

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyskoe

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Liikenteen palveluista annetun lakiin lisättiin 01.01.2020 mahdollisuus saavuttaa kuorma- tai linja-auton kuljettajan ammattipätevyys myös suorittamalla perustason koe eli ns. koemalli. Aiemmin perustason ammattipätevyyden on voinut saavuttaa ainoastaan käymällä perustason ammattipätevyyskoulutus ja siihen liittyvät teoria- koe. Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annettu valtioneuvoston asetuksen muutokset ammattipätevyyden perustason kokeen suorittamisesta tuli voimaan 16.11.2020.

Määräyksen sisällössä tarkennetaan kokeen suorittamista mm. koetilasta, kokeessa ohjeistamisesta, kokeen valvonnasta, kokeen keskeytymisestä, kokeen keskeyttämisestä, kokeen järjestäjän vastuusta turvallisen kokeen järjestämisestä, kokeen arvioinnista, simulaattorilla tai erityisellä testialueella annettavasta kokeen osasta, kokeessa käytettävästä koemateriaalista kokeen sisällön luovuttamisesta ja vilpillisestä menettelystä kokeessa.

Määräys annetaan Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 32 §:n 7 momentin perusteella, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimivaltaansa kuuluvan perustason ammattipätevyyskokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta. Määräys koskee ainoastaan Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan kuuluvia kokeen järjestäjiä. Määräys ei koske opetus- ja kulttuuriministeriön eikä Puolustusvoimien pääesikunnan hyväksymiä kokeen järjestäjiä.

Määräyksen tavoite

Uuden määräyksen tarkoituksena olisi saada kokeiden suorittamiselle mahdollisimman yhtenäinen pohja ja luoda tasapuoliset vaatimukset kokeiden järjestäjille. Kokeen sisällöistä ja käytännön toteutuksesta säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa ja valtioneuvoston asetuksessa kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä. Näiden lisäksi on kuitenkin havaittu, että kokeiden järjestämiseksi on hyvä määrätä muutamista käytännön asioista, kuten kokeessa ohjeistamisesta, kokeen valvonnasta ja kokeen turvallisuudesta sekä vilpilliseksi katsottavasta menettelystä kokeessa.

Määräyksen valmistelu

Määräysluonnos on valmisteltu virkamiestyönä Liikenne- ja viestintävirastossa. Hankkeesta on uutisoitu Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla, jossa julkaistaan valmis määräys.

Hankkeen aloittamisesta on uutisoitu viraston verkkosivuilla, jossa julkaistiin myös erikseen ilmoitus ulkoisesta lausuntokierroksesta.

Määräysluonnoksesta järjestettiin julkinen lausuntokierros 16.5.-11.7.2023. Lausuntopyyntö julkaistiin lausuntopalvelu.fi -sivustolla ja asiasta uutisoitiin Traficomien sivuilla.

Lausuntopalaute

Määräyksestä annettiin lausuntoajan päättymiseen mennessä kymmenen lausuntoa. Opetus- ja kulttuuriministeriöllä ja sisäministeriöllä ei ollut asiasta lausuttavaa. Lausujista Autoliikenteen työnantajaliitto ry, Auto - ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Tilausajokuljettajat ry ja Poliisihallitus pitivät määräystä hyvänä ja tarpeellisena

käytännön toteutusten yhtenäistämiseksi. Suomen autokoululiitto ry, Autokoulu Ruu-
tulippu kannattivat Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n antamaa lausuntoa.
Lausuntojen vähäisen määrän vuoksi erillistä kommenttikoostetta ei tehdä.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy:n ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausun-
noissa esitettiin muutosehdotuksia, jotka eivät kuulu Liikenne- ja viestintävirasto
Traficom toimivaltaan, eivätkä liittyneet määräyksen sisältöön. Näiden osalta vi-
rasto on välittänyt lausunnot liikenne- ja viestintäministeriölle, jonka toimivaltaan
lausunnoissa mainitut ehdotukset kuuluvat.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ihmettelivät
määräyksen antoajankohtaa. Määräykselle ei ole aiemmin ollut tarvetta, joten sitä ei
sen vuoksi olla annettu. Tarve määräykselle on esiintynyt, kun virastolle on tullut
hakemuksia kokeen järjestäjiksi ja hakijoilla on esiintynyt kysymyksiä kokeen to-
teuttamiseen liittyen. Määräyksellä virasto voi varmistaa, että tärkeimmät asiat ko-
keen järjestämisessä on näin yhdenmukaistettu.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Suomen
autokoululiitto ry toivoivat, että jatkossa tehtäisiin enemmän yhteistyötä sidosryh-
mien kanssa jo säädösten valmisteluvaiheessa. Virasto huomioi tämän tulevissa
määräyshankkeissa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry lausui, että määräyksen soveltamisalaan tu-
lisi lisätä, että määräys koskee vain Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan kuu-
luvia kokeen järjestäjiä. Sekä määräyksen että perustelumuistion tekstiä kohdan 1
osalta on hiukan muutettu niin, että soveltamisala olisi selkeämpi.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry lausui-
vat, ettei koetilan muutoksen vuoksi järjestämissuunnitelmaa tarvitsisi hyväksyttää uu-
delleen. Virasto on päätenyt lausuntojen perusteella poistamaan kyseisen vaatimuk-
sen määräyksestä ja perustelumuistiosta. Kokeen järjestämispaikat ilmoitetaan ko-
keen järjestämissuunnitelmassa ja vähäisistä tilojen muutoksista tai mahdollisista
väistötiloista keskustellaan viraston kanssa tapauskohtaisesti.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy ehdotti, ettei koetta voitaisi etävalvoa ollenkaan. Vi-
rasto huomauttaa, että simulaattorilla tehtävän kokeen osan etävalvonta on sallittu
kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa valtioneuvoston
asetuksessa (434/2018), eikä alempi asteisella sääntelyllä asiaa voida muuttaa. Ko-
keiden tulevaisuuden kehitysmahdollisuuksien vuoksi virasto näkee tärkeänä sallia
myös teoriakokeiden etävalvonnan.

Suomen Kuljetus ja logistiikka SKAL ry puolestaan lausui, että etäyhteyden katkea-
minen aiheuttaa aina riskin ja mahdollisuuden vilpilliselle toiminnalle, mutta pitää
tärkeänä myös sitä, että koesuoritukset voitaisiin saattaa loppuun ilman tarpeetto-
mia viivytyksiä. Virasto pitää tärkeänä myös asiakkaan oikeusturvan vuoksi, että koe
suoritukset voidaan saattaa loppuun, mikäli epäilyä vilpillisestä toiminnasta ei synny.
Tämän vuoksi määräyksessä on panostettu vilpillisen toiminnan määrittelyyn, ettei
asia jää yksittäisen kokeen järjestäjän päätettäväksi.

Liikenne- ja viestintäviraston sisäisten kommenttien perusteella määräykseen on
tehty kieliteknisiä korjauksia kohtiin 3.4.1, 3.5, 3.6, 3.8, 3.12, 4, 5 ja 6.

Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista

Määräys on oikeudellisesti velvoittava, jolloin määräyksen antamisella on vaikutuksia
kokeita suorittaviin ja kokeita järjestäviin tahoihin. Muutoksella voi olla myös välilli-
siä vaikutuksia Puolustusvoimissa tai opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämällä

luvalla kokeita järjestäviin. Määräyksellä on vaikutuksia myös viraston palveluntuottajan toimintaan palveluntuottajan tehdessä valvontaa viraston lukuun.

Yksityiskohtaiset perustelut

Määräyksen **1 kohdassa (Soveltamisala)** kerrotaan määräyksen säädösperusta ja määräyksen sisältö. Määräyksellä Liikenne- ja viestintävirasto antaa liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 32 §:n 7 momentin nojalla tarkempia määräyksiä toimivaltaansa kuuluvan kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyskokeen sisällöstä ja sen käytännön toteutuksesta.

Kohdassa 2 (Määritelmät) erotetaan toisistaan liikenteen palveluista annetun lain 32.2 §:ssä tarkoitettut käytännön kokeen kaksi eri osaa. Koska käytännön kokeen toinen osa on nimeltään käytännön koe, niin väärinkäsitysten vähentämiseksi tässä määräyksessä käytetään käytännön kokeen osalla 1 käytännön kokeen käytännön koeosaa ja käytännön osalla 2 käytännön kokeen ajokoeosaa.

3.1. (Kokeen suorittajan henkilöllisyyden varmentaminen) Kokeen järjestäjän on varmistettava kokeen suorittajan henkilöllisyys ennen jokaisen kokeen osan alkua. Ei riitä, että henkilöllisyys varmennetaan vain koko kokeen alussa. Henkilöllisyyden varmentamisella pyritään varmistamaan, että kokeen suorittaa siihen ilmoitettu henkilö, eikä vilpillistä toimintaa kokelaana esiintymisen osalta pääse syntymään.

3.2 (Koetila) Teoriakokeen osalta kokeen suorittamispaikka on oltava häiriötön ja vilpin ehkäisemiseksi kokeen suorittajat on sijoitettava siten, että jokainen vastaa itsenäisesti kokeen kysymyksiin, eikä kokeen suorittajalla ole mahdollisuutta katsoa vastauksia toiselta kokeen suorittajalta. Häiriöttömällä tilalla tarkoitetaan sitä, että kokelaalla on mahdollisuudet keskittyä koesuoritukseen ilman ulkoisten häiriötekijöiden aiheuttamia vaikeuksia. Kokeen järjestäjän tulee huolehtia häiriöttömän tilan järjestämisestä.

3.3 (Kokeessa ohjeistaminen) Ennen kokeen aloittamista kokeen järjestäjän on ohjeistettava kokeen suorittajaa siten, että kokeen suorittajalla on ymmärrys mitä kokeessa tulee tehdä ja mitkä asiat vaikuttavat kokeen arviointiin. Tällaisia asioita voivat olla esim. ajankäyttö tai työvälineiden valinta. Ohjeistuksella tarkoitetaan sitä, että kokeen suorittaja on tietoinen mm. arviointiperusteista, ajankäytöstä, käytössä olevista koevälineistä. Kokeen ohjeistaminen ei kuulu kokeen suoritus aikaan, vaan on osa kokeeseen valmistautumista.

Kokeessa ei kuitenkaan saa ohjata kokeen suorittajan koesuoritusta siten, että arvioinnin tasapuolisuus, yhdenvertaisuus ja puolueettomuus vaarantuisi. Ohjaamiseksi katsotaan mm. erilaisten vinkkien tai vihjeiden antaminen, jossa kokeen suorittaja saa apua kokeen läpäisemiseksi. Ohjaaminen on kaikkea sellaista toimintaa, jolla pyritään antamaan kokeen suorittamiseen liittyviä neuvoja, riippumatta siitä kuka neuvoja antaa. Ohjaamiseksi katsotaan myös sellaisen ohjeistuksen antamisen kesken kokeen, jolla on selkeästi helpottava vaikutus kokeen suorittamiseen.

3.4 (Kokeen valvonta) Kokeen järjestäjän on järjestettävä kokeen valvonta siten, että kokeen suorittajalla ei ole mahdollisuutta toimia vilpillisesti kokeessa. Vilpillinen menettely on määritelty määräyksen kohdassa 5. Kokeen järjestäjän tulee myös huolehtia, että koemateriaali pysyy salassa, eikä salassa pysyminen vaarannu koesuoritusten aikana. Mikäli koemateriaali jostain syystä pääsee vuotamaan, on sillä merkitystä kokeen suorittamisen ja vilpillisesti kokeita suorittavien riski nousee. Materiaalin vaarantuessa, tulee kokeen järjestäjän ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin kokeen yhdenvertaisuuden takaamiseksi.

3.4.1. (Kokeen etävalvonta) Etävalvonnassa tulee olla reaaliaikainen kuva- ja ääniyhteys. Ääniyhteyden ei tarvitse olla koko ajan avoinna, mutta kokeen järjestäjän on varmistettava, että kokeen suorittaja ei käytä vilpillisiä keinoja kokeen suorittamiseksi. Mikäli kokeen valvonnan etäyhteys keskeytyy, on kokeen järjestäjän keskeytettävä koe siksi ajaksi, kunnes yhteys saadaan palautettua. Koetta voidaan jatkaa, kun valvontayhteys on palautettu ja kokeen järjestäjä on varmistunut siitä, että koetta voidaan jatkaa ilman, että riskiä vilpillisestä toiminnasta tai kokeen vaarantumisesta on olemassa. Jos valvontayhteyttä ei saada palautettua saman vuorokauden aikana, niin kokeen suorittaminen tulee aloittaa alusta, koska teoriakoe tulee suorittaa yhden päivän aikana.

3.5 (Kokeen turvallisuus) Kokeen järjestäjän vastuulla on huolehtia kokeen suorittajan turvallisuudesta. Kokeen järjestäjän on varmistettava, että kokeessa käytettävät laitteet ovat turvallisia kokeessa käytettäväksi. Mikäli laitteilla tai niihin liittyvillä osilla esim. sammutin vaaditaan määräaikainen tarkastus tai katsastus, niin kokeen järjestäjän on varmistettava, että tällainen on laitteille tehty, huolimatta siitä, että kokeen suorittaja itse järjestäisi laitteet. Mikäli tarkastusta tai katsastusta ei ole tehty asianmukaisesti, niin koetta ei voi aloittaa.

Mikäli kokeen suorittaja itse järjestää kokeessa käytettävät laitteet, on hänen toimitettava kokeen järjestäjälle koesuorituksen turvallisuuden varmistamiseksi tarvittavat dokumentit.

3.6 (Käytännön kokeen suorittaminen) Käytännön kokeen molempien osioiden tulee aina rakentua itsenäiselle tekemiselle, eikä koetehtävän täydentämiseksi voi käyttää kysymyksiä tai haastatteluja.

Koe tulee rakentaa niin, että eri kokelaille ja kokeen uusijoille tulee kokeessa eri tavalla suoritettavia tehtäviä. Tämä voi tarkoittaa esim. erilaisia sidontavälineitä tai eri ajoreittejä. Tällä pyritään ehkäisemään sitä, että kokeen voisi opetella etukäteen ja saada siten helpotusta kokeen tekemiseen.

3.7 Käytännön kokeen osa 2 (ajokoe) Käytännön kokeen ajokoeosassa voidaan mitata myös ajoneuvon ajoonvalmistelun ja ajon lopettamiseen liittyviä toimia. Tällaisia toimia voivat olla esimerkiksi ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastaminen, ajopiirturin käyttö, alkolukon käyttäminen tai rekisteröintitodistuksesta tietojen kerääminen. Aikaa voi käyttää kokeessa molempiin toimenpiteisiin niin paljon kuin kokeen järjestäjä näkee tarpeelliseksi, mutta toimenpiteet voivat vähentää koeaikaa korkeintaan 15 minuuttia.

3.8 (Simulaattorilla tai erityisellä testialueella suoritettava koeosuus) Simulaattorilla tai erityisellä testialueella suoritettava korkeintaan 30 minuutin koeosuus voidaan jakaa osiin. Kokeen osiin jakaminen tulee esittää järjestämissuunnitelmassa. Kokeiden osien väliset tauot eivät sisälly koeaikaan.

Kokeen suorittajalla tulee aina olla mahdollisuus tutustua simulaattoriin, erityiseen testialueeseen ja kokeessa käytettävään ajoneuvoon ennen koesuorituksen aloittamista. Tällä varmistetaan kokeen tasapuolinen toteutuminen ja mahdolliset olosuhteista johtuvat yllätykset.

3.9 (Vammaisuuteen liittyvä tietoisuutta lisäävä koulutus) Matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 181/2011, jäljempänä EU:n linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksia koskeva asetusta, 16 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettua vammaisuuteen liittyvää tietoisuutta lisäävää koulutusta ei tarvitse suorittaa erillisenä koulutuksena, jos edellä mainitun koulutuksen aiheita sisällytetään tämän määräyksen mukaiseen linja-auton kuljettajan

kokeeseen laaja-alaisesti. Mikäli erillistä koulutusta ei järjestetä, tulee koulutukseen sisältyvät aihealueet kattaa kokeessa.

Mikäli kokeessa ei kysytä edellä mainitun koulutuksen aiheista kysymyksiä laaja-alaisesti, tulee kokeen suorittaja ohjata käymään koulutus. Mikäli kokeen suorittaja on aiemmin suorittanut koulutuksen, ei häneltä tarvitse kokeessa kysyä ko. aiheisiin liittyviä kysymyksiä.

3.10 (Kokeen keskeytyminen) Mikäli kokeen osa keskeytyy teknisen vian takia mm. ajoneuvon tai kuormankäsittelylaitteen rikkoutumisen takia, tulee kokeen suorittajalla olla mahdollisuus suorittaa keskeytynyt koe loppuun. Koeajan tulee kuitenkin olla säädösten mukainen ja kokeen uudelleen järjestelyyn käytetty aika ei ole kokeen suoritusaikaa.

3.11 (Kokeen keskeyttäminen) Kokeen järjestäjän on välittömästi keskeytettävä koe, jos kokeen suorittaja toimii kokeessa siten, että hänen toiminnastaan aiheutuu tai on aiheutumassa selkeä vaaratilanne, joka voi kohdistua kokeen suorittajaan itseensä tai muihin henkilöihin taikka aiheuttaa materiaalisia vaurioita kokeessa käytettävään kalustoon tai ulkopuoliseen materiaaliin. Lisäksi koe on keskeytettävä, jos kokeen suorittajan virheellisestä toiminnasta on aiheutumassa vaaraa ympäristölle. Koesuoritus on näissä tilanteissa hylättävä.

3.12 (Kokeen arviointi) Koesuorituksen päättymisen jälkeen kokeen suorittaja ei voi korjata tai täydentää suoritettua koetta. Tämä koskee sekä koko koetta että yksittäistä kokeen osaa, riippumatta siitä miten koe on jaksotettu suoritettavaksi. Arvioinnin tulee perustua vai siihen näyttöön, jonka kokeen suorittaja on järjestämissuunnitelmassa esitetyn koesuorituksen aikana antanut.

Päätös suoritetusta kokeesta annetaan aina Liikenne- ja viestintäviraston lomakkeella E707. Lomakkeen käyttämisellä varmistetaan se, että eri paikoissa tehdyt kokeen osat johtavat yhtenäiseen lopputulokseen ja asiakkaalla on mahdollisuus saavuttaa ammattipätevyys. Päätökset annetaan seuraavista kokeen osista: teoriakoe, käytännön kokeen osa 1 (käytännön koe) ja käytännön kokeen osa 2 (ajokoe). Mikäli teoriakoe tai ajokoe jaetaan kahteen eri suoritukseen, voidaan nämä suoritukset arvioida omina suorituksinaan. Vaikka koesuorituksia arvioitaisiin pienempinä kokonaisuuksina, esim. liikenneajokoe ja simulaattoriaajokoe, päätös tehdään kaikkien osion kokonaisuuden perusteella. Päätös tulee siis aina antaa kokeen osasta eli koko teoriakokeesta tai koko käytännön kokeen osasta 2 (ajokoe). Arvioinnin jakaminen mahdollistaa mm. simulaattorin tekemän automaattisen arvioinnin, mutta päätöksen kokeen kokonaisuudesta tekisi kuitenkin aina kokeen arvioija.

Päätöksen antaminen ja palaute eivät sisälly kokeen keston. Kokeen arvioija ei voi itse arvioida suorittamaansa koetta.

Kokeen päätöstä annettaessa mukana saa olla ainoastaan kokeen suorittaja, kokeen arvioijat, kokeesta vastaava johtaja, Liikenne- ja viestintäviraston edustaja ja viraston palveluntuottajan edustaja. Päätöksentekotilaisuuden henkilöitä rajoittamalla pyritään varmistamaan kokeen suorittajan tietosuoja sekä se, ettei kokeen sisällöstä lähde tietoa ulkopuolisille.

Kohta 4 (Kokeessa käytettävä materiaali) Kokeen järjestäjä voi sallia kokeessa käytettäväksi materiaalia, jos se on esitetty järjestämissuunnitelmassa. Muuta materiaalia kokeessa ei ole mahdollista sallia. Mikäli kokeessa sallitaan materiaali, tulee kokeen järjestäjän ottaa sen tuomat helpotukset huomioon kokeen järjestämissuunnitelmassa.

Kohta 5 (Kokeen sisältö) Kokeen järjestäjä ei saa luovuttaa kokeesta mitään tietoja, jotka vaarantavat kokeen tarkoituksenmukaisen toteuttamisen tai koetehtävien

tai materiaalien käyttämisen vastaisuudessa. Koemateriaalia saa luovuttaa vain viraston edustajalle tai viraston palveluntuottajan edustajalle.

Kokeen järjestäjä voi luovuttaa kokeen käyttöön myös toiselle kokeen järjestäjälle, mutta tällöin kokeen järjestäjän tulee huolehtia siitä, että kokeen sisällön luovuttamisesta ja käytöstä on kirjallisesti sovittu. Sisällön luovuttajan tulee myös huolehtia siitä, ettei luovuttaminen vaaranna kokeen sisältöä tai tarkoituksenmukaisuutta.

Kohta 6 (Vilpillinen menettely kokeessa) Määräyksessä on tarve määritellä vilpillinen toiminta. Vilpillisen toiminnan perustana on tarve määrätä teoriakoetilassa kielletyistä materiaaleista ja tavaroista. Koska vilpillistä toimintaa välineiden avulla tapahtuu pääsääntöisesti vain teoriakokeessa, rajataan määräys niiltä osin koskemaan vain teoriakoetta.

Koetilaan ei saa viedä matkapuhelimia, kuulokkeita tai muita viestintä- tai tallennusvälineitä eikä materiaaleja tai välineitä, joita voidaan käyttää kokeen suorittamiseksi osittain tai kokonaan vilpillisesti tai koekysymysten kopioimiseksi taikka muutoin eteenpäin välittämiseksi. Koetilassa on kiellettyä luntata, hyödyntää edellä mainittuja koetilassa kiellettyjä materiaaleja tai välineitä ellei niitä ole erikseen järjestämissuunnitelmassa hyväksytty. Kiellettyä on myös keskustella muun kuin kokeen järjestäjän henkilöstöön kuuluvan kanssa.

Kiellettyjen materiaalien ja välineiden käsite on tarkoitettu tulkittavaksi laajasti ja se sisältää kaikki sellaiset materiaalit ja välineet, joita voidaan käyttää kokeen suorittamiseksi vilpillisesti taikka koekysymysten kopioimiseksi tai eteenpäin välittämiseksi. Määrite kattaa erillisten materiaalien ja välineiden lisäksi esimerkiksi mahdolliset vaatteisiin tai ihoon merkityt vilpillistä toimintaa kokeessa edesauttavat tekstit, kuvat ja symbolit. Lisäksi mahdollinen älykello tulisi ottaa pois ranteesta ennen koetta, jotta sitä ei voitaisi käyttää kokeen suorittamiseen. Määritelmä olisi yhtenäinen taksinkuljettajan teoriakokeesta annettujen määräysten kanssa.

Kaikissa kokeen osissa olisi kiellettyä kokeen tekeminen toisen henkilön puolesta sekä kokeen tai sen osien kopiointi ja tallentaminen millä tahansa tavalla. Kokeen järjestäjän henkilöstön lahjominen tai lahjomisen yrittäminen olisi myös vilpilliseksi katsottavaa toimintaa.

Kokeen järjestäjän olisi keskeytettävä ja hylättävä koe välittömästi vilpin havaittuaan ja ilmoitettava viipymättä ilmoitettava kaikesta vilpistä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Määräyksen aikataulu/voimaantulo

Hankkeesta tehty määräyshankepäättös on hyväksytty 17.4.2023 ja se on uutisoitu ja julkaistu viraston internetsivulla 17.4.2023. Määräys on ollut ulkoisella lausunkierroksella 16.5.-11.7.2023.

Määräys tulee voimaan syyskuun 1 päivänä 2023.