudet ja niihin sisältyvät pakolliset oppiaineet. Kuljetuspalvelujen koulutusohjelman suorittaminen antaa kuljetusalaa opiskelevälle valmiudet toimia asiakaspalvelu- ja kuljetustehtävissä. Kuljettajan tulee osata kuljettaa asiakkaan tuotteita kannattavasti ja turvallisesti samalla huolehtien osaavasta asiakaspalvelusta. Perusosaamiseen kuuluu myös, että kuljettaja tuntee ajoneuvonsa liikennekelpoisuuden vaatimukset ja osaa varmistaa ajoneuvon ja sen lisälaitteiden teknisen ja turvallisen toimivuuden. Kuljettaja osaa hallita ajoneuvon ajoon lähtöön liittyvät tarkastukset ja tavallimmat huoltotoimet. Ajoneuvo tulee osata lastata säädösten ja olosuhteiden sallimaan maksimikuormaan. Kuljettajan on osattava kuljettaa ajoneuvoaan turvallisesti, taloudellisesti ja vastuullisesti. Lisäksi on tunnettava kuljetuksiin liittyvät vakuutukset ja kuljettajan työhön liittyvät työsuojelusäädökset. Lisäksi ajoneuvojen ja kuljetusalan viestivälineiden käyttö on hallittava. (OPH 2009).

Logistiikan perustutkinnon hyväksytysti suorittaneelta ja ammattiliikenteeseen siirtyvältä kuljettajalta vaaditaan ajokorttiasetuksen edellyttämä ajokortti ja kuljetusalan perustason ammattipätevyyskoulutus. Logistiikan perustutkinto suoritetaan Opetushallituksen määräyksen mukaan aiemmin esitettyjen direktiivin (2003/59/EY) ja lain (273/2007) vaatimusten mukaisesti, ja lisäksi Valtioneuvoston asetuksen (640/2007) mukaan, jossa on määritelty tarkemmin annettavan koulutuksen sisältö ja vaatimukset. Perustason ammattipätevyyteen liittyvä koulutus kestää 280 tuntia sisältäen jokaista tutkinnon suorittajaa kohtaan vähintään 20 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla. Perustason ammattipätevyyden voi suorittaa myös nopeutettuna opiskelijan iän ja pohjakoulutuksen niin salliessa (liite 2). Nopeutettu koulutus suoritetaan 140 tunnin pituisena opiskeluna sisältäen 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta per oppilas. (OPH 2009).

Opetushallituksen vuonna 2009 julkaistussa logistiikan perustutkinnon perusteissa määrittelemät ammatilliset oppiaineet ovat pakollisia kaikille direktiivin (2003/59/EY) määritelmän mukaisille tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajille sekä näiden ammattipätevyyttä suoritettaville. Ammattiaineiden lisäksi kuljettajaksi opiskelevien täytyy suorittaa tarvittavien opintopisteiden verran yleissivistäviä aineita. Pakollisia ammatillisia oppiaineita ovat: turvallisuussääntöihin perustuvan ajokäyttäytymisen parantaminen, säännösten soveltaminen, terveys, tie- ja ympäristöturvallisuus, palvelu ja logistiikka. (OPH 2009).

Turvallisuussääntöihin perustuvan ajokäyttäytymisen parantamisen tavoitteena on tuntea ajoneuvon voimansiirron ominaisuudet ja hallintalaitteiden tekniset ominaisuudet sekä toiminta ajoneuvon hallitsemiseksi. Näitä oppeja sovelletaan polttoaineen kulutuksen minimoimiseen. Ajoneuvo on osattava kuormittaa turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaisesti. (OPH 2009).

Opiskelijan on osattava soveltaa tieliikenteen säännöstöä ja tunnettava tieliikenteen sosiaalinen ympäristö sekä tavarantoimittajien ja/tai matkustajien kuljetusta koskeva

säännöstö. Kuljettajan on tunnettava oikeutensa ja velvollisuutensa perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen osalta. (OPH 2009).

Terveys, tie- ja ympäristöturvallisuus, palvelu ja logistiikka koulutusosioiden tavoitteena on mm. tiedostaa liikenteeseen ja työtapaturmiin liittyvät riskit ja kyetä arvioimaan hätätilanteita sekä ennaltaehkäisemään rikollisuutta. Opiskelijan on opittava tiedostamaan henkisen ja fyysisen suorituskyvyn merkitys ja ennaltaehkäisemään fyysiset riskit. Lisäksi opiskelija oppii palvelun merkityksestä yrityksen imagolle ja markkinajärjestelmien toiminnasta. Logististen ketjujen tunteminen kuuluu kuljettajan perusosaamiseen (OPH 2009).

#### **4.2 Ammattipätevyyden jatkokoulutus**

Laki ammattipätevyydestä (273/2007) edellyttää kaikilta jo ammattiaan harjoittavilta kuorma- ja linja-autonkuljettajilta jatkokoulutusta ja myöhemmin perustason ammattipätevyyskoulutuksenkin suorittaneet ovat velvollisia suorittamaan jatkokoulutuksen viiden vuoden välein. Linja-autonkuljettajan, jonka ajo-oikeus on alkanut ennen 10.9.2008, on suoritettava jatkokoulutus 10.9.2013 mennessä. Kuorma-autonkuljettajan, jonka ajo-oikeus on alkanut ennen 10.9.2009, on suoritettava jatkokoulutus 10.9.2014 mennessä. (LVM 2009)

Jatkokoulutuksen tavoitteena on muun muassa ylläpitää tiekuljetusalalla vaadittavaa tietotaitoa ja kasvattaa kuljettajan ammatin arvostusta, niin kuljetusalan sisällä kuin sen toimintaympäristöissä. Ennakoivan ajotavan koulutuksen lisäksi kuljettajien on saatava käytännönläheistä ja päivitettyä tietoa suoritealojensa aiheista ja alan kehityksestä. Valtioneuvoston asetuksessa (640/2007) määritellään jatkokoulutuksen kesto ja suoritusvälit sekä tarjottavan koulutuksen sisältö. Ammattipätevyyden jatkokoulutuskursseilla on aiheina mm. suoritealan erityisvaatimukset (esim. ADR, hygienia, eläinkuljetukset) joista tarkemmin seuraavassa luvussa, työturvallisuus, terveys, kuljetusten vastuukysymykset, työ- ja liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät, tieliikennelainsäädäntö, poikkeamien käsittely, laatu- ja ympäristökoulutus, toimitusketjun toimintaperiaatteet ja asiakaspalvelu (TEM 2009).

Jatkokoulutuksen ohjelman ja sitä antavan koulutuskeskuksen on oltava Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) hyväksymä. Trafi hyväksyy jatkokoulutuksen koulutusohjelmat ja koulutuskeskukset sekä ylläpitää rekisteriä kuljettajien hyväksytyistä jatkokoulutusmerkinnöistä. (Laki 273/2007). Koulutuskeskuksen tehtävänä on ilmoittaa Trafin rekisteriin hyväksytyt koulutuspäivät ja antaa todistus koulutuspäivän käymisestä. Ammattipätevyydestä tehdään merkintä ajokorttiin tai kuljettaja voi hakea erillistä ammattipätevyyskorttia osoituksena ammattipätevyyden voimassa olosta. (Trafi 2010).

Kokonaiskestoltaan jatkokoulutus kestää 35 tuntia ja se suoritetaan viiden vuoden välein. Jatkokoulutus kestää 5 päivää ja se on suoritettava vähintään 7 tunnin jaksoissa. Yksi opetustunti on kestoltaan 45 minuuttia ja yksi ajotunti 50 minuuttia. Koulutuspäivien ei tarvitse olla yhtämittaiset 5 päivää, vaan kuljettaja voi suorittaa ne hajanaisesti (SKAL 2009). Trafi ylläpitää rekisteriä jo suoritetuista kursseista. Opetuskokonaisuuteen on sisällyttävä vähintään yksi päivä ennakoidun ajotavan koulutusta (Laki 273/2007). Kurssit suoritetaan koulutuskeskuksissa joko yritysten henkilöstölle tai yksityisille oppilaille. Osallistujien on mahdollisuus valita valmiista koulutusohjelmista tarvitsemansa tai osallistua haluamilleen kursseille 35 opetustunnin edestä. Litmasen (2009) mukaan kuljetusyrietykset yleensä suunnittelevat tarvittavan koulutuspaketin koko henkilöstölleen, koska se on kaikkein helpointa käytännön toteuttamisen kannalta ja kustannusten suhteen halvinta. Koulutuksen järjestäjistä mm. aikuiskoulutuskeskus Aktiva järjestää seuraavia kursseja, joiden suorittaminen oikeuttaa ammattipätevyyden osoittavan CAP-todistuksen saamiseen:

ADR perus-, säiliö- ja täydennyskoulutus, ajotapa-koulutus, auton tekninen rakenne, digitaalisen ajopiirturin kuljettajakoulutus, henkilöliikenteen uhkatilannekoulutus, hätäensiapu, kuorman varmistamisen vaatimukset, tavaraliikenteen turvallisuuskoulutus, tieturva, trukkikoulutus kuorma-auton kuljettajille, työturvallisuuskorttikoulutus (EKKY 2009).

Edellä mainittujen kurssien lisäksi esim. Suomen kuljetus ja logistiikka ry (SKAL) tarjoaa vielä laajempaa koulutusvalikoimaa, kuten:

maanteiden tavaraliikenteen säädökset, lainsäädännöllinen ajankohtaiskatsaus maanteiden tavaraliikenteessä sovellettavista säädöksistä, "Litra päivässä" enakoivan ajotavan koulutus, liikennöinti- ja passitusmenettely EU:n alueella ja ETA-maissa (liite 4), liikenneturvallisuus ja käytännön työ ulkomaanliikenteessä, kuljettajan tehtävät ja toiminta TIR-carnet - tullitakuujärjestelmän alaisissa kuljetuksissa, kuljetusten rikosturvallisuus maanteiden tavaraliikenteessä, tieliikenteen sosiaalisäädökset ja niiden merkitys kuljettajan työhön, asiakaspalvelu, lämpöhallittavat elintarvikekuljetukset, eläinkuljetukset, hinauskuljetukset, päivittäistavarakuljetukset, maatalouskuljetukset, erikoiskuljetukset ja niiden liikenteenohjaus, laatu-, ympäristö- ja turvallisuusjärjestelmän hyödyntäminen, digitaalista ajopiirturia koskevat säädökset ja digitaalisen ajopiirturin käyttö. (SKAL 2009).

Annettavan jatkokoulutuksen teoria- tai käytännönläheisyys on täysin riippuvaisista koulutuksen järjestäjistä sekä koulutettavasta aiheesta. Esimerkiksi ADR-kurssit ja työturvallisuuskoulutus järjestetään yleensä tietyn muotoisina teoriapaketteina. Kuljetusyrietyksillä on halutessaan mahdollisuus yhteistyössä koulutustuottajien kanssa suunnitella ja järjestää hyvin käytännönläheisiäkin koulutuspäiviä yrityksen omaan suoritealaan liittyen. Yhteistyö koulutustuottajien kanssa palvelee erityisen hyvin kuljettajien ja yrittäjien tarpeita. (Litmanen 2009).

### **4.3 Puolustusvoimien kuljettajakoulutus**

Uusien säädösten mukaan Puolustusvoimien kuljettajakoulutus uudistui saapumiserästä 1/2009 alkaen. Tähän asti Puolustusvoimissa on voinut suorittaa C- ja CE-luokan tai D-luokan ajokortin sotilas- ja taisteluajoneuvojen kuljettamista varten palvelusaikana (liite 1). Puolustusvoimat muokkasi ja laajensi kuljettajien opetussuunnitelmaa ammattipätevyysdirektiivin vaatimukset täyttäväksi. Jatkossa kuljetusalan perustason ammattipätevyyskoulutus suoritetaan Puolustusvoimissa edellä mainitun direktiivin (2003/59/EY) mukaisesti ja kansallista lainsäädäntöä noudattaen. Puolustusvoimissa annettu kuljettajakoulutus antaa täten pätevyydet toimia ammattikuljettajan tehtävissä myös varusmiespalveluk-

sen jälkeen. Lisäksi koulutus voidaan hyväksilukea kuljetus- ja logistiikka-alan opinnoissa. (PV 2009).

Puolustusvoimat on antanut ajokorttikoulutusta lähes kaikissa ajoneuvoluokissa vuosikymmeniä. Ainoa ajokorttiluokka, jota Puolustusvoimissa ei voi suorittaa, on B-luokka, joka varusmieskuljettajalla on oltava suoritettuna jo palvelukseen astuessaan. Jos alokkaalla on C-kortti siviilistä, saa hän CE-koulutuksen ja koulutus painottuu enemmän Puolustusvoimien erityismääräyksiin ja/tai sotilasajoneuvon kuljettamiseen, joita ovat esimerkiksi panssari-, maasto-, ylimeno- ja raivausajoneuvot. Yhdistelmäkoulutuksen (CE) osalta Puolustusvoimat on Suomen suurin ammattikuljettajien kouluttaja. Esimerkiksi vuonna 2008 koulutettiin yksin Puolustusvoimissa noin 1700 ajoneuvoyhdistelmän kuljettajaa, kun koko maassa uusia rekkakuskeja valmistui hieman yli 2000. (PV 2009).

Vuoden 2009 aikana Puolustusvoimat kouluttaa kahdessa saapumiserässä yhteensä noin 3700 sotilaskuljettajaa. Näistä kuljettajista 1100 saa CE-luokan ajokorttikoulutuksen sekä 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksen. Noin 2600 varusmiestä saa C-luokan ajokorttikoulutuksen sekä 140 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksen samalla. Puolustusvoimien Pääesikunnan logistiikkaosaston mukaan tämä kuljettajamäärä perustuu ensisijaisesti Puolustusvoimien omaan rauhan ja poikkeusolojen kuljettajatarpeeseen, mutta samalla se tarjoaa kuljetusalalle töihin pyrkivälle nuorelle nopean ja edullisen mahdollisuuden kouluttautua ammattiin ja käyttää näin kansalaisvelvollisuuteensa kuuluva varusmiespalvelusaika tulevaisuutensa kannalta hyödyksi. Reilusti yli puolet sotilaskuljettajista hakeutuu itse koulutukseen, loput määrätään, jotta tarvittava kuljettajamäärä saadaan täyttymään. Sotilaskuljettajista noin puolet jatkaa kuljetusammattissa myös siviilissä. Kuljettajakoulutuksen uudistamisen myötä palvelusajat muutettiin niin, että entisten 270 tai 362 palvelusvuorokauden tilalle tuli yhtenäinen 362 vuorokautta, jonka aikana varusmieskuljettaja saa sekä asianomaisen luokan ajokorttikoulutuksen että perustason ammattipätevyyskoulutuksen palveluspaikkakunnallaan. Puolustusvoimilla on monenlaisia erityistarpeita koulutettavien kuljettajien osalta, varsinkin maastokalusto poikkeaa paljon siviilikalustosta. Myös ajotehtävät poikkeavat siviilielämän ammattikuljetustehtävistä. Kuljettajan vastuulla voi tehtävästä riippuen olla lavalla

kuljetettava sotilasryhmä, lavetilla kulkeva tykki tai ampuma-tarvikekuorma. Sotaharjoitukset joita palvelusajalla on useita, ovat monipuolisia kuljetustehtäviä joissa mitataan kuljettajan koulutustaso ja henkilökohtaiset taidot. Kuljetustehtävien yhteydessä sotilaskuljettaja ajaa eritasoisilla tieosuuksilla eri vuorokauden aikoina, usein myös kuorman vaihdellessa majoitus-, ruoka- ja ampumatarvikkeista sotilastovereihin. Harjoitusten yhteydessä on yleensä pitkiä siirtymisiä yleisillä teillä, mutta samalla lyhyitä siirtymisiä maastossa. Tämän takia Puolustusvoimien kuljettajakoulutukseen on suunniteltu ohjelma, joka sisältää tavallista siviilissä vastaantulevaa ammattiliikennekoulutusta saman verran kuin sotilaskuljetuskoulutustakin. Puolustusvoimien tulevaisuuden suunnitelmiin kuuluu myös kertausharjoituksissa reserviläisille annettava ammattipätevyysdirektiivin mukainen jatkokoulutus. Tarkoituksena olisi, että kertausharjoituksen aikana kuljettajan tehtävään kutsutulla reserviläisellä olisi mahdollisuus suorittaa yksi tai kaksi ammattipätevyuden jatkokoulutuspäivää, jotka hyväksyttäisiin siviilissä saatavan jatkokoulutuksen lisäksi. Kyseisen jatkokoulutuksen hyöty koskisi sekä kuljettajia että Puolustusvoimia. Tällöin Puolustusvoimien antaessa oman alansa jatko- tai kertauskoulutusta olisi siitä hyötyä myös siviilissä toimivalle kuljettajalle. (PV 2009).

Puolustusvoimien kuljettajien perustason ammattipätevyyskoulutuksen mukainen opetussuunnitelma sisältää seuraavat osiot:

- Turvallisuussääntöihin perustuvan ajokäyttäytymisen, jonka tavoitteena on tuntee voimansiirron ja hallintalaitteiden tekniset ominaisuudet, toiminta ajoneuvon hallitsemiseksi ja toimintahäiriöiden tunnistamiseksi, optimoida polttoaineen kulutus ja hallita ajoneuvon oikeanlainen kuormittaminen.
- Säännösten soveltaminen, jonka tavoitteena on tuntee tieliikenteen sosiaaliseen ympäristöön ja tavarankuljetukseen liittyvät säännöt.
- Tie- ja ympäristöturvallisuus sekä terveys, jonka tavoitteena on tiedostaa liikenteeseen ja työtapaturmiin liittyvät riskit, ennalta ehkäistä fyysisiä riskejä sekä rikollisuuteen ja salamatkustajiin liittyviä riskejä, tiedostaa fyysisen ja henkisen suorituskyvyn merkitys ja kykyä arvioida hätätilanteita.
- Palvelu ja logistiikka, jonka tavoitteena on oppia käyttäytymään yrityksen imagoa tukevalla tavalla ja tuntee tavarankuljetuksen taloudellinen ympäristö ja markkinajärjestelmä.



- Ennakoivan ajon koulutus, jonka tavoitteena on turvallinen, taloudellinen ja ympäristöystävällinen ajotapa.
- Henkilökohtainen ajo-opetus, CE-kuljettajille 20 ja C-kuljettajille 10 tuntia. (PV 2009).

Kuten muussakin ammattipätevyyskoulutuksessa, myös Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksessa kiinnitetään erityistä huomiota taloudelliseen ja ennakoivaan ajotapaan sekä turvalliseen liikennekäyttämiseen. Perustason ammattipätevyyden saamiseksi varusmieskuljettajan on osallistuttava koulutukseen ja suoritettava koulutuksen päättävä koe hyväksytysti. (PV 2009)

## **5 SUORITEALOJEN ERITYISVAATIMUKSIA**

### **5.1 Hygienia- ja eläinkuljetukset**

Hygienia- ja eläinkuljetusten koulutus kuuluvat osaksi ammattipätevyyden jatkokoulutusta niille kuljettajille, joilta näiden suoritealojen erityisvaatimuksia vaaditaan osana heidän työtään. Elintarvike- ja eläinkuljetukset ovat erittäin tarkasti säädeltyjä koko EU-alueella ja kyseisiä kuljetuksia koskevat vaatimukset päivittyvät usein, joten säännöllisesti uusittava jatkokoulutus suoritealan vaatimuksista on erittäin hyödyllistä niin kuljettajalle kuin hygieniakuljetuksia suorittavalle yrityksellekin. Hygienia- ja eläinkuljettajille jatkokoulutus ei ole uutta, sillä näillä suoritealoilla on jo ennen ammattipätevyyslain voimaan astumista vaadittu suoritealaa koskevan jatkokoulutuksen läpikäymistä ja esimerkiksi hygieniapassin suorittamista (SKAL 2009). Vuonna 2008 Suomessa kuljetettiin eläinten ruokia ja rehua 381 milj. tkm., liha- ja meijeriteollisuuden tuotteita 1409 milj. tkm., juomia 493 milj. tkm. ja muita elintarviketeollisuuden tuotteita 1406 milj. tkm. Lisäksi kuljetettiin teuraseläimiä 290 milj. kg. ja välityseläimiä 1,6 milj. kpl. (EKY 2008). Sosiaali- ja terveysministeriö valvoo Suomessa suoritettavia hygieniakuljetuksia. Suomi on hyväksynyt ATP-sopimuksen, joka koskee helposti pilaantuvien elintarvikkeiden kansainvälisiä kuljetuksia ja näihin kuljetuksiin tarkoitettua erityiskalustoa. Sopimuksen edellyttämiä määräyksiä valvoo Elintarviketurvalli-

suusvirasto (Evira). Evira suorittaa hygieniakuljetuksia suorittavien kuljetusyri-  
tysten toiminnan tarkastuksen kausittain. Sosiaali- ja terveysministeriö asetuk-  
sella (905/2007) säädetään eräiden elintarvikehuoneistojen elintarvikehygieni-  
asta, jossa on säädetty muun muassa omavalvonnasta sekä elintarvikekuljetus-  
ten lämpötiloista ja kuljetusta koskevista muista vaatimuksista. Asetuksessa  
määritellään, että myös hygieniakuljetuksia suorittavan auton kuormatila on elin-  
tarvikehuoneisto ja sen oltava elintarvikevalvontaviraston hyväksymä kyseiseen  
käyttötarkoitukseen. (Evira 2009).

Elintarvikekuljetuksissa kuljetusyhtiön on otettava huomioon kansainväliset  
sopimukset, kuten edellä mainittu ATP-sopimus ja kansainvälinen tiekuljetusso-  
pimuslaki, CMR, joka määrittelee osapuolten väliset ehdot ja vastuualueet.  
Kansallisella tasolla on noudatettava elintarvikelainsäädäntöä, jossa määritel-  
lään hygieniavaatimukset, kuljetuslämpötilat, omavalvonta, kuljetusketjun kriitti-  
set pisteet ja toiminta niissä sekä olosuhdevalvonta. Olosuhdevalvonta on vi-  
ranomaisen suorittamaa valvontaa, jonka tavoitteena on varmistaa kuluttajien  
yleiseen kulutukseen tarkoitettujen elintarvikkeiden ja niiden käsittelyolosuhtei-  
den täyttävän voimassa olevan elintarvikelainsäädännön vaatimukset. Elintarvi-  
kealan toimijalla tulisi jatkuvasti olla rutiininomaiset toimintatavat, jotka varmis-  
tavat elintarvikkeiden turvallisuuden. Kuljetusyhtiöllä on oltava oma laatujär-  
jestelmä ja huomioon on otettava myös asiakkaan laatuvaatimukset niin tuote-  
kuin asiakaskohtaisesti. (EKY 2008). Näitä jatkuvasti muuttuvia määräyksiä ja  
vaatimuksia käydään läpi kuljettajien jatkokoulutuksen kursseilla.

Elintarvikkeita käsittelevien elinkeinonharjoittajien on suoritettava jatkuvaa oma-  
valvontaa, mikä käsittää sekä olosuhde- että tuotevalvontaa. Elintarvikekulje-  
tuksissa on suoritettava jatkuvaa kuljetusten olosuhdevalvontaa muun muassa  
katkeamattoman kylmäketjun ylläpitämiseksi. Kuljetusten kriittisimmät asiat ovat  
lämpötila ja hygienia. Nämä vaatimukset asettavat omat haasteensa kuljetuska-  
luston soveltavuudelle, korin lämpötilalle, kuljetettavan kuorman tarkastuksille,  
kuormauksille ja ilmankierrolle. Omavalvonta on elintarvikealan toimijan oma  
järjestelmä, jonka avulla pyritään varmistamaan elintarvikemääräyksissä asetet-  
tut vaatimukset muun muassa kuljetuksissa ja alkutuotantopaikoissa. Elintarvi-  
kealan toimijan on tunnettava elintarvikkeeseen ja sen käsittelyyn liittyvät terve-

ysvaarat sekä elintarviketurvallisuuden mukaisten vaatimusten kannalta kriittiset kohdat toiminnassaan. Elintarvikevalvontaviranomainen hyväksyy omavalvontasuunnitelman. (Evira 2009).

Eläinten kuljettamisesta säädetään lailla (1429/2006) ja eläinkuljetusasetuksella. Säädösten tarkoituksena on suojella eläviä eläimiä kuljetuksessa ja sen yhteydessä vahingoittumiselta. Säädökset sisältävät eläinten kuljettamista koskevat perussäännökset kuljetuksen yleisistä edellytyksistä, kuljetusvälineestä, eläinten kuormaamisesta ja kuorman purkamisesta sekä lupamenettelyistä. Lisäksi on tarkempia säännöksiä muun muassa tavallisimpien tuotantoeläinten kuljettamisesta ja kuljetusvälineiden vaatimuksista. Säädösten mukaan eläinten hyvinvoinnista ja terveydestä on kaikin tavoin huolehdittava kuljetuksen aikana. Maa- ja metsätalousministeriö sekä Evira ohjaavat ja valvovat eläinkuljetussäädösten noudattamista. (Evira 2009).

## **5.2 ADR-kuljetukset**

ADR (European Agreement concerning the international carriage of Dangerous goods by Road) on sopimus vaarallisten aineiden kansainvälisistä tiekuljetuksista. ADR-sopimuksessa on määritelty eri osapuolten vastuut ja velvollisuudet kuljetustapahtuman aikana. Suomen sisäisissä kuljetuksissa noudatetaan vastaavia säännöksiä. ADR-sopimukseen ovat liittyneet lähes kaikki Euroopan valtiot. Suomessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta käytetään yleisesti lyhennettä VAK. (Trafi 2010).

ADR-ajolupa on ennen ammattipätevyysvaatimusten voimaan astumistakin vaadittu vaarallisten aineiden kuljettajilta uusittavaksi viiden vuoden välein. ADR-ajolupa vaaditaan kuljettajilta, jotka kuljettavat vaarallisiksi luokiteltuja aineita yli sallittujen vähimmäismäärien, vaarallisia aineita säiliössä tai tyhjää puhdistamatonta säiliötä. ADR-ajoluvat luokitellaan perusajolupaan ja säiliölupaan. Perus- eli kappaletavara-ajolupa käsittää kollit, tynnyrit ja kaasupullot. Säiliölupa koskettaa säiliöauton kuljettajia. Ajoluvan saaminen edellyttää koulutusta ja hyväksytysti suoritettua loppukoetta. Ajolupa myönnetään viideksi vuodeksi, ja se on uusittava ennen voimassaolon päättymistä. Ajolupa on voimassa

sekä kotimaisissa että kansainvälisissä kuljetuksissa. (Trafi 2010). Ammattipätevyuden jatkokoulutuksen ollessa velvoite kaikille kuljettajille, voivat ADR-kuljettajat nykyään suorittaa tarvitsemansa ADR-ajoluvan muun jatkokoulutuksen yhteydessä.

## **6 KULJETUSALA NYT JA TULEVAISUUDESSA**

Kuljetusalan toimivuudella on suuri merkitys yhteiskunnan toimivuuteen. Nykyiseen liiketoimintaympäristöön vaikuttavat muun muassa EU:n laajentuminen, globalisaatio sekä Venäjän ja Aasian maiden talouskasvu. Kilpailukykyä on jatkuvasti kehitettävä, mikä asettaa korkeita vaatimuksia kuljetusten kustannustehokkuudelle, täsmällisyydelle ja nopeudelle. Toimintaympäristön muuttuessa logististen kustannusten ja palvelukyvyn merkitys kasvaa. Suomessa logistinen toimintaympäristö poikkeaa muiden EU-maiden olosuhteista. Etäisyyksistä ja ohuista tavaravirroista johtuen tavaraliikenteen kuljetussuorite on korkea. Pieniä kuorma määriä kuljetetaan pitkiäkin matkoja, eikä kuljetusten paluumatkoilla aina ole kuormaa toiseen suuntaan, vaan autot ajavat tyhjiillään osan matkasta. BKT-yksikköä kohden Suomessa kuljetetaan noin 35 % enemmän kuin EU:ssa keskimäärin. Luonnonolosuhteet asettavat oman haasteensa, kuten myös junaratojen ja vesiväylien riittämättömyys. (LVM 2009).

### **6.1 Kuljetusalan kehittyminen**

Toimintaympäristöt niin tiekuljetusalalla kuin muillakin elinkeinon aloilla muuttuvat nopeasti. Yrityksissä on jatkuvasti otettava huomioon alan muutokseen vaikuttavat tekijät ja niiden vaikutukset. Tiekuljetusalalla yritysten on pyrittävä jatkuvasti kehittämään toimitusketjujen kokonaishallinnassa ja kilpailuttamisessa. Etenkin Suomessa huomioon on otettava kuljetusmatkojen pidentyminen ja kuljetusten keskittäminen. Tulevaisuudessa haasteena on kuljetusalan työvoiman riittävyys ja alan houkuttelevuus nuorten keskuudessa, koska suuri määrä kuljettajia jää eläkkeelle jo lähitulevaisuudessa. Asiakaspalvelun tasoa pitäisi pyrkiä parantamaan muun muassa vihreän logistiikan sekä ekologisen tehokkuu-

den merkittävyyden kasvulla. (Salanne ym. 2008). Ympäristöystävällisen kaluston hankkiminen alkaa olla elinehto jokaisessa kuljetusalan yrityksessä. Ympäristötekijät vaikuttavat yhä enemmän kuljetusalan asiakasyritysten toimintastrategioihin ja toimitusketjujen suunnitteluun. Energiatehokkaat toimitusketjut ovat oikein toteutettuina myös kustannustehokkaita.

Tiekuljetusalalla on tulevaisuudessakin tiedossa suuria ja nopeita muutoksia. Yritykset ovat pakotettu sopeutumaan uusiin tilanteisiin kilpailun vapautumisen, lakimuutosten ja asiakkaiden kasvaneiden tarpeiden vuoksi, eivätkä jatkuvat ja nopeat muutokset suju aina ongelmitta. Asiakkaiden ja toimintaympäristön vaatimukset ja odotukset yritystoimintaa kohtaan ovat kasvaneet. Esimerkiksi kaupan- ja teollisuudenalat edellyttävät palvelualihankkijoiltaan, joihin myös kuljetusyrityksen kuuluvat, laatu- ja ympäristöjärjestelmiä. Asiakkuuden hallinta, laatujohtaminen, palvelun laadun kehittäminen, ympäristötietoisuus ja energiatehokkuus ovat tänä päivänä keskeisiä kilpailutekijöitä (Salanne, ym. 2008). Viherään logistiikan kehittäminen on tehokas kilpailuvaltti ympäristötietoisten asiakkaiden keskuudessa.

Seuraavia kuljetuspalveluiden ja -järjestelmien yleisiä kehityssuuntia tulisi suomalaisissakin yrityksissä ottaa huomioon kuljetustoimintoja suunniteltaessa sekä kehittäessä:

- kuljetuspalveluiden kansainvälistyminen,
- kansainvälisten kuljetusverkkojen keskittyminen,
- lisäarvopalveluiden lisääminen osaksi kuljetusketjua,
- kuljetuspalveluiden jakautuminen asiakasryhmittäin,
- integroitujen kuljetusketjujen kehittyminen,
- ympäristöystävällisempien kuljetusketjujen yleistyminen, mm. rautatiet,
- toimialakohtaisten logistiikka- ja kuljetuspalvelukonseptien kehittyminen,
- kuljetuspalveluiden laatu- ja ympäristösertifiointi,
- konttikuljetusten osuuden kasvaminen ja keskittyminen tiettyihin satamiin,
- lähetyseräkoon pieneneminen,
- sähköisen tullauksen yleistyminen ja nopeutuminen,
- IVY-maiden kuljetusten liittyminen muihin eurooppalaisiin kuljetusketjuihin,
- koko kuljetusketjua ohjaavien reaaliaikaisten tietojärjestelmien kehittyminen,

- automaation ja tunnistusteknologian kehittyminen,
- logististen palvelukeskusten keskittyminen.

Perusteellisuuden kysynnän muutokset vaikuttavat olennaisesti kuljetusalan kannattavuuteen. Teollisuuden kysynnän vähentyessä tai sen rakenteen muuttuessa kilpailu lisääntyy ja yritysten on pyrittävä muuttamaan toimintamallejaan ja kuljetusjärjestelmiään pysyäkseen hengissä. Lisäksi kuljetuspalveluiden saatavuuden heikentyessä, on vaarana tiekuljetuspalveluiden hintojen nousu. (AKE 2008).

## 6.2 Kuljetusalan työllisyys

Logistiikka-ala on merkittävä työllistäjä Suomessa. Maantiekuljetusala työllistää liitännäisammatteineen noin 150 000 ihmistä, joista kuljettajia on noin 80 000-90 000. Ammattiliikenteeseen rekisteröityjä kuorma-autoja ajaa noin 51 000 kuljettajaa ja yksityisliikenteessä noin 10 000 - 20 000 kuljettajaa. Linja-autoliikenteessä toimii noin 12 000 kuljettajaa. (ALT 2009).

Kuljetusalalle tarvitaan vuosittain lähes 5 000 uutta työntekijää: noin 3 000 kuorma-autonkuljettajaa, 700 linja-autonkuljettajaa ja yhteensä 1 000 terminaali- ja korjaamotyöntekijää ja toimihenkilöä (TEM 2009). Uusien koulutettavien tarve on jatkuva koko yhteiskunnan toimivuuden kannalta. Kuljetusalan ammattilaiset työskentelevät erilaisissa tehtävissä kuljetusyritysten, kaupan, teollisuuden ja julkisen sektorin palveluksessa. Pääasiana on erilaisten palveluiden tuottaminen. Maantiekuljetusalan työllisyystilanne on ollut verrattain hyvä. Kuljetusalan opinnoista valmistuneiden työllistymisaste on ollut yksi parhaimmista Suomessa ennen vuonna 2008 alkanutta talouden laskusuhdannetta. (ALT 2009).

Vuoden 2009 alussa yleismaailmallinen talouden laskusuhdanne alkoi Suomesakin heijastua vähentyneinä kuljetuksina, jotka ovat seurausta erityisesti rakennusalan ja teollisuuden toimintojen hiljentymisestä. Tavarankuljetuksen puolella työllisyys on heikentynyt, mikä näkyy pääasiassa lomautuksina ja rekrytoinnin vähentymisenä. Henkilöliikenteen puolella linja-autoliikenne työllistää edelleen, sillä noin 2 miljoonaa suomalaista ei omista autoa ja on jatkuvasti joukkoliikenteen varassa. Talouden taantumana myötä tarve tehokkaalle joukko-

liikenteelle kasvaa. Tulevaisuudessa kuljetusalaa, kuten monia muitakin aloja, uhkaa työvoimapula. Lähivuosina on odotettavissa, että suuri määrä kuljettajia siirtyy eläkkeelle. Yhteiseurooppalaisten sääntöjen tavoitteena onkin parantaa tieturvallisuutta ja työllistymistä yli rajojen, jonka toivotaan houkuttelevan lisää nuoria kuljetusalan opintojen pariin. (TEM 2009).

Työ- ja elinkeinoministeriön lokakuussa 2009 julkaistun syyskuun työllisyyskatsauksen mukaan työttömyys kasvoi edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna 77 000 työttömällä koko maassa. Ammattiryhmittäin tarkasteltuna työttömyys nousi kaikissa ammattiryhmissä. Työttömien työnhakijoiden määrä nousi eniten miesvaltaisilla aloilla, teollisuudessa sekä rakennus- ja kaivosalan töissä. Uusia avoimia työpaikkoja ilmoitettiin työ- ja elinkeinotoimistoihin syyskuun aikana 30 000, mikä on 15 000 työpaikkaa vähemmän kuin vuoden 2008 syyskuussa. Syyskuun lopussa edelleen avoinna olleet työpaikat (19 900) olivat vähentyneet kaikissa ammattiryhmissä, eniten teollisessa työssä, palvelutyössä sekä kuljetus- ja liikennealan työssä. (TEM 2009).

### **6.3 Tutkimusraportti kuljetusalan tulevaisuudesta**

LOGHO 3 -tutkimus julkaistiin 7.5 2009 ja sen tarkoituksena oli kartoittaa tiekuljetusalan tulevaisuudennäkymiä vuoteen 2020 asti. Projektiin osallistuivat AKE (2010 alkaen Trafi), Liikenne- ja viestintäministeriö, SKAL ry, Rahtarit ry, Liikenneturva, Logistiikan tutkimuksen edistämissätiö, Volvo-säätiö, Liikennevakutuskeskus, Tampereen teknillinen yliopisto, Turun yliopisto ja Työterveyslaitos. Tutkimus suoritettiin tiekuljetusalan ammattilaisten keskuudessa ns. tulevaisuus-kyselynä. Huomioitavaa on, että kysely suoritettiin syksyllä 2008, jolloin taloustaantuma oli aluillaan.

LOGHO 3 -tutkimuksen mukaan kiire tiekuljetuksissa on lisääntynyt johtuen osittain asiakasohjautuvuuden lisääntymisestä toimitusketjuissa. Kiireen hallinta helpottuisi keskenään yhteensopivilla tietojärjestelmillä. Kuljetusalan yritysten tulisikin suunnitella ja kehittää toimitusketjujen prosesseja yhdessä asiakasyritysten kanssa. Tällä tavalla kustannus- ja palvelutehokkuus kasvaisi ja toimintavarmuus parantuisi. Kiire lisää myös riskinottoa työssä. (Salanne ym. 2008).

Kiire vaikuttaa liikenne- ja työturvallisuuteen sekä terveyteen. Kiireen vaikutukset kuljetusketjussa riippuvat siitä, miten siihen suhtaudutaan ja millaiset ohjeet siihen reagoimiselle on annettu. Kuljetusalan kiire näkyy myös mediassa, uutisia työaikasäännösten törkeistä rikkomisista raskaassa liikenteessä oli esillä vasta lokakuussa 2009 ja aiheeseen palataan tasaisin väliajoin.

Työvoimapula tulee iskemään myös kuljetusalaan suurten ikäryhmien jäädessä eläkkeelle, jollei tiekuljetusalaa kyetä tekemään houkuttelevaksi nuorille. Tutkimuksen mukaan ammattikuljettajien vähentyvä määrä tulevaisuudessa saattaa rajoittaa kuljetuspalveluiden saatavuutta ja näin ollen nostaa tiekuljetusten hintoja. Toisaalta kilpailun avautumisen vaikutukset Suomen sisäisillä kuljetusmarkkinoilla luultavasti lisääisivät kuljetuspalveluiden tarjontaa ja kilpailua. Kuljetusalan työvoimapulan ehkäiseminen on tärkeää myös Suomen teollisuuden- ja kaupanalojen kilpailukyvyn kannalta. (Salanne ym. 2008).

Tutkimustulosten mukaan erityisesti jakelukuljettajien ja erityisosaamista vaativien kuljetusalojen kuljettajien koulutusta tulee kehittää. Koulutuksen toivottaisiin olevan myös käytännön läheisempää. Yhteinen koulutusohjelma kaikille toimitusketjun osapuolille olisi yksi mahdollisuus lisätä tietoa toiminnan kehittämiseksi, mutta olisi vaikea järjestää. Kuljettajien pakollisen jatkokoulutuksen tärkeimpinä ammattipätevyyttä parantavina tekijöinä nähdään ennakoivan ajon koulutus, suoritealojen erityisvaatimukset sekä kuljettajan terveyteen ja hyvinvointiin vaikuttavat tekijät. (AKE 2008).

Trendiennusteen mukaan, joka perustuu tapahtuneen henkilöstön määrän kehitykseen ja väestön ikärakenteen muutokseen, työvoiman määrä kuljetusalalla vähenisi 5 % vuoteen 2020. Tutkimukseen suoritettun kyselyn perusteella työvoiman määrä kuljetusalalla kuitenkin lisääntyisi 3 %, jota selittää ennustettu tiekuljetusten määrän lisääntyminen. (AKE 2008).

Kuljetusalan työvoiman riittävyyttä itsestään selvästi parantaa ammatin houkuttelevuuden kasvu sekä työolojen ja -ympäristön parantuminen. Lisäksi tutkimuksen mukaan alalle valmistuvien ja sille myös jäävien osuuden arvioidaan kasvavan. Uudet ammattipätevyysvaatimukset lisäävät kuljetusalan houkuttele-



vuotta pitkällä aikajänteellä, koska kuljettajan ammattipätevyyden koetaan lisäävän yhteiskunnan luottamusta kuljetusten toimivuuteen ja lisäävän tieturvallisuutta, lisäksi kuljettajan ammatin arvostus nousee ja työturvallisuus sekä työssä jaksaminen paranevat. (Salanne ym. 2008).

Tiekuljetusalalle ennustetaan vuodelle 2020 yhtenäistä EU-lainsäädäntöä sekä tuotekohtaisten kuljetusvaatimusten lisääntymistä, mikä osaltaan vaikeuttaa kuljetusten suunnittelua, mutta myös lisää kuljetuksia. Ajo- ja lepoaikasäädökset sekä niiden tiukentunut valvonta lisäävät työvoiman ja resurssien tarvetta. Kuljetuksia tullaan keskittämään ja aluevarastoja lisätään. Tiekuljetusten perus- ja lisäarvopalveluiden kysyntä kasvaa tulevaisuudessa entisestään uusien jalostavimpien ja korkean teknologian toimialojen lisääntyessä. LOGHO 3 tutkimustulosten mukaan kuljettajapulan vaikutukset Suomessa ovat pahimmillaan noin kymmenen vuoden kuluttua, mikä nostaa kuljetushintoja ja saattaa vaikuttaa joidenkin suoritealojen kuljetusten saatavuuteen sekä pakottaa logistiikkajärjestelmiä muuttamaan entistä joustavammiksi. Ympäristövaikutusten arviointi kuuluu osaksi toimitus- ja kuljetusketjujen suunnittelua ja vaikuttaa päätöksentekoon. Vaihtoehtoisia polttoaineita tai sähköä käyttävät ajoneuvot tulevat lisääntymään alueellisessa tavarajakelussa. Tulevaisuuden kilpailussa parhaiten pärjäävät energia- ja ekotehokkaat, monipuolisia lisäarvopalveluja tarjoavat kuljetusalan yritykset, jotka pystyvät parantamaan koko toimitusketjun kustannus- ja palvelutehokkuutta. Pienet kuljetusyrietykset menestyvät kilpailussa erikoistumalla toimialakohtaisiin palveluihin, joita tarjotaan verkoston kautta tai suoraan loppuasiakkaalle. (Salanne ym. 2008).

#### **6.4 SKAL kuljetusbarometri 2009**

Suomen kuljetus ja logistiikka yhdistys (SKAL ry) toteuttaa kolme kertaa vuodessa barometrin, jonka kysely lähetetään yhdistyksen 2800 jäsenyritykselle. Kyselyllä selvitetään kuljetusyrietysten taloudellista tilannetta ja lähitulevaisuuden näkymiä. Vuoden 2009 kolmanteen kuljetusbarometriin vastasi 535 jäsenyritystä. Vastaajat edustivat kaikkia SKAL:n alue- ja suoritealayhdistyksiä sekä eri toimialoja. (SKAL 2009).

Vuoden 2009 kolmannen kuljetusbarometrin mukaan kuljetusala elää syvällä taantumun mukana. Kysely suoritettiin 24.8.- 30.8.2009. Keväällä 2009 suoritetussa barometrissa odotukset kesän ajalle olivat liian positiivisia toteumaan verrattuna. Toteutuneet tonnimäärät ja ajatut kilometrit sekä liikevaihto ja kannattavuus olivat vastaajilla touko - elokuussa kuitenkin hiukan alkuvuotta parempia. Lähitulevaisuus yrityksissä nähdään varsin synkkänä. Neljännes vastaajista arvioi liikevaihdon kasvavan, mutta jopa reilu kolmasosa pelkää sen laskevan kesään verrattuna. Vain joka seitsemäs vastaaja uskoo kannattavuuden paranevan loppuvuonna. Noin 80 % vastaajista arvioi kalustomääränsä pysyvän syksyllä ennallaan, mutta joka seitsemäs arvioi sen laskevan. Kalustohankintoja hidastaa myös liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen suuri määrä, joka tällä hetkellä on noin 10 % koko ammattiliikenteen kuorma-autokannasta. (SKAL 2009).

Tämän hetkessä tiukassa taloustilanteessa lisäkustannuksia kuljetusalalle on ehdottomasti vältettävä ja vastaajat näkevät, että päättäjien tulee kaikin keinoin kohentaa kotimaisen kuljetuselinkeinon kilpailukykyä. Tämä edellyttää ulkomaisille kuorma-autoille asetettujen uusien kabotaasirajoitusten tiukkaa valvontaa ja harmaan talouden kitkemistä kuljetusalalta. Kabotaasirajoitus on ajallinen ja määrällinen rajoitus ulkomaalaisten yritysten toisen maan sisällä suorittamiin maantiekuljetuksiin. (SKAL 2009).

Barometrissä selvitettiin myös kuljetusyritysten kantaa tiemaksujen käyttöönottoon Suomessa sekä yhtenäisen liikennealueen muodostamiseen Suomen ja Ruotsin välille harmonisoimalla ajoneuvojen mittoja. Vastaajista lähes 60 % vaatii vinjettimaksujen käyttöönottoa Suomessa, mikäli samalla alennetaan ajoneuvon käyttövoimaveroa. Vinjettimaksu on EU-direktiivin mukainen, kalenteriin sidottu tienkäyttövero, jonka maksamalla ajoneuvoa saa käyttää yleisellä tieverkolla tai sen osalla. Puolet barometriin vastanneista hyväksyisivät myös Ruotsin mitat, eli 2,60 m leveät ja 24 m pitkät ajoneuvoyhdistelmät. (SKAL 2009). Liikenne- ja viestintäministeriö teki kuitenkin 6.10.2009 päätöksen, että 2,6 metriä leveiden moduuliyhdistelmien kolmen vuoden kansallinen ylimenokausi päättyi voimassa olevien säännösten mukaisesti vuoden 2009 loppuun. Tämä tarkoittaa, että vuoden 2010 alusta liikenteessä olevien moduuliyhdistelmien kuormati-

lojen on oltava ulkoleveydeltään enintään 2,55 metriä, lämpöeristettyjä kuorma-tiloja lukuun ottamatta (LVM 2009). Moduuliyhdistelmä on ajoneuvoyhdistelmä jossa kuorma-autoon on apuvaunun (dollyn) avulla kytketty puoliperävaunu, tai puoliperävaunuyhdistelmään kytketty keskiakseliperävaunu tai varsinainen perävaunu. Moduuliyhdistelmä on Euroopassa käytössä vain Suomessa ja Ruotsissa, ja sen maksimipituus on 25,25 metriä ja maksimikokonaismassa 60 tonnia. (Trafi 2010).

SKAL teki tämän vuoden aikana kyselyn jäsenistölleen myös talouslaman vaikutuksista kuljetusyrityksiin, johon vastasi 923 jäsen yritystä. Kyselyn perusteella kuljetus- ja logistiikkayritykset näkevät valtiovallan keskeisinä elvytyskeinoina verotuksen alentamisen ja harmaan talouden kitkemisen. Kolmasosa kyselyyn vastanneista vaatii lisärahoitusta tiestön parantamiseksi. Kuljetusyritykset edellyttävät verotuksen kehittämistä ja koulutustuen maksamista yrityksille. Käyttövoimaveroa tulisi alentaa ja yritysverotuksen keventämiseen kaivataan uusia keinoja. Kuljetusyritykset toivovat omalta asiakaskunnaltaan kotimaisten kuljetuspalvelujen suosimista, pitkäaikaisten asiakassuhteiden ylläpitämistä sekä muidenkin kuin hintakriteerien painottamista kuljetuspalveluita valittaessa. Kyselyssä selviää myös taantuman vaikutukset kuljetusyritysten omaan toimintaan. Neljännes vastaajista on joutunut lomauttamaan henkilöstöä, poistamaan kalustoa liikennekäytöstä sekä pyytämään helpotusta maksujärjestelyihin. Vastaajat uskovat joutuvansa loppuvuodestakin 2009 turvautumaan näihin samoihin keinoihin. (SKAL 2009).

## **6.5 Kansainvälisen järjestön selvitys kuljetusalan tilanteesta**

Kansainvälinen maantiekuljetusjärjestö IRU (International Road Transport Union) on varoittanut jäsenmaidensa hallituksia vuoden 2009 taloudellisen kriisin vaikutuksesta kuljetusalalle. IRU:n teettämän selvityksen mukaan talouskriisillä on ollut kuljetusalalle erittäin pahat vaikutukset useimmissa sen 74 jäsenvaltiossa. Selvityksessä verrattiin vuoden 2009 tilannetta edelliseen vuoteen. Tulokset osoittautuivat huolestuttaviksi, esimerkiksi konkurssien määrä kuljetusalalla on kasvanut vuodessa huomattavasti. Selvityksen tulokset vaihtelevat maittain ja seuraavat prosentit ovat eri maiden keskiarvoja:

- kotimaan kuljetusten tonnikilometrit (tkm) ovat laskeneet 10 - 20 %;
- kansainvälisten kuljetusten tonnikilometrit (tkm) ovat laskeneet 20 - 30 %;
- liikevaihto on laskenut kotimaan liikenteessä 10 – 20 %;
- liikevaihto on laskenut kansainvälisessä liikenteessä 20 – 30 %;
- rahtihinnat ovat laskeneet yli 10 %;
- kuljettajien työttömyys on lisääntynyt yli 10 %;
- uusien kuorma-autojen rekisteröinnit ovat pudonneet 30 %;
- lainojen saanti on vaikeutunut ja
- konkurssit ovat lisääntyneet 20 %.

Selvityksessä tulevaisuuden näkymät nähdään vain lievästi positiivisina. Kuljetusalan toipuminen taantumasta on hidasta ja paluu normaaliin 1,5 %:n kasvuun ei uskota tapahtuvan ennen vuotta 2011. Maiden hallituksilta vaaditaan toimenpiteitä kansantaloudellisesti elintärkeän kuljetusalan elvyttämiseen. IRU ehdottaa selvityksessään toimenpiteiksi muun muassa verojen ja ympäristölainsäädännön uudelleenarviointia, tarkoituksenmukaisia lainoja ja lainaehtoja rahoituslaitoksilta ja valtioiden omien markkinoiden suojelemisesta aiheutuvien esteiden poistamista. (IRU 2009).

## **7 LINJA-AUTOALAN TYÖLLISYYS JA KOULUTUS**

Suomessa tehdään joka päivä keskimäärin 945 000 linja-automatkaa. Tämä tarkoittaa, että noin 18 % väestöstä käyttää kerran päivässä bussia. Linja-auto on tärkein joukkoliikenneväline, noin 65 % joukkoliikennematkoista tehdään bussilla. Linja-auton kuljettajan vastuu eroaa kuorma-auton tai yhdistelmäajoneuvon kuljettajan vastuusta siinä, että ”kuormana” on matkustajia. Niin linja-auton- kuin kuorma-autonkin kuljettajan vastuulla on myös arvokas ajoneuvo. Suomessa käytössä olevien linja-autojen hinnat ovat yleisesti 250 000 eurosta ylöspäin, koska pohjoisilla leveysasteilla kaluston kuntoon ja toimivuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. (TEM 2009). Bussiliikenteellä on tiheä reittiverkosto Suomessa, joka koostuu kaupunkien sisäisten yhteyksien lisäksi kaupun-

kien välisestä ja maaseudun bussiliikenteestä (Matkahuolto 2009).

Suomessa 80 % bussiliikenteestä ylläpidetään lipputuloilla toisin kuin muissa EU jäsenmaissa, joissa valtio kantaa osittain tai kokonaan vastuun liikennepalveluiden tarjoamisesta. Oy Matkahuolto Ab on bussialan omistama ja ylläpitää ilman valtion rahoitusta koko maan kattavaa bussiasemaverkostoa, lippujärjestelmää sekä bussiliikenteen aikataulutettuun reittiverkostoon perustuvaa pakettikuljetusjärjestelmää. Bussiyrietykset ylläpitävät palveluntarjontaa eri reiteillä rahtitulojen avulla, mikä takaa kattavamman palvelun kuin pelkillä matkustajatuuloilla kyettäisiin tarjoamaan. (Matkahuolto 2009)

Linja-auton kuljettajaksi voi valmistua logistiikan perustutkinnon suorittamalla ammattioppilaitoksessa ja valitsemalla linja-auton kuljettajan suuntautumisvaihtoehdon. Linja-autonkuljettajia koulutetaan myös ammatillisissa aikuiskoulutuskeskuksissa, jossa koulutus kestää normaalisti noin 6 kuukautta. Koulutuksessa harjoitellaan ajotaidon lisäksi rahastamista, asiakaspalvelutilanteita, tavarankäsittelyä, koti- ja ulkomaanliikenteessä toimimista ja ammattiin liittyvää teoretieto. Koulutukseen kuuluu pakollinen työharjoittelu. Kuten aiemmin on mainittu, linja-auton kuljettajia koskevat ammattipätevyysvaatimukset astuivat voimaan 10.9.2008, ja lain mukainen jatkokoulutus on ensimmäisen kerran oltava suoritettuna 10.9.2013 mennessä. (Linja-autoliitto ry 2009)

Linja-autonkuljettajan ammattitutkinto aikuiskoulutuksessa muodostuu kolmesta kaikille pakollisesta yhteisestä osasta ja kolmesta valinnaisesta osasta, joista on suoritettava vähintään kaksi. Tutkintoon osallistujalla tulee olla valmiiksi suoritettuna D-luokan ajo-oikeus ja D-luokan ajokortti (liite 1). Pakollisina opintoina on suoritettava ajoneuvotekniikka, yhteistyö ja asiakaspalvelu sekä turvallisuus. Lisäksi tutkintoon kuuluu vähintään kaksi seuraavista osista: kaupunkiliikenne, kaukoliikenne tai tilausajoliikenne. (EKKY 2009). Koulutuksen sisällöstä ammattioppilaitosten nuorten koulutuksessa kerrottiin tässä opinnäytetyössä aiemmin perustason ammattipätevyyden hankkimisesta kuljetuspalvelujen koulutusohjelmassa luvussa 4.1.

Linja-autoalalla kuljettajien eläköityminen tulee olemaan erittäin merkittävää lähivuosina. Työvoiman saantia vaikeuttavat hakijoiden vähäinen työkokemus, alhainen palkka ja kuljetusalan heikko imago, etenkin suurkaupunkien linja-autoliikenteessä. Linja-autonkuljettajan ammatin arvostuksen nostaminen olisi tärkeää paremman palkkatason ja motivoituneemman henkilöstön saamiseksi. Ala kärsii työntekijöiden suuresta vaihtuvuudesta ja on myös vahvasti monikulttuurinen. Suurten yritysten henkilökunnassa on usein työntekijöitä kymmenistä maista ja kulttuureista. Linja-autoalan yrityksissä on myös huomattu koulutuksen keston vaikuttavan työntekijöiden työmotivaatioon. Ammatillisessa koulutuksessa ammattitutkintoa 2-3 vuotta suorittaneet linja-auton kuljettajat jäävät paljon todennäköisemmin ja pidemmäksi aikaa alalle kuin kuuden kuukauden kurssituksen läpikäyneet. (AKT 2009).

## **8 AMMATTIPÄTEVYYSVAATIMUKSIA MUILLA ALOILLA**

Tiekuljetusala ei ole ainoa, jota ammattipätevyysvaatimukset koskevat. Trukinkuljettajille pätevyysvaatimukset astuivat voimaan Valtioneuvoston asetuksella (403/2008) 1.1.2009. Vaatimusten myötä koneiden ja muiden työvälineiden käyttö- ja tarkastusvaatimukset uudistuivat ja tehostuivat. Samalla myös työnantajan vastuu työvälineiden kunnossapidossa lisääntyi. Trukinkuljettajien pätevyysvaatimusten tavoitteena on ennen kaikkea parantaa työturvallisuutta. Trukin ja henkilönostimen kuljettamiseen työpaikalla tarvitaan vuoden 2009 alusta lukien työnantajan lupa. Ennen luvan myöntämistä työnantaja on velvollinen varmistamaan, että työntekijällä on riittävät taidot käyttää työvälinettä. Myös torninosturin- ja ajoneuvonosturin kuljettajan pätevyysvaatimukset täsmentyivät uudessa asetuksessa. Työnantaja on vastuussa siitä, että työväline pysyy turvallisena koko sen käyttöajan ajan. Työvälineen turvallinen toimintakunto varmistetaan tarkastuksin, testauksin, mittauksin ja muilla sopivilla keinoilla. Työnantaja määrittelee riskinarvioinnin perusteella tapauskohtaisesti tarvittavat keinot. Uusi asetus määrittelee tarkemmin myös säännöksiä vaarallisten koneiden käyttöönotto- ja määräaikaistarkastuksista. Pakolliset tarkastukset koskevat vastedes lähinnä vaarallisia nostolaitteita. Asiantuntijatarkastus on suoritettava

kaikille kuormausnostureille ja yli 500 kiloa painaville nostureille. Asetuksessa myös tarkastuksen suorittajan riippumattomuus- ja pätevyysvaatimuksia lisätään. (Asetus 403/2008). Asetus koskee myös monia raskaan liikenteen kuljettajia, jotka käyttävät työssään trukkia ajoneuvon lastaamiseksi ja purkamiseksi. Kuljettajan vastuulla saattaa olla myös kuorman siirtäminen asiakkaan varastossa suoraan oikealle paikalle. On hyvä, että tällä asetuksella selvennetään työnantajan vastuuta työntekijän kouluttamisesta, jotta kaikki trukkia tai nostinta työssään käyttävät raskaan liikenteen kuljettajat saisivat näidenkin käyttämiseen tarvitsemansa koulutuksen. Hyvä esimerkki työn ja koulutuksen yhdistämisestä on nostinyritys Roclan ja Finnlinesin laivayhtiön järjestämä trukkipäätös. Suomen ja Saksan välillä lautalla kulkevat autonkuljettajat voivat käyttää matkan hyväkseen ja osallistua Trafín hyväksymälle trukkipäätös laivassa. Kurssi hyväksytään yhdeksi ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiväksi. (Transport news 2009).

Taksinkuljettajien on myös jatkossa suoritettava pakollinen ammattipätevyyskoulutus ehtona ajoluvan saamiselle ja osallistuttava jatkokoulutukseen ajoluvan uusimiseksi (LVM 2009). Laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä tuli voimaan 1.1.2010. Niin taksin, kuorma-auton tai linja-auton kuljettaminen ilman asianmukaista ammattipätevyyttä on jatkossa rikoslain nojalla rangaistavaa. Taksinkuljettajien sekä kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annettujen lakien rangaistussäännöstä koskeva asetus astui voimaan 1.1.2010.

Taksin kuljettaminen on tähänkin asti ollut luvanvaraista, mutta jatkossa uusien taksinkuljettajien on ajolupaa varten suoritettava ammattipätevyyskoulutus ja siihen liittyvät kokeet. Uuden taksinkuljettajien peruskoulutuksen pituus on vähintään 30 tuntia. Ajolupa on voimassa viisi vuotta kerrallaan. Lisäksi kaikkien kuljettajien on ajoluvan uusimisen yhteydessä osallistuttava vähintään päivän jatkokoulutukseen. (LVM 2009).

Koulutuksen ja ajoluvan määräaikaaisuuden tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta ja yhdenmukaistaa kuljettajien ammatillisen osaamisen vähimmäistasoa sekä lupakäytäntöä. Taksinkuljettajien ammattipätevyyskoulutusta antavat erikseen tähän opetukseen hyväksyttävät koulutuksenjärjestäjät. Trafi

myöntää koulutusluvut, valvoo kouluttajia ja vastaa taksinkuljettajan kokeen järjestämisestä. Taksinkuljettajille pakollisen paikallistuntemuskokeen järjestää taksinkuljettajan koulutuksen järjestäjä ja ajoluvat myöntää poliisi. (LVM 2009).

## 9 POHDINTA

Työvoiman saatavuus kuljetusalalla, kuten muillakin aloilla, tulee vähenemään lähitulevaisuudessa suurten ikäluokkien jäädessä eläkkeelle. Nykyisestä talouden lamasta huolimatta kuljettajien tarve tulee kasvamaan kuljetusmäärien lisääntyessä maailmanlaajuisen taloustilanteen taas parantuessa. Suomen kuljetus ja Logistiikka ry:n (SKAL ry) arvion mukaan kuljetusalalle tarvitaan jo nykyään noin 5000 uutta kuljettajaa vuosittain korvaamaan eläkkeelle siirtyviä. Onkin tärkeää saada kuljetusalan opintoja tarjoavien oppilaitosten aloituspaikat täytymään kuljetusalalle halukkaista opiskelijoista ja pyrkiä minimoimaan alan opiskelun keskeytykset. Oppilaitosten tulisikin pyrkiä opintosuunnitelmissa mahdollisimman käytännönläheiseen koulutukseen, koska pelkällä teoriaopetuksella ei ylläpidetä nuorison mielenkiintoa. Lisäksi annettavaa ammattipätevyyskoulutusta tulee ”markkinoida” alan arvostusta kasvattavana tekijänä niin kuljetusalan kuin koko yhteiskunnankin keskuudessa (Litmanen 2009). Enää ei ole pelkkiä ajokortin saaneita kuljettajia, vaan liikenteessä on alansa ammattipätevyden omaavia ammattikuljettajia. Ammattipätevyden peruskoulutuksen tai jatkokoulutuksen suorittaneilla kuljettajilla on yleensä hyvät perusvalmiudet työhönsä, jolloin yrityksissä suoritettava perehdyttämisen tarve vähenee (Palovaara 2009). Ammattipätevyyskoulutuksen saaneet kuljettajat ovat motivoituneita toimimaan alallaan. Motivaatioon vaikuttaa myös koulutuksen kesto; 3 vuoden ammatillisen koulutuksen läpikäynyt kuljettaja jää varmemmin alalle kuin muutamien kuukauden kurssituksen kautta valmistuneet (AKT 2009). Kuljettajien kouluttamisessa painottuvat nykyään kuljetusten turvallisuuden ja taloudellisuuden lisäksi vuorovaikutustaidot, kielitaito ja kansainväliset valmiudet. Kuljettajan on hallittava yhä enemmän myös autoihin liitettyä tietotekniikkaa, esimerkiksi paikannusvälineitä ja digitaalisia ajopiirtureita (TEM 2009).



Vuonna 2009 kuljetusalan koulutukseen hakijoita oli ensimmäisen kerran mo-  
neen vuoteen enemmän kuin aloituspaikkoja, joita oli ammattioppilaitoksissa ja  
aikuiskoulutuskeskuksissa yhteensä noin 2000 (SKAL 2009). Koulutuspaikkojen  
määrää tulisikin lisätä vastaamaan kysyntää, koska nykyisellä tahdilla valmistu-  
vat kuljettajat eivät riitä tulevaisuudessa takaamaan alalle riittävää työvoiman  
saantia. Onkin hyvä, että Puolustusvoimien kuljettajakoulutus hyväksyttiin myös  
ammattipätevyyden antavaksi tutkinnoksi, joka oikeuttaa ammattikuljettajaksi  
myös siviilissä (Palovaara 2009). Vuonna 2009 Puolustusvoimien kuljettajakou-  
lutuksesta valmistuu noin 3700 ammattipätevyyskoulutuksen suorittanutta kul-  
jettajaa, joista yli puolet työskentelee myöhemmin siviilissäkin kuljetusalalla.  
Koulutuspaikkojen lisäämiseksi pitäisi myös valtiiovallan tulla vastaan, jotta oppi-  
laitosten taloudelliset resurssit riittäisivät ajanmukaisten tilojen ja opetusvälinei-  
den ylläpitämiseksi. Suuri haaste on myös ammattitaitoisten logistiikka-alan  
opettajien heikko saatavuus.

Tiekuljetusalan työvoiman riittävyttä on pyrittävä parantamaan kasvattamalla  
kuljetusammatin houkuttelevuutta ja arvostusta sekä parantamalla työoloja ja -  
ympäristöä. Ammattipätevyysvaatimusten uskotaan lisäävät kuljetusalan hou-  
kuttelevuutta pitkällä aikajaksolla (TEM 2009). Martikaisen (2009) mukaan yri-  
tysten tulee olla aktiivisia henkilöstökoulutuksen järjestämisessä ja miettiä, min-  
kälaisesta koulutuksesta on hyötyä sekä yritykselle että kuljettajille. Koulutuksil-  
le on hyvä laatia järkevä aikataulu. Hyvä koulutussuunnitelma ulottuu 2-3 vuo-  
den päähän. Yrityksen koulutussuunnitelmassa on hyvä huomioida myös kuljet-  
tajien jo suorittamat kurssit ja koulutukset. On suositeltavaa tehdä osaamiskar-  
toitus kaikille yrityksen palvelukseen tuleville kuljettajille (Martikainen 2009).  
Kartoituksen tietoja voidaan käyttää apuna koulutussuunnitelmaa laadittaessa,  
jotta vältetään saman koulutusosion turhalta kertaamiselta ja kuljettaja saisi  
suoritealaansa koskevan tarpeellisen jatkokoulutuksen. Kuten kaikessa oppimi-  
sessa, on jatkokoulutuksessakin otettava huomioon se tosiseikka, ettei pakotet-  
tu oppi yleensä mene perille. Kaikkien osapuolten täytyy ymmärtää koulutuksen  
tavoite ja hyöty. Koulutussuunnitelmat on hyvä käydä ajoissa läpi kuljettajien  
kanssa, jotta kuljettajat voivat varautua tuleviin koulutuksiin. Samassa yhtey-  
dessä tulisi selventää koulutuksen tavoitteet sekä se, miten tavoitteiden saavut-  
tamista seurataan ja mitataan. Ilman seurantaa ja motivointia uuden paremman

tilanteen saavuttaminen ei välttämättä ole pysyvää. Esimerkiksi taloudellisen ajotavan koulutuksen jälkeen polttoaineen kulutus saattaa vähentyä huomattavasti vähäksi aikaa, mutta palautuu pian entiselleen, jos tilannetta ei seurata säännöllisesti (Martikainen 2009). Osaavan ja ammattitaitoisen henkilöstön avulla yrityksillä on paremmat mahdollisuudet tuottaa hyvälaatuista palvelua ja tuottaa sitä pienemmillä kustannuksilla. Tämän saavuttamiseksi myös yritysten tulee aktivoitua tukemaan kuljettajiaan uusien koulutusvaatimusten tuomissa vaatimuksissa. Työntekijöiden kouluttaminen tulisi yrityksissä nähdä aina panostuksena yrityksen kilpailukykyyn, ei pelkkänä talouden menoeränä. Laskusuhdanteesta huolimatta koulutus maksaa itsensä takaisin, jos yritys onnistuu säilyttämään toimintansa lamavuosien yli. Oikein kohdennettu koulutus tuo siis lisäarvoa yritykselle (Litmanen 2009).

Vuosi 2009 on ollut muutosten vuosi monella alalla, etenkin teollisuus- ja rakennusalanalla on jouduttu vähentämään työntekijöitä ja suunnittelemaan toimintaa uusiksi vähentyneiden tilausten myötä. Tämä vaikuttaa voimakkaasti myös tiekuljetusalaan, joka elää Suomessa vahvasti teollisuuden- ja rakennusalan tuotteiden kuljettamisella. SKAL ry tiedotti marraskuussa 2009, että vuoden aikana on kaatunut keskimäärin yksi kotimainen kuljetusyritys joka arkipäivä ja alalta häviää seuraavan vuoden aikana noin 1500 työpaikkaa (YLE 2009). Viennin tyrehtyminen on pakottanut rekat myös ajamaan tyhjillään osan reitistä, normaalista ja kustannustehokkaasta mallista poiketen, jolloin autoilla tulisi olla lastia sekä meno- että tulomatalla. Kuljetusalan tilanteen kohentamiseksi viennin ja kansainvälisen kilpailukyvyn tulisi parantua merkittävästi (YLE 2009).

Raskaan liikenteen kuljettajien ammatti on mielestäni vaativaa ammattilaisen työtä. Ennen ammattipätevyysvaatimuksiakin liikenteessä on ollut työnsä tekemällä oppinutta, erittäin ammattitaitoista väkeä. Jatkossa pakolliset koulutusvaatimukset varmistavat lähinnä sen, että heillä on vanhan ammattitaidon lisäksi käytössään jatkuvasti uusinta tietoa omasta alastaan. Ammattipätevyyden ”virallisuudesta” on nähdäkseni suurin hyöty uusille kuljettajille, ja toivottavasti seuraava sukupolvi osaakin arvostaa tiekuljetusalaa nykyistä korkeammalle, niin kuljettajien itsensä kuin muun yhteiskunnan keskuudessa.

Ammattipätevyyskoulutuksen kustannusten jakautumiseen kaivattaisiin pian selkeämpiä sääntöjä. Yleensä on selvää, että työnantaja maksaa työntekijöidensä pakollisen koulutuksen. Suurin osa Suomen kuljetusyrityksistä on kuitenkin vain yhden hengen yrityksiä, noin 60 %:lla kuljetusyrityksistä on käytössään vain yksi auto. Näille toimijoille olisi erittäin tärkeää saada valtion myöntämää koulutustukea, jota esimerkiksi alueelliset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset myöntävät. Tukien myöntämisissä on tosin alueellista vaihtelua eikä tuen saaminen ole itsestäänselvyys.

Kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin vaikutuksia, esimerkiksi kuljetusalan työllisyyteen, on vaikea arvioida vielä tässä vaiheessa, koska vaatimus ammattipätevyyskoulutukseen ja ammattipätevyyden osoittavan CAP-todistuksen hankkimiseen astui voimaan tämän opinnäytetyön tekoaikaan. Direktiivin tavoitteiden toteutumista sekä kuljettajien ja kuljetusyritysten kokemuksia koulutuksesta ja sen hyödyllisyydestä päästään tarkemmin tutkimaan, kun kaikki tavaraliikenteen kuljettajat ovat suorittaneet ensimmäiset viisi jatkokoulutuspäiväänsä 10.9.2014 mennessä ja henkilöliikenteen kuljettajat 10.9.2013 mennessä.

## LÄHTEET

Ajoneuvohallintokeskus. AKE 2008. Tutkimuksia ja selvityksiä 14/2008. Tiekuljetusalan tulevaisuuskatsaus.

<http://www.ake.fi/AKE/Tutkimus/Tutkimuksia+ja+selvityksi%C3%A4/2008/AKE+tutkimuksia+ja+selvityksi%C3%A4+14-2008.htm> (Luettu 27.9.2009)

Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto, AKT ry. <http://www.akt.fi/> (Luettu 11.10.2009)

Autoliikenteen työnantajaliitto ry, ALT ry. Tietoa kuljetusalasta.

<http://www.alt.fi/asp/empty.asp?P=624&VID=default&SID=684464633546569&S=0&C=24978> (Luettu 11.10.2009)

Elintarvikealan kuljetusyrittäjät ry. EKY 2008.

<http://www.skal.fi/index.phtml?s=193> (Luettu 6.10.2009)

Elintarviketurvallisuusvirasto. Evira 2009. Elintarvikekuljetukset.

[http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/valvonta\\_ ja\\_yritt\\_\\_j\\_\\_t/elintarvikekuljetukset/](http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/valvonta_ ja_yritt__j__t/elintarvikekuljetukset/) (Luettu 6.10.2009)

Etelä-Karjalan koulutuskuntayhtymä. EKKY 2009. Etelä-Karjalan aikuisopisto Aktiva. Kuljetus koulutus. <http://www.ek-aktiva.fi/?sivu=koulutus&koulutusala=autojakuljetus> (Luettu 13.10.2009)

Euroopan parlamentti ja neuvosto. Direktiivi 2003/59/EY maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0059:FI:NOT#top> (Luettu 13.9.2009)

International Road Transport Union. IRU 2009. Impact of the current economic crisis on the road transport industry. [http://www.iru.org/index/en\\_economic-crisis2009](http://www.iru.org/index/en_economic-crisis2009) (Luettu 15.9.2009)

Laki 273/2007 kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä. Ajantasainen lainsäädäntö 2007. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2007/20070273> (Luettu 13.9.2009)

Liikenne- ja viestintäministeriö. LVM. <http://www.lvm.fi/> (Luettu 15.9.2009)

Liikenne- ja viestintäministeriö. LVM 2009. III ajokorttidirektiivin täyttöönpäätös. Työryhmän muistio 2009.

[http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=339549&name=DLFE-7508.pdf&title=Julkaisu+2022-2009](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=339549&name=DLFE-7508.pdf&title=Julkaisu+2022-2009) (Luettu 21.11.2009)

Liikenne- ja viestintäministeriö. LVM 2009. Ylileveiden moduulirekkojen käytölle ei uutta jatkoaikaa. <http://www.lvm.fi/web/fi/tiedote/view/917363> (luettu 11.10.2009)

Liikenne- ja viestintäministeriö. LVM 2009. Kuorma-auton kuljettajien ammattipätevyysvaatimukset voimaan 10. syyskuuta.  
<http://www.lvm.fi/web/fi/tiedote/view/913640> (Luettu 15.9.2009)

Liikenne- ja viestintäministeriö. LVM 2009. Taksinkuljettajille pakolliset ammattipätevyysvaatimukset. <http://www.lvm.fi/web/fi/tiedote/view/915064> (Luettu 13.10.2009)

Liikenteen turvallisuusvirasto. Trafi 2010. (Ajoneuvohallintokeskus. AKE 2009.)  
<http://www.ake.fi/ake>

Linja-auto liitto ry. Tietoa bussialasta. <http://www.linja-autoliitto.fi> (Luettu 11.10.2009)

Litmanen, S. Suomen kiitoautot Oy. Haastattelu 30.10.2009.

Martikainen, A. 2009. Ammattipätevyys ja kuljettajien kouluttaminen.  
<https://www.pohjola.fi/pohjola?cid=330823007&srcpl=3> (Luettu 3.11.2009)

Matkahuolto Oy. Yritystietoa 2009. <http://www.matkahuolto.fi/fi/yritystiedot/> (Luettu 11.10.2009)

Opetushallitus. OPH 2009. Logistiikan perustutkinto 2009, ammatillisen perustutkinnon perusteet, määräys 32/011/2009.  
[http://www.oph.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/oph/embeds/110511\\_Logistiikan\\_perustutkinto\\_2009.pdf](http://www.oph.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/oph/embeds/110511_Logistiikan_perustutkinto_2009.pdf) (Luettu 30.9.2009)

Opetusministeriö. OPM 2005. Maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpano. Opetusministeriön työryhmä muistioita ja selvityksiä 2005:7.  
[http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2005/liitteet/opm\\_257\\_tr07.pdf?lang=fi](http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2005/liitteet/opm_257_tr07.pdf?lang=fi) (Luettu 14.9.2009)

Palovaara, J. 2009. Kuljetusalaa uhkaa lähivuosina työvoimapula. Turun sanomien verkkolehti. <http://www.ts.fi/teemat/liikenne/81998.html> (Luettu 19.10.2009)

Puolustusvoimat. PV 2009. Puolustusvoimien ammattipätevyyskoulutuksen opetussuunnitelma.  
[http://tietokannat.mil.fi/kuljettajakoulutus/Ammattipatevyys\\_ops.pdf](http://tietokannat.mil.fi/kuljettajakoulutus/Ammattipatevyys_ops.pdf) (Luettu 14.9.2009)

Puolustusvoimat. PV 2009. Puolustusvoimien kuljettajakoulutus.  
<http://tietokannat.mil.fi/kuljettajakoulutus/> (Luettu 14.9.2009)

Räsänen, A. 1998. Hallitaanko ammatti? Pätevyyden määrittelyä arvioinnin perustaksi. Opetushallitus. Yliopistopaino Helsinki.

Salanne, I. & Tikkanen, M. 2008. Tiekuljetusalan tulevaisuuskatsaus (LOGHO 3). Selvityksen tuloksia. Diaesitys. <http://www.skal.fi/index.phtml?s=1348> (Luettu 27.9.2009)

Suomen kuljetus ja logistiikka ry, SKAL 2009. Kuljetusbarometri-raportti 3/2009. [http://www.skal.fi/files/5654/Kuljetusbarometri\\_3-2009\\_raportti.pdf](http://www.skal.fi/files/5654/Kuljetusbarometri_3-2009_raportti.pdf) (Luettu 20.9.2009)

Suomen kuljetus ja logistiikka ry, SKAL 2009. SKAL kouluttaa. <http://www.skal.fi> (Luettu 13.10.2009)

Tiehallinto. Tieverkko 2009. <http://www.tiehallinto.fi> (Luettu 26.10.2009)

Transport News. 2009. Laivamatkalla ammattiopetusta rekkakuskeille. <http://www.transportnews.fi/syyskuu2009.pdf> (Luettu 15.12.2009)

Työ- ja elinkeinoministeriö. TEM 2009. Ammattinetti-palvelu. Liikenne- ja kuljetustyö: Logistiikkapalvelut, Tieliikenne. <http://www.ammattinetti.fi/web/guest/alat> (Luettu 15.9.2009)

Työ- ja elinkeinoministeriö. TEM 2009. Työllisyyskatsaus syyskuu 2009. Julkaistu 20.10.2009. <http://www.tem.fi/files/24858/SYYS09.pdf> (Luettu 26.10.2009)

Valtioneuvoston asetus 403/2008 työvälineiden turvallisesta käytöstä ja tarkastamisesta. Lainsäädäntö 2008. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2008/20080403> (Luettu 25.10.2009)

Valtioneuvoston asetus 640/2007 kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä. Lainsäädäntö 2007. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2007/20070640> (Luettu 14.9.2009)

YLE Uutiset. 2009. Kuljetusalalla kaatuu yritys joka arkipäivä. [http://yle.fi/uutiset/talous\\_ja\\_politiikka/2009/11/kuljetusalalla\\_kaatuu\\_yritys\\_joka\\_arkipaiva\\_1158852.html](http://yle.fi/uutiset/talous_ja_politiikka/2009/11/kuljetusalalla_kaatuu_yritys_joka_arkipaiva_1158852.html) (Luettu 14.11.2009)

## AJOKORTTILUOKAT

### A-luokka

muut kuin A1-luokan moottoripyörät niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

### A1-luokka

moottoripyörät, joiden sylinteritilavuus on enintään 125 cm<sup>3</sup> ja teho enintään 11 kW.

### B-luokka

henkilöautot, pakettiautot ja muut ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle, sekä ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg tai koko yhdistelmän kokonaismassa enintään 3 500 kg eikä hinattavan ajoneuvon kokonaismassa ylitä vetoauton omamassaa.

### C-luokka:

kuorma-autot ja muut ajoneuvot, joiden kokonaismassa ylittää 3500 kg ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle, ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg, sekä liikennetraktorit niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

### C1-luokka:

kuorma-autot ja muut ajoneuvot, joiden kokonaismassa on yli 3500 kg, mutta enintään 7500 kg ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle, sekä ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg.

### D-luokka:

muut kuin D1-luokan linja-autot ja muut ajoneuvot, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle, sekä ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg.

### D1-luokka:

linja-autot ja muut ajoneuvot, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle, kuitenkin enintään 16 henkilölle, ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg.

### E-luokka:

ajoneuvoyhdistelmät, jotka eivät kuulu edellä mainittuihin luokkiin.

## **IKÄVAATIMUKSET AJOKORTTILUOKILLE AMMATTIPÄTEVYYSTODISTUKSEN SAAMISEKSI**

Valtioneuvoston asetuksen (640/2007) mukaan:

### **Tavaraliikenne**

#### **18 vuotta**

C + C+E – ajoneuvot: Ammattipätevyyttä osoittava todistus (CAP) perustason ammattipätevyydestä opetukseen osallistumisen ja kokeen perusteella (280 tuntia).

C1 + C1+E – ajoneuvot: CAP-todistus nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen perusteella (140 tuntia).

#### **21 vuotta**

C + C+E – ajoneuvot: CAP-todistus nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä: opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen perusteella.

### **Henkilöliikenne**

#### **21 vuotta**

D + D+E – ajoneuvot: CAP-todistus perustason ammattipätevyydestä opetukseen osallistumisen ja kokeen perusteella.

D + D+E – ajoneuvot: CAP-todistus enintään 50 km pituisilla reiteillä nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä

D1 ja D1+E – ajoneuvot: CAP-todistus nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen perusteella.

#### **23 vuotta**

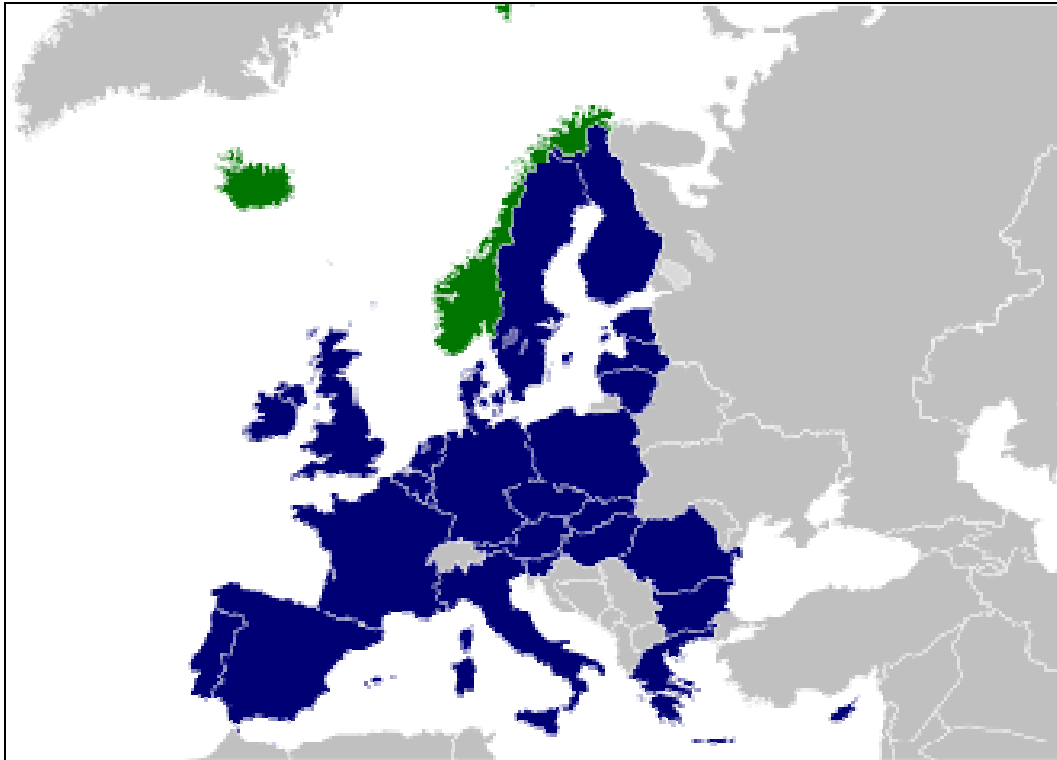
D + D+E -ajoneuvot CAP-todistus nopeutetulla koulutuksella saadusta perustason ammattipätevyydestä opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen perusteella.

#### **18 vuotta**

D + D1 – ajoneuvot: CAP-todistus perustason ammattipätevyydestä opetukseen osallistumisen ja kokeen perusteella ja ammatillinen kuljettajan perustutkinto.



**ETA-valtiot.** Euroopan talousalue muodostuu Euroopan unionin jäsenvaltioista. Alankomaat, Belgia, Bulgaria, Espanja, Irlanti, Iso-Britannia, Italia, Itävalta, Kreikka, Kypros, Latvia, Liettua, Luxemburg, Malta, Portugali, Puola, Ranska, Romania, Ruotsi, Saksa, Slovakia, Slovenia, Suomi, Tanska, Tšekki, Unkari, Viro. Lisäksi ETA-alueeseen kuuluvat Islanti, Norja ja Liechtenstein.



Annettu Helsingissä 16 päivänä maaliskuuta 2007.

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

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

### **1 luku**

#### **Yleiset säännökset**

##### **1 §**

#### **Lain tarkoitus**

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

##### **2 §**

#### **Soveltamisala**

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

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

Tämä laki ei koske kuljettajaa, jos:

- 1) ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on 45 kilometriä tunnissa;
- 2) ajoneuvo on poliisin, pelastusviranomaisen tai puolustusvoimien käytössä niiden tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa taikka poliisitehtäviä hoidettaessa tullin tai rajavartiolaitoksen käytössä;
- 3) ajoneuvoa koeajetaan sen korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä tai sen parantamiseksi teknisesti taikka kysymyksessä on uuden tai muunnetun ajoneuvon koeajo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä;
- 4) ajoneuvoa käytetään kiireellisessä hätätilanteessa pelastustarkoituksiin poliisin tai pelastusviranomaisen taikka poliisitehtäviä hoidettaessa tullin tai rajavartiolaitoksen määräyksen perusteella;
- 5) ajoneuvoa käytetään ajo-oikeuden tai tässä laissa tarkoitetun perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen saamiseksi annettavassa ajo-opetuksessa;
- 6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin;
- 7) 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 ammattiaan harjoittaessaan käyttää, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa, taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa, eikä ajoneuvon kuljettaminen ole hänen päätoimensa.

## **2 luku**

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

#### **3 §**

##### **Kuljettajan ammattipätevyys**

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

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

#### **4 §**

##### **Perustason ammattipätevyys**

Perustason ammattipätevyys saavutetaan tässä laissa tarkoitetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella.

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

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

#### **5 §**

##### **Perustason ammattipätevyyskoulutus**

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

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

Kokeessa hyväksytylle annetaan todistus perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamisesta tai sen suorittamisesta nopeutetusti. Merkintä koulutuksen suorittamisesta voidaan sisällyttää myös ammatillisen tutkinnon suorittamisesta annettavaan todistukseen.

#### **6 §**

##### **Perustason ammattipätevyyden saavuttaminen ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa**

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

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

## **7 §**

### **Jatkokoulutus**

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

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

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

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin jatkokoulutuksen sisällöstä ja määrästä sekä muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista.

## **8 §**

### **Kuljettajan vähimmäisikä**

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

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

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

## **9 §**

### **Linja-auton kuljettajan vähimmäisikää koskevat poikkeukset**

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

Edellä 1 momentissa tarkoitettu, joka ei ole täyttänyt 20 vuotta, saa kuljettaa D-luokan linja-autoa vain paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä tai siirtää D-luokan ajoneuvoa ilman matkustajia.

## **10 §**

### **Koulutuskeskukset**

Perustason ammattipätevyyskoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi voidaan hyväksyä koulutuksen järjestäjä, jolla on opetusministeriön ammatillisesta kou-

lutuksesta annetun lain (630/1998) 8 §:n tai ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) 4 §:n nojalla myöntämä lupa ammatillisen koulutuksen järjestämiseen taikka lääninhallituksen myöntämä autokoululupa kuorma- tai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseen. Perustason ammattipätevyyskoulutukseen hyväksytyt koulutuskeskus saa antaa myös jatkokoulutusta, jos Ajoneuvohallintokeskus on hyväksynyt jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman.

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

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

## **11 §**

### **Opetushenkilöstö ja opetusvälineet**

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

Opettajalla on oltava opetustehtävän edellyttämät didaktiset ja pedagogiset tiedot sekä riittävä alan tuntemus. Ajo-opetusta antavalla opettajalla ja opetuksesta vastaavalla johtajalla tulee perustason ammattipätevyyskoulutuksessa olla kelpoisuus opetuksessa käytettävien ajoneuvojen luokkaa vastaavaan ajo-opetukseen ajo-oikeuden saamiseksi sekä kuljettajana tai ajo-opetuksessa saatua alan kokemusta. Opettajan ja opetuksesta vastaavan johtajan kelpoisuusvaatimuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Koulutuskeskus vastaa siitä, että opetushenkilöstöllä on koulutustoiminnan edellyttämä opetusalan sekä toimialan ja sitä koskevan lainsäädännön tuntemus.

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

## **12 §**

### **Koulutuskeskuksen hyväksyminen**

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

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

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

### **13 §**

#### **Koulutuskeskuksen valvonta**

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

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

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

### **14 §**

#### **Koulutuskeskuksen vastuu koulutuksen järjestämisessä ja koulutuskeskuksen hyväksymisen peruuttaminen**

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

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

### **15 §**

#### **Kokeet**

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

Ajoneuvohallintokeskus vastaa hyväksymissään koulutuskeskuksissa annettavaan koulutukseen liittyvän kokeen järjestämisestä ja valvonnasta. Se voi järjestää kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä 5 §:n 3 momentissa tarkoitetun todistuksen antamisen kuljettajantutkinnon yhteydessä hoidettaviksi hankkimalla tarvittavat palvelut yksityiseltä tai julkiselta palvelun tuottajalta tämän kanssa ajopiirturikorttien myöntämisen järjestämisestä annetun lain (629/2004) 4 §:n 1 momentin mukaisesti tehtävin sopimuksin. Sopimuksen mukaisessa toiminnassa noudatetaan soveltuvin osin, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 4—12 ja 16 §:ssä säädetään toiminnan ja sen järjestämisen vaatimuksista.

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

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

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

#### **16 §**

##### **Perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen suorittamispaikka**

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

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

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarvittaessa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitetun ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen suorittamisesta Suomessa.

#### **17 §**

##### **Ammattipätevyyden osoittaminen**

Osoitukseksi tässä laissa säädetystä ammattipätevyydestä kuljettajalle annetaan hakemuksesta kuljettajan ammattipätevyyskortti tai hänen hakemuksensa ajokorttiin tehdään merkintä ammattipätevyydestä.

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

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

#### **18 §**

##### **Ammattipätevyyskortin malli**

Kuljettajan ammattipätevyyskortin on oltava 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 liitteessä II olevan mallin mukainen.

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

## **19 §**

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

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

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

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

## **20 §**

### **Ammattipätevyyskortin myöntäminen**

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

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

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

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

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

## **21 §**

### **Ammattipätevyyskortin peruuttaminen**

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

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



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

## **22 §**

### **Ammattipätevyuden merkitseminen ajokorttiin**

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

Hakemus ammattipätevyuden merkitsemisestä ajokorttiin tehdään ajokorttiasias-  
assa toimivaltaiselle poliisille noudattaen, mitä ajokortin hakemisesta tieliikenne-  
laissa tai sen nojalla säädetään.

## **23 §**

### **Ammattipätevyyttä koskevien tietojen ilmoittaminen rekisteriin**

Ammattipätevyyttä koskevien tietojen tallettamisesta ajoneuvoliikennerekisteriin säädetään ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) ja sen no-  
jalla. Edellä 5 §:n 3 momentissa tai 7 §:n 3 momentissa tarkoitetun todistuksen  
antajan, 12 tai 14 §:n mukaisesti koulutuskeskuksen hyväksymisestä tai sen  
hyväksymisen peruuttamisesta päättävän, 20 tai 21 §:n mukaisesti kuljettajan  
ammattipätevyyskortin tai sen kaksoiskappaleen myöntämisestä tai peruuttami-  
sesta päättävän sekä koulutuskeskuksen on ilmoitettava tarvittavista, rekisteriin  
tallettavista tiedoista Ajoneuvohallintokeskukselle noudattaen, mitä ilmoituk-  
sista ja niiden tekemisestä valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädetään.

Ajoneuvohallintokeskus voi yhdistää 1 momentissa tarkoitetun ilmoitusten vas-  
taanottamisen sekä tietojen rekisteriin tallettamisen 15 §:ssä tarkoitettuun ko-  
keen vastaanottamista ja valvontaa koskevaan tehtävään hankkimalla tarvitta-  
vat palvelut siten kuin mainitun pykälän 2 momentissa säädetään. Se voi järjes-  
tää tietojen rekisteröintiin liittyvät tehtävät myös ammattipätevyyskorttia myön-  
nettäessä hoidettaviksi 20 §:n 5 momentin mukaisesti.

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

## **3 luku**

### **Erinäiset säännökset**

## **24 §**

### **Rangaistussäännökset**

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 3 §:n 1 momentin säännöksiä kul-  
jettajalta vaadittavasta ammattipätevyydestä, 17 §:n 2 momentin säännöksiä  
ammattipätevyyden osoittavan asiakirjan mukana pitämisestä tai esittämisestä,  
17 §:n 3 momentin säännöksiä ajoneuvon luovuttamisesta taikka 8 tai 9 §:n  
säännöksiä ajoneuvon kuljettamisesta, on tuomittava *kuljettajan ammattipäte-  
vyyssäännösten rikkomisesta* sakkoon.

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

Joka myöntää kuljettajan ammattipätevyyskortteja ilman Ajoneuvohallintokes-  
kuksen kanssa tehtyä sopimusta, on tuomittava *laittomasta kuljettajan ammatti-  
pätevyyskorttien myöntämisestä* sakkoon.

## **25 §**

### **Rikosoikeudellinen virkavastuu**

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

## **26 §**

### **Oikaisu ja muutoksenhaku**

Opetusministeriön hyväksymässä koulutuskeskuksessa tämän lain nojalla tehdyn päätöksen oikaisemisesta on voimassa, mitä ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 25 c §:ssä ja ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain 16 §:ssä säädetään opinto-, näyttö- tai tutkintosuorituksen arvioinnin oikaisemisesta, sekä muutoksenhausta, mitä ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 44 §:ssä säädetään muutoksenhausta koulutuksen järjestäjän päätökseen ja kielloista hakea valittamalla muutosta opiskelijan mainitun lain 25 §:ssä tarkoitettua arviointia koskevaan päätökseen tai arviointia koskevasta oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen. Opetusministeriön tämän lain nojalla tekemään päätökseen saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

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

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

## **27 §**

### **Virka-apu**

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

## **4 luku**

### **Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset**

## **28 §**

### **Voimaantulo**

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä elokuuta 2007.

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

## **29 §**

### **Siirtymäsäännökset**

Tässä laissa säädettyä perustason ammattipätevyyttä ei vaadita linja-auton kuljettajalta, jonka linja-auton ajo-oikeus on alkanut ennen 10 päivää syyskuuta

2008 ja kuorma-autonkuljettajalta, jonka kuorma-auton ajo-oikeus on alkanut ennen 10 päivää syyskuuta 2009.

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

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

Ennen lain voimaantuloa saadaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Annettu Helsingissä 31 päivänä toukokuuta 2007.

## **Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä**

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, joka on tehty liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä, säädetään kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16 päivänä maaliskuuta 2007 annetun lain (273/2007) nojalla:

### **1 luku**

#### **Yleiset säännökset**

##### **1 §**

#### **Soveltamisala**

Tässä asetuksessa säädetään kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007), *jäljempänä ammattipätevyyslaki*, tarkoitettun perustason ammattipätevyyskoulutuksen, siihen liittyvän teoriakokeen sekä sen jälkeisen jatkokoulutuksen sisällöstä, määristä ja muista niiden toteuttamisen sekä ammattipätevyyden osoittamisen vaatimuksista. Säännökset eivät koske ajokortin suorittamiseksi vaadittavaa kuljettajaopetusta ja kuljettajantutkintoa, joista säädetään tieliikennelaissa (267/1981).

Tässä asetuksessa säädetään myös Ajoneuvohallintokeskuksen toiminnasta kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa tarkoitettujen palvelujen järjestäjänä.

### **2 luku**

#### **Kuorma- ja linja-auton kuljettajia koskevat säännökset**

##### **2 §**

#### **Perustason ammattipätevyyskoulutuksen sisältö**

Kuorma-auton ja linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutuksen opetussuunnitelman ja tutkinnon perusteita vahvistaessaan Opetushallituksen on noudatettava, mitä oppiaineista 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 kuomoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY, jäljempänä *ammattipätevyysdirektiivi*, liitteen I jaksossa 1 ja tässä luvussa säädetään.

Koulutukseen sisältyy opetusta kuorma- ja linja-autonkuljettajille yhteisesti ja erikseen tarkoitetuissa oppiaineissa sekä saatua opetusta vastaava ammattipätevyyslain 5 §:n 2 momentissa tarkoitettu koe.

Koulutuksen tulee sisältää tarkoituksenmukaisessa suhteessa käytännön ja teorian opetusta siten, että saavutetaan perustason ammattipätevyyden edellyttämä osaaminen. Koulutukseen on sisällytettävä ennakoivan ajamisen opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan edistämiseksi sekä liikenteen riskitekijöiden tunnistamisen kehittämiseksi, vaaratilanteiden välttämiseksi ja onnettomuustilanteissa toimimiseksi ja niiden seurausten lieventämiseksi.

Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymän koulutuskeskuksen on annettava opiskelijalle todistus säädetyn opetuksen saamisesta kokeen suorittamista varten. Todistus annetaan Ajoneuvohallintokeskuksen lomakkeella.

### **3 §**

#### **Opetuksen määrä perustason ammattipätevyyskoulutuksessa**

Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa opetuksen kokonaismäärä on 280 tuntia, josta vähintään 20 tuntia on oltava henkilökohtaista ajo-opetusta. Nopeutetussa koulutuksessa opetuksen kokonaismäärä on 140 tuntia, josta vähintään 10 tuntia on oltava henkilökohtaista ajo-opetusta. Henkilökohtaisesta ajo-opetuksesta enintään kahdeksan tuntia tai nopeutetussa koulutuksessa enintään neljä tuntia saadaan antaa simulaattorilla, joka on hyväksytty ajokorttikoulutuksen ajo-opetukseen, tai erityisellä harjoitteluradalla.

Koulutukseen on sisällytettävä ennakoivan ajamisen opetusta vähintään 20 tuntia, nopeutetussa koulutuksessa vähintään 14 tuntia. Opetuksesta vähintään seitsemän tuntia on kummassakin tapauksessa oltava käytännön harjoituksia. Ennakoivan ajamisen käytännön harjoitukset eivät sisälly 1 momentissa tarkoitettuihin henkilökohtaisen ajo-opetuksen määriin.

### **4 §**

#### **Perustason ammattipätevyyskoulutuksen sisältö ja opetuksen määrä ammattipätevyyttä laajennettaessa**

Jos kuljettajalla on ammattipätevyyslain 2 luvussa tarkoitettulla tavalla saavutettu joko kuorma-auton kuljettajan tai linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, hän voi saavuttaa toisenkin ammattipätevyyden osallistumalla 2 §:n 2 momentissa tarkoitettuun tätä pätevyyttä erityisesti koskevaan opetukseen sekä suorittamalla opetusta vastaavan kokeen.

Opetuksen kokonaismäärä on 70 tuntia, josta vähintään viisi tuntia on oltava henkilökohtaista ajo-opetusta. Nopeutetussa koulutuksessa opetuksen kokonaismäärä on 35 tuntia, josta vähintään kolme tuntia on oltava henkilökohtaista ajo-opetusta.

Opetukseen on sisällytettävä ennakoivan ajamisen opetusta käytännön harjoituksina vähintään seitsemän tuntia. Ennakoivan ajamisen käytännön harjoitukset eivät sisälly henkilökohtaisen ajo-opetuksen määriin.

### **5 §**

#### **Liikenneyrittäjäpätevyyden hyväksilukeminen perustason ammattipätevyyskoulutuksessa**

Maanteiden kansallisen ja kansainvälisen tavara- ja henkilöliikenteen harjoittajien ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta sekä toimenpiteistä näiden liikenteenharjoittajien sijoittautumisvapauden tehokkaan käyttämisen edistämiseksi annetun neuvoston direktiivin 96/26/EY mukaisen liikenneyrittäjäpätevyyden saavuttaminen saadaan lukea hyväksi opetuksen vähennyksenä muussa perustason ammattipätevyyskoulutuksessa kuin nopeutetusti annetussa koulutuksessa siten kuin 2 momentissa säädetään. Hyväksilukeminen ei koske koetta.

Liikenneyrittäjäpätevyys luetaan hyväksi linja-auton kuljettajan koulutuksessa 2 §:n 1 momentissa tarkoitettua direktiivin liitteen I kohdassa 2.1, 2.3, 3.1, 3.5, 3.6 ja 3.8 tarkoitettua opetusta ja kuorma-auton kuljettajan koulutuksessa kohdassa 1.1, 1.4, 1.6, 2.1, 2.2, 3.1, 3.4, 3.6 ja 3.7 tarkoitettua opetusta siltä osin kuin saatu opetus kattaa yhteisiä aihepiirejä ja vastaa opetussuunni-

telman mukaisia opetuksen sisältöjä. Korvattavan koulutuksen määrä on enintään 24 tuntia. Koulutuskeskus päättää hyväksilukemisesta.

## **6 §**

### **Koe**

Edellä 2 §:n 2 momentissa tarkoitettu koe suoritetaan, kun säädetty opetus on saatu. Kokeen vaiheittain suorittamisesta säädetään ammattipätevyyslain 6 §:n 1 momentissa.

Koe on kirjallinen. Koe saadaan järjestää suullisesti ammattiosaamisen näytön tai näyttötutkinnon yhteydessä tai jos se erityisestä syystä, kuten kokelaan luki-häiriön vuoksi, katsotaan tarpeelliseksi. Kokeen on sisällettävä vähintään yksi kysymys oppiaineiden jokaista tavoitetta kohden. Kokeen kielet ovat suomi tai ruotsi, jollei opetusministeriön koulutuksen järjestämisluvasta muuta johdu. Ammattipätevyyslain 15 §:n 2 momentin mukaisesti järjestettävään kokeeseen ilmoittautuvan on esitettävä tämän asetuksen 2 §:n 4 momentissa tarkoitettu todistus opetuksen saamisesta.

## **7 §**

### **Jatkokoulutuksen sisältö ja toteutus**

Jatkokoulutuksessa opetuksen kokonaismäärä on 35 tuntia viidessä vuodessa. Opetus on annettava vähintään seitsemän tunnin jaksoissa, ja se voi koostua teoriaopetuksesta, ajo-opetuksesta tai molemmista 2 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa oppiaineissa. Opetukseen on kuitenkin aina sisällytettävä ennakoivan ajamisen opetusta vähintään seitsemän tuntia.

Opetus on saatava sen ammattipätevyuden voimassaolojakson aikana, jonka jatkamiseksi jatkokoulutus suoritetaan tai, jos ammattipätevyuden voimassaolo on lakannut, ammattipätevyyskortin tai ajokorttimerkinnän hakemista edeltävän viiden vuoden aikana. Edellä 4 §:ssä tarkoitettujen koulutuksen suorittaneen kuljettajan jatkokoulutusvelvollisuus määräytyy saavutetun uuden pätevyuden mukaisesti.

Jatkokoulutuksessa käytettävän simulaattorin tulee täyttää 16 §:n 1 momentissa säädetyt opetus- ja havaintovälineitä koskevat yleiset vaatimukset ja soveltaa mainitun pykälän 3 momentin opetusmenetelmiä koskevien vaatimusten mukaisesti annettavaan opetukseen.

Kun opetus on annettu, koulutuskeskuksen on annettava siitä todistus. Jos opetus annetaan jaksoissa, koulutuskeskuksen on annettava siitä todistus kunkin jakson jälkeen.

## **8 §**

### **Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa olevan toimiminen kuljettajana**

Ammattipätevyyslain 6 §:ssä tarkoitettussa koulutuksessa olevan toimiminen kuljettajana edellyttää, että koulutuskeskus on hyväksynyt kuljettajana toimimisen. Hyväksyminen voi koskea sekä koulutuksen aikana että koulutusjaksojen välisinä loma-aikoina tapahtuvia ajoja Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Koulutuskeskuksen antaman hyväksymisasiakirjan mukana pitämisestä ajettaessa, sen esittämisestä valvonnassa ja sen käyttämisestä kuljettajan kelpoisuuden toteamiseen ajoneuvoa kuljetettavaksi luovutettaessa säädetään ammattipätevyyslain 17 §:n 2 ja 3 momentissa.

## **9 §**

### **Kuljettajan ammattipätevyyskortin hakeminen**

Ammattipätevyyskorttia haetaan Ajoneuvohallintokeskukselta tai sen nimeämältä palveluntuottajalta.

Hakemukseen on liitettävä:

- 1) valokuva, joka täyttää passivalokuvan vaatimukset ja on digitoitavissa;
  - 2) perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamisen jälkeen ensimmäistä ammattipätevyyskorttia haettaessa todistus koulutuksen suorittamisesta tai kopio ammatillisesta tutkintotodistuksesta, jossa on merkintä mainitun koulutuksen suorittamisesta; ja
  - 3) kopio ajokortista, jos ajokortti on myönnetty muualla kuin Suomessa. Valokuvana voidaan käyttää myös aikaisemmin ajoneuvoliikennerekisteriin talletettua valokuvaa, josta hakijan hyvin tunnistaa.
- Jos ammattipätevyyskorttia haetaan jatkokoulutuksen suorittamisen perusteella, tieto jatkokoulutuksen suorittamisesta merkitään ajoneuvoliikennerekisterin tietojen perusteella. Hakemuksen liitteistä on muuten voimassa, mitä 2 momentin 1 ja 3 kohdassa sekä 3 momentissa säädetään.

## **10 §**

### **Ammattipätevyyttä osoittava merkintä ammattipätevyyskortissa**

Ammattipätevyyden osoittava merkintä sisältää ammattipätevyysdirektiivin 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun yhteisön yhdenmukaistetun koodin 95 ja päivämäärän, johon asti perustason ammattipätevyyskoulutuksen tai jatkokoulutuksen suorittamiseen perustuva ammattipätevyys on voimassa. Merkintä tehdään ammattipätevyyttä vastaavasta ajokorttiluokasta tehdyn merkinnän viereen. Edellä 1 momentissa tarkoitettu päivämäärä on viisi vuotta perustason ammattipätevyyskoulutuksen tai jatkokoulutuksen suorittamisesta annetusta todistuksesta taikka edellisen merkinnän päivämäärästä, jos uutta ammattipätevyyskorttia haetaan jatkokoulutuksen suorittamisen perusteella aikaisintaan kuusi kuukautta ennen edellisen määräajan päättymistä. Jos jatkokoulutus on annettu jaksoissa, määräaika luetaan viimeisen jakson suorittamisesta annetusta todistuksesta.

## **11 §**

### **Ammattipätevyyskortin myöntäminen sekä kortin hävittäminen**

Ammattipätevyyskortti myönnetään 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuksi ajaksi, kuitenkin enintään siihen saakka, johon hakijan ajo-oikeus on voimassa. Ammattipätevyyskortin luovuttamisen edellytyksenä on, että hakija esittää ajokorttinsa. Ammattipätevyyskorttia ei saa luovuttaa, jos kuljettaja on ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa taikka, jos hänellä on ennestään merkintä vastaavasta ammattipätevyyden voimassaolojaksosta ajokortissaan. Kun ammattipätevyyskortti luovutetaan aikaisemman ammattipätevyyskortin myöntämispäätös raukeaa ja kortin voimassaolo päättyy. Mainittu kortti on luovutettava kortin myöntäjälle, kun uusi kortti luovutetaan. Hakijan, jolla on ennestään samaa ammattipätevyyden voimassaolojaksoa koskeva merkintä ajokortissaan, on ennen ammattipätevyyskortin luovuttamista haettava poliisilta uutta ajokorttia, jossa ei ole merkintää ammattipätevyydestä.

Ammattipätevyyslain 20 §:n 3 momentissa tarkoitettu väliaikainen asiakirja annetaan Ajoneuvohallintokeskuksen lomakkeella, ja se on voimassa enintään yhden kuukauden. Asiakirjan luovuttamisen esteistä on voimassa mitä 2 momentissa säädetään.

Jos ammattipätevyyskorttia ei ole noudettu vuoden kuluessa sen myöntämisestä, myöntämistä koskeva päätös raukeaa ja kortti voidaan hävittää. Kortin myöntäjä voi haltijan pyynnöstä peruuttaa ammattipätevyyskortin. Kortin myöntäjälle luovutettu ammattipätevyyskortti saadaan hävittää.

Tässä pykälässä tarkoitetusta kortin tai väliaikaisen asiakirjan luovuttamisesta ja kortin hävittämisestä on ilmoitettava ajoneuvoliikennerekisteriin.

## 12 §

### **Kuljettajan ammattipätevyyskortin kaksoiskappale**

Jos kuljettajan ammattipätevyyskortti on kadonnut, tuhoutunut tai anastettu tai siihen merkityissä hakijan tiedoissa on tapahtunut muutos, kuljettajalle voidaan ammattipätevyyskortin myöntämistä koskevia säännöksiä noudattaen antaa ammattipätevyyskortin kaksoiskappale.

Jos 1 momentissa tarkoitettu ammattipätevyyslain 18 §:n 1 momentin mukainen kortti on annettu muussa ETA-valtiossa, sen korvaavan ammattipätevyyskortin myöntämisen edellytyksenä on, että kuljettajalla on mainitun lain 16 §:n mukaan oikeus koulutuksen suorittamiseen Suomessa, hänellä on täällä voimassa oleva ajo-oikeus ja hänen ammattipätevyytensä on voimassa. Korttia myönnettäessä noudatetaan soveltuvin osin, mitä ammattipätevyyskortin hakemisesta ja luovuttamisesta 9 ja 10 § säädetään.

Kaksoiskappaleen tai 2 momentissa tarkoitetun korvaavan kortin saamista koskevaan hakemukseen on liitettävä selvitys 1 momentissa tarkoitetusta perusteesta ja ammattipätevyyskortti, jos se on tallella. Jos kadonnut kortti myöhemmin löytyy, se on luovutettava kortin myöntäjälle tai poliisille. Kortin myöntäjälle tai poliisille luovutettu kortti saadaan hävittää.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu kortti annetaan alkuperäistä ammattipätevyyskorttia vastaavaksi ajaksi. Kaksoiskappaleeseen merkitään juoksevaa numerointia käyttäen annettujen kaksoiskappaleiden lukumäärä. Tieto kortin tai sen kaksoiskappaleen antamisesta ja 3 momentissa tarkoitetun kortin luovuttamisesta tai hävittämisestä on ilmoitettava ajoneuvoliikennerekisteriin.

## 13 §

### **Hakemus ammattipätevyyttä osoittavan merkinnän tekemiseksi ajokorttiin**

Ammattipätevyyttä osoittavan merkinnän tekeminen ajokorttiin edellyttää uuden ajokortin hakemista. Jos hakijalla ei ole ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksenä olevaa vakinaista asuinpaikkaa Suomessa, hänen on haettava ajokortin sijasta kuljettajan ammattipätevyyskorttia.

Ajokorttilupahakemus tehdään hakijan asuinpaikan poliisille noudattaen soveltuvin osin, mitä ajokorttiluvan hakemisesta tieliikennelaissa ja sen nojalla säädetään. Merkintä tehdään ajokorttiin ajoneuvoliikennerekisterin tietojen perusteella.

Jos kuljettaja 12 §:n 1 tai 2 momentissa mainitusta syystä hakee ammattipätevyyttä koskevan merkinnän tekemistä ajokorttiin, menettelystä on voimassa mitä tämän pykälän 1 ja 2 momentissa sekä mainitun 12 §:n 3 ja 4 momentissa säädetään.

Ajokorttiin tehtävästä ammattipätevyysmerkinnästä on voimassa mitä 10 §:ssä säädetään. Jollei tässä asetuksessa toisin säädetä, ajokortin ja väliaikaisen ajokortin luovuttamisesta on voimassa mitä tieliikennelaissa ja sen nojalla säädetään.

Jos hakijalla on ennestään kuljettajan ammattipätevyyskortti, sen myöntämispäätös raukeaa ja kortin voimassaolo päättyy, kun ammattipätevyysmerkinnän sisältävä ajokortti luovutetaan. Ammattipätevyyskortti on luovutettava poliisille, kun ajokortti luovutetaan. Poliisille luovutettu ammattipätevyyskortti saadaan hävittää. Ajokortin ja ammattipätevyyskortin luovuttamisesta sekä ammattipätevyyskortin hävittämisestä on ilmoitettava ajoneuvoliikennerekisteriin.



## **14 §**

### **Ammatillisen pätevyyden osoittaminen muun kuin ETA-valtion kansalaisen kohdalla**

Ammattipätevyyslain 19 §:n 2 momentissa tarkoitettuna asiakirjana ammattipätevyydestä pidetään muussa ETA-valtiossa kuin Suomessa kuorma-autonkuljettajalle annettua neuvoston asetusten (ETY) N:o 881/92 ja (ETY) N:o 3118/93 muuttamisesta kuljettajatodistuksen käyttöön ottamiseksi annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 484/2002 tarkoitettua kuljettajatodistusta edellyttäen, että ETA-valtio, jossa ammattipätevyyslain 19 §:n 2 momentissa tarkoitettu yritys sijaitsee, ei vaadi kuljettajalta muuta ammattipätevyyden osoittavaa asiakirjaa.

## **15 §**

### **Opettajaa ja opetuksesta vastaavaa johtajaa koskevat vaatimukset**

Opettajalla on ammattipätevyyslain 11 §:n 2 momentissa tarkoitettut didaktiset ja pedagogiset tiedot, jos hänellä on liikenneopettajalupa, opetustoimen henkilöstön kelpoisuusvaatimuksista annetun asetuksen (986/1998) 22 §:ssä säädetyt opettajan pedagogiset opinnot tai muu riittävä pedagoginen pätevyys. Jatkokoulutuksessa voidaan hyväksyä myös muu annettavaan koulutukseen soveltuva pedagoginen pätevyys, kuten työpaikkaohjaajan koulutus. Edellä mainitussa lainkohdassa tarkoitettu riittävä alan tuntemus on opettajalla, jolla on opetustehävän edellyttämät tiedot ja ammattitaito sekä perehtyneisyys kuljetusalan säädöksiin, määräyksiin ja käytäntöihin.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetusta antavalla opettajalla on oltava poliisin myöntämä liikenneopettajalupa. Puolustusvoimien antamassa koulutuksessa hyväksytään myös puolustusvoimien liikenneopettajakelpoisuus ja -lupa. Liikenneopettajaluvan lisäksi opettajalla on oltava voimassa opetuksen mukainen kuorma- tai linja-autonkuljettajan ammattipätevyys sekä joko

- 1) vähintään yhden vuoden kokemus C-, CE- tai D-luokkaan kuuluvan ajoneuvon päätoimisena kuljettajana; tai
- 2) linja-autonkuljettajan, yhdistelmäajoneuvonkuljettajan tai puutavaran autokuljetuksen ammattitutkinto taikka kuljetuspalvelujen koulutusohjelmassa/osaamisalalla suoritettu logistiikan perustutkinto.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa opetuksesta vastaavan johtajan vaatimuksista on voimassa, mitä 2 momentissa säädetään ajo-opetusta antavan opettajan vaatimuksista. Jatkokoulutuksessa opetuksesta vastaavalla johtajalla on oltava 1 momentissa tarkoitettu opettajan pätevyys ja tehtävän edellyttämät tiedot, ammattitaito sekä perehtyneisyys alaan.

## **16 §**

### **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 simulaattorin on oltava ajokorttikoulutuksen ajo-opetukseen hyväksytty.

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

Tässä luvussa tarkoitettu tunti ajo-opetusta on kestoltaan vähintään 50 minuuttia. Tunti muuta opetusta on kestoltaan vähintään 45 minuuttia.

## **17 §**

### **Koulutuskeskuksen hyväksymistä koskeva hakemus ja jatkokoulutuksen koulutusohjelman hyväksyminen**

Koulutuskeskuksen hyväksymistä koskevaan hakemukseen on liitettävä:

- 1) perustason ammattipätevyyskoulutuksen järjestämiseen lupaa haettaessa kopio ammattipätevyyslain 10 §:n 1 momentissa tarkoitettua järjestämisluvasta tai autokoululuvasta taikka selvitys mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitettua koulutuksen järjestäjästä;
- 2) pelkästään jatkokoulutukseen lupaa haettaessa kopio kauppa- tai yhdistysrekisteristä taikka yhtiöjärjestys tai sitä vastaava yhtiösopimus tai muun yhteisön säännöt sekä selvitys edellytyksistä hakemuksessa tarkoitettua koulutuksen järjestämiseen;
- 3) selvitys siitä, että koulutuskeskuksessa on opetuksesta vastaavan johtajan tehtävä sekä selvitys opetuksesta vastaavan johtajan kelpoisuudesta ja 15 §:ssä säädettyjen vaatimusten täyttymisestä;
- 4) selvitys opettajien kelpoisuudesta ja 15 §:ssä säädettyjen vaatimusten täyttymisestä;
- 5) 2 §:ssä tarkoitettujen oppiaineiden mukaisesti laadittu koulutusohjelma, josta ilmenevät opetussuunnitelma ja käytettävät opetusmenetelmät;
- 6) selvitys opetuksessa käytettävästä ajoneuvokannasta sekä muista opetusvälineistä ja niiden soveltuvuudesta tässä luvussa tarkoitettuun koulutukseen;
- 7) selvitys koulutuksen järjestämispaikoista ja oppilasmääristä.

Jos ammattipätevyyslain 10 §:n 1 tai 3 momentissa tarkoitettu perustason ammattipätevyyskoulutuksen järjestämiseen oikeutettu hakee lupaa pelkästään jatkokoulutuksen antamiseen, hakemukseen on 1 momentin 2 kohdasta poiketen liitettävä mainitun momentin 1 kohdassa tarkoitettu selvitys.

Ajoneuvohallintokeskus voi myös eri hakemuksesta hyväksyä 1 momentin 5 kohdassa tarkoitettua koulutusohjelman jatkokoulutukseen. Hakijana voi olla muukin kuin koulutuskeskus tai sellaiseksi hakeva. Opetusministeriön hyväksymän koulutuskeskuksen on ennen jatkokoulutuksen käynnistämistä haettava Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksyminen koulutusohjelmalleen tai noudatettava sen aiemmin hyväksymää jatkokoulutuksen koulutusohjelmaa.

Koulutuskeskuksen ja 3 momentissa tarkoitettua koulutusohjelman hyväksymiseen voidaan liittää ehtoja. Edellä 3 momentissa tarkoitettu koulutusohjelman vahvistaminen on voimassa enintään viisi vuotta.

Koulutuskeskuksessa on ylläpidettävä luetteloa opettajista ja opetuksesta vastaavasta johtajasta.

## **18 §**

### **Kokeen arvioijaa koskevat vaatimukset**

Kokeen arvioijalla tulee olla riittävä koulutuksella, työkokemuksella tai muulla tavalla hankittu osaaminen ja ammattitaito sekä koulutusvaatimusten ja kuljetusalan lainsäädännön ja käytäntöjen tuntemus. Ammattiosaamisen tai näyttötutkinnon näytön osana suoritettavan kokeen arvioijalla on oltava kyseisen näytön arvioijan kelpoisuus.

## **3 luku**

### **Erinäiset säännökset**

## **19 §**

### **Rekisteriin tehtävät ilmoitukset ja merkinnät**

Koulutuskeskuksen on toimitettava ammattipätevyysslain 23 §:ssä tarkoitetut ilmoitukset Ajoneuvohallintokeskukselle tai sen osoittamalle palvelun tuottajalle tiedon ajoneuvoliikennerekisteriin merkitsemistä varten.

Koulutuskeskuksen on ilmoitettava:

- 1) jatkokoulutuksen järjestämisen ajankohdasta ja koulutuspaikasta sekä käytettävästä ohjelmasta;
- 2) jatkokoulutuksen tai sen jakson suorittamisesta annetusta todistuksesta sekä annetun opetuksen määrästä ja siihen sisältyneestä ennakoidun ajamisen opetuksesta;
- 3) henkilön ilmoittautumisesta perustason ammattipätevyyskoulutukseen;
- 4) perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamisesta ja koulutuksessa annetun opetuksen määrästä;
- 5) 2 §:n 4 momentissa tarkoitetun opetustodistuksen antamisesta, jos kysymyksessä on Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymä perustason ammattipätevyyskoulutusta antava koulutuskeskus.

Poliisin on ilmoitettava Ajoneuvohallintokeskukselle ammattipätevyyden merkitsemisestä ajokorttiin.

Ilmoitukset on tehtävä viipymättä ja noudattaen lisäksi, mitä ilmoituksen tekemisestä on koulutuskeskuksen hyväksymisen yhteydessä tai palveluntuottajan kanssa sovittu. Edellä 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä viimeistään 10 vuorokautta ennen koulutuksen alkamista ja 2 kohdassa tarkoitettu ilmoitus kahden viikon kuluessa opetuksen antamisesta.

## **20 §**

### **Voimaantulo**

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä elokuuta 2007.

Tätä asetusta sovelletaan linja-auton kuljettajille tarkoitetussa koulutuksessa ja heidän ammattipätevyyteensä 10 päivästä syyskuuta 2008 ja kuorma-auton kuljettajille tarkoitetussa koulutuksessa ja heidän ammattipätevyyteensä 10 päivästä syyskuuta 2009.

## **21 §**

### **Siirtymäsäännökset**

Jos linja-auton kuljettajan ajo-oikeus on alkanut ennen 10 päivää syyskuuta 2008, ajo-oikeuden haltijalta ei vaadita linja-auton kuljettajan ammattipätevyyttä varten linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutusta, mutta hänen on saatava säädetty jatkokoulutus ensimmäisen kerran viiden vuoden kuluessa mainitusta päivämäärästä. Kuljettajan on 10 päivästä syyskuuta 2013 lukien osoitettava ammattipätevyyden voimassaolo siten kuin ammattipätevyyden osoittamisesta saadun koulutuksen perusteella säädetään. Jos ammattipätevyyskorttia tai uutta ajokorttia, jossa on merkintä ammattipätevyydestä, haetaan aikaisintaan kuusi kuukautta ennen 10 päivää syyskuuta 2013, ammattipätevyys merkitään jatkumaan säädetyn ajan tästä päivämäärästä lukien. Muussa tapauksessa ammattipätevyys jatkuu säädetyn ajan jatkokoulutustodistuksen tai, jos jatkokoulutus on annettu jaksoissa, viimeisen todistuksen antamisesta. Ammattipätevyyskortin voimassaolosta on voimassa mitä 2 luvussa säädetään, ja ajo-oikeuden voimassaolosta on voimassa, mitä tieliikennelaissa ja sen nojalla säädetään.

Jos kuorma-auton kuljettajan ajo-oikeus on alkanut ennen 10 päivää syyskuuta 2009, ajo-oikeuden haltijalta ei vaadita kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyyttä varten kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutusta, mutta hänen on saatava säädetty jatkokoulutus ensimmäisen kerran viiden

vuoden kuluessa mainitusta päivämäärästä. Kuljettajan on 10 päivästä syyskuuta 2014 lukien osoitettava ammattipätevyysvoimassaolo siten kuin ammattipätevyysvoimassaolon osoittamisesta saadun koulutuksen perusteella säädetään. Jos ammattipätevyyskorttia tai uutta ajokorttia, jossa on merkintä ammattipätevyysvoimassaolon osoittamisesta, haetaan aikaisintaan kuusi kuukautta ennen 10 päivää syyskuuta 2014, ammattipätevyys voimassaoloon jatkamaan säädetyn ajan tästä päivämäärästä lukien. Muussa tapauksessa ammattipätevyys jatkaa säädetyn ajan jatkokoulutustodistuksen tai, jos jatkokoulutus on annettu jaksoissa, viimeisen todistuksen antamisesta. Ammattipätevyyskortin voimassaolosta on voimassa mitä 2 luvussa säädetään, ja ajo-oikeuden voimassaolosta on voimassa, mitä tieliikenne-laissa ja sen nojalla säädetään.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu ajo-oikeuden haltija voi kuitenkin mainituissa momenteissa säädetystä poiketen osallistua mainituissa momenteissa tarkoitettuun ensimmäiseen jatkokoulutukseen aikaisintaan 10 päivästä syyskuuta 2007 lukien. Linja-auton kuljettajalle ennen 10 päivää syyskuuta 2008 annettu todistus jatkokoulutuksesta tai sen jaksosta on voimassa 10 päivään syyskuuta 2013 asti ja kuorma-auton kuljettajalle ennen 10 päivää syyskuuta 2009 annettu todistus jatkokoulutuksesta tai sen jaksosta on voimassa 10 päivään syyskuuta 2014 asti.

Tämän asetuksen 2 luvussa säädetyn estämättä opettajana perustason ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksessa opetusministeriön koulutuskeskukseksi hyväksymässä ammatillisessa oppilaitoksessa tai Ajoneuvohallintokeskuksen koulutuskeskukseksi hyväksymässä autokoulussa voi toimia liikenneopettaja, joka ennen tämän asetuksen voimaantuloa on toiminut:

- 1) CE- tai D-luokan ajo-oikeutta varten annettavassa ajo-opetuksessa ammatillisessa oppilaitoksessa tai autokoulussa vähintään yhden vuoden ajan, taikka
- 2) C-luokan ajo-oikeutta varten annettavassa ajo-opetuksessa ammatillisessa oppilaitoksessa vähintään yhden vuoden tai autokoulussa vähintään kahden vuoden ajan.

Tämän asetuksen 2 luvussa säädetyn estämättä opettajana puolustusvoimissa järjestettävässä perustason ammattipätevyyskoulutuksen ajo-opetuksessa voi toimia 4 momentissa tarkoitettu opettaja tai opettaja, joka ennen tämän asetuksen voimaantuloa on toiminut puolustusvoimien raskaan kaluston ajokorttia varten annettavassa kuljettajakoulutuksessa vähintään yhden vuoden ajan.

Mitä tämän pykälän 4 ja 5 momentissa todetaan opettajan kelpoisuudesta, koskee myös opetuksesta vastaavana johtajana toimimista perustason ammattipätevyyskoulutuksessa.

Tämän pykälän 4 ja 5 momentissa tarkoitettulta opettajalta ja 6 momentissa tarkoitettulta opetuksesta vastaavalta johtajalta ei vaadita perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamista erikseen. Hänen on kelpoisuutensa voimassa pitämiseksi suoritettava kuorma- ja linja-auton kuljettajille tarkoitettu jatkokoulutus, siten kuin siitä ammattipätevyyslaissa säädetään.

Ennen asetuksen voimaantuloa voidaan ryhtyä täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.