

Määräysluonnoksen kohta	Kommentti	Lausunnonantaja	Traficom
-	Ei lausuttavaa	Suomen taksiliitto ry	-
-	Ei lausuttavaa	Tukes	-
-	Ei lausuttavaa	Onnettomuustutkintakeskus	-
-	Ei lausuttavaa	Sisäministeriö, poliisiosasto	-
-	Ei lausuttavaa	Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry	-
2 luku	Selkeyttäisin tekstiä vielä: ”Kouluttajaksi hyväksytäänsekä tehnyt varsinaista liikenteen ohjaustyötä	Yksityishenkilö A	Jatkovalmistelussa on päätetty olla muuttamatta kouluttajalle asetettuja vaatimuksia. Koulutushyväksyntää hakevalle ei aseteta nimenomaisia kokemus- tai koulutusvaatimuksia, vaan ne kohdistuvat koulutuksesta vastaavaan johtajaan. Kouluttajahyväksyntää hakeva on yritys tai yhteisö, jolloin sille ei voida asettaa työkokemusta koskevia vaatimuksia.
3 luku	Koulutuksesta vastaavan johtajan on annettava todistus koulutuksen hyväksytysti suorittaneelle. Tämä on hyvä, mutta miten määritellään, kun kokeita ei saa enään pitää?	Yksityishenkilö A	-
3 luku	Perustelumuistion mukaan Väyläviraston ylläpitämän Tieturva 1-koulutuksen voi tehdä osana peruskoulutusta. SKAL esittää, että Tieturva 1-koulutus on sisällytettävä pakollisena liikenteenohjaajakoulutukseen, jotta ei synny epäselvyyttä liikenteenohjaajan pätevyysvaatimusten täyttymisestä tiellä tehtävissä töissä.	Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry	Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan oikeuden myöntämisen edellytykset ovat tieliikennelain (729/2018) 67 §:ssä. Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltuus koskee koulutusta eikä se näin ollen ulotu erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan oikeuden myöntämisen edellytyksiin.

			Tieliikennelain 67 §:ssä ei edellytetä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan oikeuden myöntämiseksi Tieturva 1-koulutusta. Jos erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakoulutukseen sisällytettäisiin pakollisena suorituksena Tieturva 1-koulutus, tulisi tästä käytännössä oikeuden myöntämisen edellytys. Liikenne- ja viestintävirasto ei näe mahdollisena asettaa EKL-oikeuden myöntämiselle sellaisia edellytyksiä, joita lainsäätäjä ei ole asettanut. Kouluttajan on kuitenkin mahdollista oman harkintansa mukaisesti sisällyttää Tieturva 1 osaksi koulutusta.
3 luku	Luvussa 3 erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan peruskoulutus tulisi olla vaatimus, että ekl-ohjaajalla pitää olla suoritettuna vähintään Tieturva 1-koulutus, jotta voi toimia erikoiskuljetusten liikenteenohjaajana. Tämä vaatimus tulisi lisätä määräykseen, koska työskennellään tiealueella ja ohjataan liikennettä.	Pirkanmaan ELY-keskus	Katso aikaisempi kommentti.
3 luku	Poliisin osallistuessa erikoiskuljetuksen liikenteenohjaustehtävään tulee poliisiyksiköillä olla varmuus siitä, että liikenteenohjaajilla on riittävä pätevyys ja osaaminen tehtävän turvalliseen suorittamiseen yhdessä poliisipartioiden kanssa.	Poliisihallitus	Katso aikaisempi kommentti.

	EKL-ohjaajan tulee tuntea riittäväällä tarkkuudella vastuunsa tiellä toimiessaan, ja olla selvillä siitä, miten hänen tulee mahdollisissa onnettomuus- ja vahinkotilanteissa toimia, siihen Tieturva 1-koulutus antaa hyvät edellytykset. Tieturva 1 -koulutuksen osalta kyse on nykyisin maksuttomasta verkko-kurssista, jonka suorittajalle annetaan siitä todistus ja joka on siten helpostikin tarkastettavissa EKL -oikeutta liikenne- ja viestintävirastosta myönnettäessä. Näillä perusteilla katsomme, että jatkossakin Tieturva 1- koulutuksen suorittamisen tulisi olla EKL- oikeuden myöntämisen yhtenä kelpoisuusehtona.		
3 luku	Määräysluonnoksessa ei mainita Tieturva 1-koulutusta, joka käsittääksemme on edellytys, jotta liikenteenohjaaja voi toimia erikoiskuljetusten liikenteenohjaajana koko laajuudessa. Tällä hetkellä Traficom tarkistaa, että Tieturva 1 on suoritettu ennen kuin saa liikenteenohjaajan oikeuden. Mielestämme olisi syytä jatkaa tätä käytäntöä, jotta varmistetaan Tieturva 1 -koulutuksen suorittaminen	Logistiikkayritysten liitto ry	Katso aikaisempi kommentti.
3 luku	EKL työhön ei saisi sekoittaa Tieturva 1 tai 2.st lainkaan. ko korttien työ kohteet ovat kiinteitä ja ne suunnitellaan ja merkataan täysin eri tavoin kuin tiellä liikkuva erikoiskuljetus. Ko korttien tuoma ”usko” on vaarallista ja tieto olisi sisällytettävä EKL koulutukseen.	Yksityishenkilö A	Katso aikaisempi kommentti.

3 ja 5 luku	Koulutuksesta vastaavan johtajan on annettava todistus koulutuksen hyväksytysti suorittaneelle. Kysymys MIKSI? Koulutuksesta tehdään yhteenveto Traficomiin, josta selviää koulutukseen osallistujat. Mitä koulutukseen osallistuja tekee todistuksella? Aivan sama kuin ammattipätevyyss todistus, jolla ei ole mitään merkitystä, miksi sekin pitää tehdä ja lähettää? Ammattipätevyyden rekisteröinnin koulutukseen osallistuva näkee Traficom sivujen kautta kirjautumalla omaan asiointiin. EKL-koulutusta ei sieltä näe, mutta mikä merkitys todistuksella on?	Hukin Trafiikki Ky	-
3 ja 5 luku	Ennakoilmoitus Traficom:lle kurssien järjestämisestä on ilmeisesti jäämässä pois, nykyinen ilmoitusmenettely on ollut helppo ja joustava ja sen voi jättää käyttöön, jos Traficom valvonnan takia katsoo sen tarpeelliseksi.	Yksityishenkilö B	-
3 ja 5 luku	On varmasti perusteltua, että osa peruskoulutuksesta on edelleen toteutettava perinteisellä koulutuksella. Tulee kuitenkin seurata kehitystä ja tarvittaessa mahdollistaa vieläkin suurempi osa kuin 7 tuntia verkko- ja virtuaalikoulutuksena. Yleisesti verkkokoulutusta ja muita uusia koulutustekniikoita tulisi mahdollistaa eri koulutuksissa kuten ammattipätevyydet nykyistä enemmän. Näyttää vahvasti siltä, että poikkeusolot jatkuvat osittain koko vuoden 2020 ja yrityksillä on kasvavaa kiinnostusta lisätä verkkokoulutusta	Logistiikkayritysten liitto ry	Jatkovalmistelussa on päätetty säilyttää määräyksessä asetettu seitsemän tunnin enimmäisraja verkko- ja virtuaalikoulutukselle. Aikaisemmin erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan koulutus on järjestetty luokkaopetuksena. Huomioiden erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan koulutukseen kuuluvat käytännön harjoitukset ja verkko- ja virtuaalikoulutus uutena opetusmuotona, Liikenne- ja viestintävirasto katsoo vielä tässä vaiheessa perustelluksi asettaa

	nyt ja poikkeusolojen jälkeenkin.		enimmäisraja muun kuin luokkaopetuksen antamiselle.
3 ja 5 luku (myös 1.2 luku)	Määräysluonnoksessa on määriteltä verkkokoulutus ja virtuaalikoulutus. Määrittely on kohtuullisen selkeä ja paikallaan. Tämä määrittely jää kuitenkin turhaksi, kun määräysluonnokseen mukaan 7 tunnin rajoitus koskee samalla tavalla sekä verkko- että virtuaalikoulutusta. SKAL esittääkin, että enintään 7 tunnin rajausta koskisi vain verkkokoulutusta ja virtuaalikoulutusta voisi antaa rajoituksetta, tai niin, että käytännön harjoitukset on annettava lähiopetuksena.	Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry	Katso aikaisempi kommentti.
3 ja 5 luku (myös perustelumuihistiosta)	Koulutusten sisältöä päivitetään vastaamaan nykyisiä koulutustarpeita. Verkko- ja virtuaalikoulutuksen mahdollistamisen ennakoidaan laajentavan koulutustarjontaa ja helpottavan pitkistä välimatkoista johtuvia esteitä koulutukseen osallistumiselle. EKL työ ON MATKATYÖTÄ, sitä ei tehdä kotona tms.	Yksityishenkilö A	Jatkovalmistelussa on päätetty säilyttää verkko- ja virtuaalikoulutuksen hyödyntämisen mahdollisuus. Liikenne- ja viestintävirasto ei näe tarkoituksenmukaisena estää verkko- ja virtuaalikoulutuksen hyödyntämistä siltä osin kuin se sopii koulutukseen.
3 ja 4 luku	Kohta 3 ja 4: EKL-oikeuden myöntäminen ja uudistaminen: Jos osallistujia ei täytä TLL 67 § mukaisia vaatimuksia henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan, miten toimitaan? Jääkö toiminta osallistujan ja Traficomin väliseksi asiaksi vai pitääkö kurssinjärjestäjän tehdä uusi esitys kun esteet (rajoitteet) ovat poistuneet? Esim. ajokielto päättyy helmikuussa ja henkilö osallistuu perus- tai täydennyskoulutukseen toukokuussa, miten toimitaan tällaisessa tilanteessa? Pitääkö kurssin järjestäjän informoida osallistujia etukäteen em. TLL 67 § esteistä? Kuinka pitkään koulutuksen jälkeen oikeus voidaan myöntää? Jatkokoulutushan	Hukin Trafiikki Ky	-

	voidaan käydä 1 v. ennen oikeuden päättymistä, jolloin oikeus jatkuu 5v edellisen päättymisestä (tai esityksen mukaan 6 kk jälkikäteen). EKL-oikeus on voimassa 5 v. ja oikeuden voimassaollessa näitä asioita ei tarkastella, eikä niihin puututa muutoin kuin siten, että oikeus ei ole voimassa, jos ei ajo-oikeuskaan ole voimassa! EKL-oikeuden voimassa ollessa henkilö syyllistyy rattijuopumukseen ja ajo-oikeus on pois vaikkapa 6 kk. Hänen EKL-oikeus on tuolloin pois, mutta hän voi jatkaa toimintaa saatuaan ajo-oikeuden takaisin. Kahden vuoden kuluttua hän käy jatkokoulutuksen, eikä saa uutta EKL-oikeutta, koska viiden vuoden määräaika ei TLL 67 § mukaan täyty. Eikö tässä ole aikamoinen ristiriita myöntämisen ja oikeuden voimassaolon suhteen?		
5 luku	Määräysluonnoksessa ei oteta kantaa, miten sillanvalvonta koulutetaan jatkokoulutuksen yhteydessä. Nykyään suurella osalla jatkokoulutukseen tulevilla on sillan valvonta oikeus. Onko tarkoitus kouluttaa sillan valvontaa vuodesta toiseen samalla materiaalilla perus- ja jatkokoulutuksessa. Väylä oy:n on tarpeen muutenkin päivittää sillan valvonta koulutuksen materiaali.	Yksityishenkilö B	-
Perustelumuistio	SKAL katsoo, että perustelumuistion kohta 4 tulisi jakaa alakohtiin määräyksen lukuja noudattavalla tavalla lukemisen ja jäsentämisen helpottamiseksi. Perustelumuistiossa ja määräysluonnoksessa luvut 4 ja 5 ovat eri järjestyksissä. SKAL esittää,	Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry	Jatkovalmistelussa on päätetty noudattaa perustelumuistion perinteistä muotoa ja olla jakamatta lukua neljä alakohtiin. Perustelumuistioon lisätään kuitenkin selkeyden vuoksi useampaan kohtaan

	että noudatettaisiin perustelumuistion järjestystä, jossa peruskoulutusta ja jatkokoulutusta koskevat luvut ovat peräkkäin ja liikenteenohjaajan oikeuden uudistamista koskeva luku niiden jälkeen		tieto siitä, mitä määräyksen lukua tai lukuja kyseinen kohta koskee. Liikenne- ja viestintävirasto ei näe tarkoituksenmukaisena muuttaa määräyksen lukujen 4 ja 5 järjestystä.
--	--	--	--