

Sisäministeriölle

Viite: VN/9218/2024

Aihe: Lausunto Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi pelastuslain, ajoneuvolain 30 §:n ja autoverolain 14 §:n muuttamisesta

Suomen Sopimuspalokuntien Liitto ry. (SSPL) esittää lausuntonaan seuraavat huomiot ja niiden perustelut:

- **Pääehdotus ajoneuvolaki 30 §:** Uuden 3 kohdan nelivetoinen- ja lavavaatimus poistetaan. Sopimuspalokunnat voivat hankkia myös kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnia olevan M- tai N-luokan ajoneuvon, joka soveltuu pelastustoimen tehtäviin ilman rakenteellisia ehtoja. Ajoneuvon käyttö sallitaan pelastustoimen tehtävissä sekä sopimuspalokunnan toimintaedellytysten ylläpitämiseen välittömästi liittyvässä toiminnassa.
- **Toissijainen ehdotus – ajoneuvolaki 30 §:** Mikäli alkuperäisen esityksen muotoilu säilyy, tehdään tarvittava muutos pykälän 4 kohtaan, jossa sopimuspalokunnan miehistöautojen paikkalukuvaatimus lasketaan 1+8:sta 1+6:een.
- **Selvennyspyyntö – ajoneuvolaki 30 §:** Perustelumuiotiossa tai Traficomin ohjeistuksessa täsmennetään 'käytössä'-ehdon tulkinta sekä 'yksinomaan pelastustoimen tehtäviin'-ehdon suhde palokuntanuorisotoimintaan ja muuhun sopimuspalokuntien päivittäiseen tosiasialliseen toimintaan ja palokuntien vapaaehtoistoimintaan.
- **Muutettava – autoverolaki 14 §:** Kuoleentumisajan ulkopuolelle jättäminen (3 kohta) kohtelisi osaa pelastusajoneuvoista eriarvoisesti, ei edistäisi sopimuspalokuntatoimintaa, hankaloittaisi ja monimutkaistaisi autoverotusta. Kaikkiin pelastusajoneuvoihin tulee soveltaa samoja verotuskäytäntöjä riippumatta omistajasta taikka haltijasta, kun pelastusauton rekisteröinti on alun perin ollut perusteltua.
- **Lisäys – pelastuslaki 57 §:** Uuden 3 momentin kirjausta laajennetaan tai 4 momenttia täsmennetään siten, että vapautus kelpoisuusvaatimuksista koskee selkeästi myös sopimuspalokunnan huolto-, tuki- ja asiantuntijatehtävissä toimivia, pelastuslain 36 §:n mukaisia viranomaistoimivaltuuksia käyttämättömiä henkilöitä.

Lausuttavan lakimuutoksen sopimuspalokuntatoimintaa olennaisesti koskevat osat liittyvät Pelastuslain 2 a § määritelmien osalta kohdan 1) pelastustoimi ja kohdan 6) sopimuspalokunta, tarkennuksiin. SSPL pitää merkittävänä, että pelastuslain 2 a §:n 1 momentin 6 kohdassa ehdotetaan korvattavaksi ilmaisu "pelastustoimintaan kuuluvien tehtävien hoitamisesta" ilmaisulla "pelastustoimeen kuuluvien tehtävien hoitamisesta". Muutos tukee sitä tulkintaa, että sopimuspalokuntien tehtäväkenttää ei tule ymmärtää suppeasti vain yksittäisinä hälytystehtävinä, vaan osana laajempaa pelastustoimen kokonaisuutta. 32 § pelastustoiminnan sisältö esitetään tarkennettavaksi ja kirjoitettavaksi uudelleen vastaamaan selkeämmin nykyisiä tarpeita ja selkeyttämään saman lain muita kohtia. Lisäksi mitä osittain edellä mainitut tarkennukset aiheuttavat taikka korostavat, ehdotetaan lisättäväksi päätoimisen pelastustoimen henkilöstön kelpoisuutta koskevaa vapauttavaa tarkennusta lain 57 § johto- ja tilannekeskus-, sekä erilaisiin huolto-, tuki- ja viestintätehtäviin osallistuvien henkilöiden osalta. Lakiin tulee lisätä samassa yhteydessä samat koulutukselliset pelastustoimikelpoisuudesta vapauttavat kirjaukset koskien myös sopimuspalokunnan toimintaan osallistuvia, siihen olennaisesti rinnastettavia sopimuksellisia toimijoita ja pelastustoimen sivutoimisia henkilöitä koskeva tuki-, huolto-

, viestintä- ja muissa asiantuntijatehtävissä toimiessa. Samassa yhteydessä ehdotetaan muutettavan ajoneuvolain 30 § ja siihen liitännäistä autoverolain 14 § siten, että sopimuspalokuntien ajoneuvohankintamahdollisuudet laajenisivat. Ehdotettu ajoneuvolain 30 § uusi 3) on muotoilultaan huomioiden aiemmat tarkennustarpeet ja niiden perustelut, riittämätön ja toiminnallisesti epäselvästi kirjoitettu. Korjaamalla ajoneuvolain 30 § ja autoverolain 14 § muutosta hienoisesti voidaan edelleen varmistaa valtion verotukien kohdentuminen tarkoituksen mukaisesti, mutta myös turvata sopimuspalokunnille tarkoituksenmukaiset mahdollisuudet käyttää omaa varallisuuttaan pelastustoimea tosiasiallisesti parhaiten tukeviin investointeihin. Lausuttavan esityksen mukainen lakimuutos ei tosiasiaa sellaisenaan ole johtamassa tarkoituksenmukaiseen lopputulokseen. Sopimuspalokuntien toimintaedellytysten ylläpitäminen ei ole pelastustoimesta erillistä yhdistystoimintaa, vaan välttämätön edellytys sille, että sopimuspalokunnat kykenevät tuottamaan pelastustoimen palveluja yhteiskunnalle. Hallitusohjelman mukaisesti, sopimuspalokuntien asemaa ja toimintaedellytyksiä tulee vahvistaa.

Ajoneuvolaki 30 § – pelastusauton määritelmä

Hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvolain (82/2021) 30 §:n 1 momenttia. Voimassa oleva pykälä säätelee pelastusauton määritelmän. Esityksellä lisätään määritelmään uusi 3 kohta: sopimuspalokunnan käytössä oleva nelivetoinen lava-auto (avoin tai katettu, kokonaismassa enintään 3,5 tonnia). Pykälä määrittelee samalla, mitä ajoneuvoja voidaan rekisteröidä pelastusautoiksi. Muutoksen vaikutukset ulottuvat siten huomattavasti myöhemmänä muutettavaksi esitettyä verotusta laajemmalle myös silloin, kun sopimuspalokunta hankkii ajoneuvon kokonaan omalla rahoituksellaan odottamatta saavansa valtion tukea. Palosuojelurahaston tulee kuitenkin aikanaan huomioida muuttunut lainsäädäntö avustusperiaatteissaan.

SSPL kannattaa esitysluonnoksen linjausta lisätä ajoneuvotyyppi sopimuspalokuntien pelastusautomääritelmään. Lisäys on kuitenkin todelliset toimintatarpeet ja markkinoilla olevat ajoneuvot huomioiden riittämätön.

SSPL esittää, että ajoneuvolain 30 §:n 1 momentin uudesta 3 kohdasta poistetaan nelivetoisen ajoneuvon ja lavarakenteen vaatimukset. Sopimuspalokunnalla tulee olla mahdollisuus hankkia toiminnan kannalta tarpeellinen M- tai N-luokan ajoneuvo (kokonaismassa enintään 3,5 tonnia), jota se käyttää pelastustoimen tehtäviin.

- Taajama-alueilla tai asfalttiteihin painottuvissa olosuhteissa kaksivetoinenkin ajoneuvo voi olla tarkoituksenmukainen valinta ja riittää toiminnan tarpeeseen.
- Lavarakennevaatimus sulkee pois toiminnassa tarpeelliset henkilöiden kuljettamiseen soveltuvat maastoautot, sekä kaluston kuljettamiseen soveltuvat pakettiautot.
- Nelivetoisia sähköisiä M1-luokan ajoneuvoja on saatavissa, mutta 1+8-paikkaisia sähköisiä miehistöautoja ei käsityksemme mukaan ole markkinoilla lainkaan. Nykyiset vaatimukset rajoittavat sopimuspalokuntien siirtymistä vähäpäästöisiin ajoneuvoihin.
- SSPL:n aiemman lausunnon (VN/3743/2024) mukaisesti laajempi määritelmä tukisi sopimuspalokuntien toimintakyvyn kokonaisvaltaisempaa turvaamista.
- Sisäministeriön joulukuussa 2025 julkaiseman selvityksen mukaan puolella hyvinvointialueista sammutuskaluston keski-ikä on lähes tai yli 20 vuotta, ja kaluston ikärakenne ei ole kestäväällä pohjalla, eikä pelastustoimen rahoitus kata kustannuksia.

Selvitys edellyttää, että kalustoa uudistetaan kustannustehokkaasti. Tämä on suora peruste sille, miksi sopimuspalokuntia ei tule lainsäädännöllä ohjata kalliimpiin rakenteellisiin ratkaisuihin silloin, kun edullisempi ja tarkoituksenmukaisempi vaihtoehto riittäisi toiminnan tarpeisiin.

SSPL ehdottaa, että ajoneuvolain 30 §:n 1 momentin 3 kohta muotoillaan seuraavasti:

“3) sopimuspalokunnan käytössä oleva kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnia oleva M- tai N-luokan ajoneuvo, joka soveltuu käytettäväksi pelastustoimen tehtäviin;”

Voimassa olevassa laissa ja hallituksen esityksessä säilytetään miehistöautoille vaatimus kuljettajan lisäksi vähintään kahdeksalle henkilölle (1+8). SSPL on aiemmin esittänyt tämän laskemista 1+6:een. 1+8-vaatimus sulkee edelleen pienemmät miehistöautot pois. Mikäli pääehdotus (nelivetoisuus- ja lavavaatimuksen poisto) hyväksytään, jää miehistöautokohta tarpeettomaksi. Mikäli tekemäämme tarpeellista muutosehdotusta lain 3) ei noudateta, SSPL esittää 4) kohdassa tarkoitetun miehistöauton paikkaluvun laskemista 1+6:een, jotta markkinoilla normaalisti saatavissa olevia ajoneuvoja voidaan hankkia tulevaisuudessakin.

Lain perustelumuistiossa tai Traficomien ohjeistuksessa on syytä selventää seuraavat tulkintakysymykset:

- 'Käytössä' -ehdon tulkinta, onko riittävää, että ajoneuvo on yhdistyksen hallinnassa ja vakituisesti pelastustoimikäytössä (leasingmahdollisuus), vai edellytetäänkö rekisteröintiä sopimuspalokunnan nimiin?
- 'Yksinomaan pelastustoimen tehtäviin' -ehto, esimerkiksi palokuntanuorisotoiminta on sopimuspalokuntatoiminnan olennainen toimintamuoto, mutta se ei ole pelastustoimen tehtävä juridisessa mielessä. Ehtoa tulisi tarkentaa niin, että se vastaa sopimuspalokuntatoiminnan tosiasiallista kokonaisuutta, eikä sulkisi pois esimerkiksi nuorisotoimintaa, palokuntatoiminnan harrastustoimintaa, erilaisia viestintätilaisuuksia taikka osalle sopimuspalokunnista toiminnan ylläpitämiseksi merkittävää varainhankintatoimintaa. Nykyinen sanamuoto jättää pelastusauton sallitun käytön kannalta olennaisia toimintoja tulkinnanvaraisiksi. Epäselvyys koskee myös sopimuspalokuntien tuottamia ensivastepalveluja sekä mahdollisia muita ensihoitopalveluun liittyviä tehtäviä. Vaikka tällaiset tehtävät muodostavat monilla alueilla olennaisen osan sopimuspalokunnan operatiivisesta toiminnasta, ne eivät välttämättä ole pelastuslain tarkoittamia pelastustoimen tehtäviä.

Autoverolaki 14 § – autoverotuen kuoleentumisaika

Hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi autoverolain (777/2020) 14 §:n 2 ja 3 momenttia siten, että ajoneuvolain 30 §:n 1 momentin uuden 3 kohdan (sopimuspalokunnan lava-autot) mukaisia ajoneuvoja ei pidetä autoverovapaina 14 §:n 2 ja 3 momentin mukaisessa kuoleentumissääntelyssä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että näihin autoihin ei sovelleta pelastusautoille säädettyä 48 kuukauden autoverotuen kuoleentumisaikaa, vaan ajoneuvon poistuessa pelastustoimikäytöstä sovelletaan yleistä autoverolain pääsääntöä.

Esitetty poikkeus verotuskäytäntöön on tarpeeton ja eriarvoistaa pelastustoimen kalustohankintoja. Lisäksi laissa ei nyt riittävän selkeästi ilmaista, kenen vastuulle jäljelle jäävän autoveron maksaminen tulee esimerkiksi tilanteessa, jossa pelastusajoneuvon omistaja on ollut leasingyhtiö. Osan sopimuspalokuntien hankkiman ajoneuvokaluston eriarvoinen verokohtelu ei tue voimassa olevan hallitusohjelman kirjausta sopimuspalokuntien toimintaedellytysten turvaamisesta. Verotuesta valtiolle koituvat verokertymän menetykset olisivat erittäin marginaalisia, sillä pahimmassa tapauksessa ilman täyttä verotukea sopimuspalokunnat eivät omalla rahallaan hankkisi tätä kalustoa pelastustoimen käyttöön. SSPL pitää valmistelussa esitettyä jopa 250 auton hankintamäärää ylimitoitettuna arviona. Todennäköinen hankintamäärä jäisi olennaisesti tätä pienemmäksi, erityisesti jos sääntely säilyy ajoneuvotyypin, käyttötarkoituksen ja veroseuraamusten osalta epäselvänä.

SSPL esittää, että ajoneuvolain 30 §:n 1 momentin uudessa 3 kohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin sovelletaan muiden pelastusautojen tavoin autoverolain 14 §:ssä säädettyä 48 kuukauden kuoleentumisaikaa. Ilman pelastusajoneuvojen tasapuolista verokohtelua sopimuspalokunnilla ei ole enää mahdollisuutta hankkia tarvitsemiaan autoja ja näiden ajoneuvojen investointivastuut siirtyvät hyvinvointialueille viiveellä ajoneuvojen vanhetessa ja poistuessa käytöstä.

Pelastuslaki 32 § - pelastustoiminnan sisältö

Pelastuslain 32 §:n uudistaminen on perusteltua esityksen mukaisesti. Samalla olisi syytä arvioida, kattaako pykälä ja sen perustelut riittävän selkeästi myös pelastustoimen toimintakyvyn ylläpitämiseen liittyvät tehtävät, kuten koulutuksen, harjoittelun, osaamisen ylläpitämisen ja muut pelastustoimen suorituskyvyn kannalta välttämättömät tukitoiminnot. Näiden aseman selkeyttäminen vähentäisi myöhempiä tulkintaongelmia. Perusteluissa tulisi lisäksi täsmentää kiireellisyys käsitettä siten, ettei pitkäkestoisen pelastustehtävän myöhempi vaihe jää pelastustoiminnan määritelmän ulkopuolelle vain sen vuoksi, että välitön vaaran lisääntyminen on jo saatu estettyä.

SSPL pitää myönteisenä, että hallituksen esityksessä pelastustoimen käsitettä täsmennetään ja sen käyttöä yhdenmukaistetaan. Samalla olisi kuitenkin tärkeää huolehtia siitä, että sama käsitteellinen laajennus näkyy johdonmukaisesti myös muussa sääntelyssä, erityisesti ajoneuvolain 30 §:n soveltamisessa.

Pelastuslaki 57 § – kelpoisuusvaatimukset ja sopimuspalokuntien tuki- ja asiantuntijatehtävät

Hallituksen esityksessä ehdotetaan pelastuslain 57 §:ään lisättäväksi uusi 3 momentti. Uudella momentilla pelastuslaitoksen päätoiminen henkilöstö vapautetaan 1 momentin kelpoisuusvaatimuksista silloin, kun he toimivat tilanne- ja johtokeskuksen päivystäjänä tai pelastustoiminnan huolto- ja tukitoiminnoissa ilman pelastuslain 36 §:n mukaisia viranomaistoimivaltuuksia.

Muutoksen taustalla on käytännön tarve selkeyttää tilannetta, jossa esimerkiksi muonitus-, korjaamo- ja viestintähenkilöstö on osallistunut pelastustoimintaan ilman operatiivista pelastusalan tutkintoa, mutta voimassa oleva laki on jättänyt tulkinnanvaraisuutta kelpoisuusvaatimuksen soveltamisesta.

SSPL kannattaa ehdotettua uutta 3 momenttia. Vapautus on perusteltu ja selkeyttää tilannetta pelastuslaitoksen päätoimisen henkilöstön osalta. Lakimuutosta ei kuitenkaan tule rajata tiukasti tiettyihin ammattinimikkeisiin, vaan laki tulee kirjoittaa työtehtävien hoitamisen mahdollistavaksi todelliset tarpeet ja käytännöt huomioiden.

SSPL esittää, että vastaava vapautus ulotetaan myös sopimuspalokuntien huolto-, tuki- ja asiantuntijatehtävissä toimiviin henkilöihin. Nykyinen 3 momentti (esityksen myötä 4 momentti) koskee sopimuspalokuntien koulutusvaatimuksia, mutta siihen ei alkuperäisessä esityksessä tehdä vastaavaa täsmennystä.

Sopimuspalokunnissa on laaja kirjo tehtäviä, joissa toimivat henkilöt eivät osallistu varsinaiseen pelastustoimikelpoisuutta vaativaan pelastustoimintaan. Näissä tehtävissä vaadittava erityisosaaminen poikkeaa luonteeltaan operatiivisesta pelastustoimen osaamisesta, ja kelpoisuusvaatimusten tulee heijastaa tätä.

Erityiskyvykkyyksien kehittäminen on pelastustoimen kansallinen prioriteetti. Sisäministeriön oma selvitys edellyttää, että pelastajien rekrytointi sekä ammatin vaatimat koulutukset, harjoitukset ja osaamisen kehittäminen tulee varmistaa myös erityistilanteisiin vastaamiseksi. Kelpoisuusvaatimukset, jotka estävät erikoisosaajien, kuten koiraohjaajien tai aluskippareiden integroinnin sopimuspalokuntiin ilman operatiivisen pelastustoiminnan koulutuspolkua, ovat suorassa ristiriidassa tämän kansallisen tavoitteen kanssa. Lainsäädännön tulee mahdollistaa erikoisosaamisen hyödyntäminen matalalla kynnyksellä, ei lisätä hallinnollisia esteitä.

Keskeisiä tehtäväryhmiä, joita muutos koskisi ovat esimerkiksi:

Alusten kuljettaminen. Sopimuspalokunnat operoivat pelastustoiminnassa myös isompia (E- ja F-luokan) aluksia, joiden kuljettaminen edellyttää merkittävää ja jatkuvaa panostusta kelpoisuuksien ylläpitoon. Veneen kuljettajan rooli on yksinomaan aluksen turvallinen ohjaaminen tai aluksen kapteenina siitä vastaaminen, eikä hän välttämättä osallistu pelastustoiminnan operatiivisiin toimenpiteisiin lainkaan. Pelastustoimen koulutuspolkuun perustuva kelpoisuusvaatimus ei ole tarkoituksenmukainen, vaan toimintaan riittäisi asianmukainen alustoiminnan pätevyys ja perehtyminen pelastustoiminnan toimintaympäristöön.

Sortumaetsintäkoirakot. Sortumapelastuksen (SOPE) kyvykkyyden kehittäminen on parhaillaan merkittävä kansallinen painopiste. Sortumaetsintäkoirakko, koira ja ohjaaja, ovat olennainen osa SOPE-toimintaa. Koiraohjaajan tehtävä on erittäin vaativa ja edellyttää vuosia kestävästä koiran kouluttamisesta ja yhteistoimintaharjoittelua. Koiraohjaajan ensisijainen asiantuntemus kohdistuu koiran hallintaan ja etsintämenetelmiin, ei pelastustoiminnan operatiivisiin tehtäviin. Perehtyminen pelastustoiminnan toimintaympäristöön on riittävä vaatimus.

Muut huolto- ja tukitehtävät. Vastaava tilanne koskee huoltoajoneuvojen kuljettajia, muonitushenkilöstöä ja kalustuhuollossa toimivia henkilöitä. Näissä tehtävissä operatiivinen pelastustoimintaosaaminen ei ole tehtävän suorittamisen kannalta olennaista.

Ei olisi johdonmukaista, että päätoimiselle henkilöstölle kirjataan vapautus huolto- ja tukitehtävissä, mutta sopimuspalokuntalaisten osalta tätä ei tehtäisi. Epäselvyys voi johtaa

tulkintaan, jonka mukaan sopimuspalokuntien tukitehtävissä toimivilta edellytetään 57 §:n 4 momentin mukaista koulutusta, vaikka se ei ole tehtävän luonteen perusteella perusteltua.

SSPL esittää kaksi vaihtoehtoista tapaa toteuttaa muutos:

Vaihtoehto A: Uuden 3 momentin kirjausta laajennetaan niin, että se koskee myös sopimuspalokuntien huolto- ja tukitoiminnoissa sekä asiantuntijatehtävissä toimivia henkilöitä (ei vain pelastuslaitoksen päätoimista henkilöstöä).

Vaihtoehto B: Sopimuspalokuntia koskevaa 4 momenttia täsmennetään lisäämällä nimenomainen maininta siitä, että kelpoisuusvaatimukset eivät koske huolto- ja tukitoiminnoissa sekä muissa asiantuntijatehtävissä toimivia sopimuspalokuntien jäseniä.

Kummassakin vaihtoehdossa edellytetään, että pelastustoimintaan osallistuvan henkilöstön koulutusvaatimuksesta vapautetut henkilöt eivät käytä 36 §:n mukaisia viranomaistoimivaltuuksia. Henkilöltä voidaan edellyttää tehtävän vaatimaa pätevyyttä ja osaamista sekä riittävää perehdytystä pelastustoiminnan toimintaympäristöön, mutta ei tehtävän kannalta tarpeetonta muodollista pelastusalan koulutusta.

Muut jatkovalmistelun tarpeet

Lausuttavana oleva esitys sisältää useita tarpeellisia yksittäisiä muutoksia, mutta se ei ratkaise kaikkia sopimuspalokuntatoiminnan toimintaedellytyksiin liittyviä rakenteellisia ongelmia. SSPL pitää tärkeänä, että näiden kokonaisuuksien jatkovalmistelu käynnistetään erikseen. Jatkovalmistelussa on otettava kantaa ja ratkaistava erilaisin tavoin sopimuspalokuntatoimintaan ja pelastustoimen toimintaan vapaaehtoisesti osallistuvien henkilöiden asema, vastuut ja velvoitteet.

Lainsäädännössä on nykyistä sääntelyä selkeämmin määritettävä vastuut esimerkiksi työturvallisuuslain soveltamisesta ja siitä vastuutahosta, joka on vastuussa sopimuspalokuntalaisen ja vapaaehtoisesti pelastustoimen toimintaan osallistuvan henkilön toimintaan. Lisäksi on selvennettävä pelastuslaitosten sivutoimisen sopimushenkilöstön koulutuksen omaavien (eli sopimuspalokuntalaisten) asemaa, vastuita ja velvoitteita. Työ edellyttää useiden eri lakien ja asetusten kokonaisvaltaista tarkastelua huomioiden koko käsiteltävä ilmiö, ei pelkästään pelastuslain näkökulmasta tarkasteltuna.

Pelastuslain 55 § – sopimushenkilöstön koulutuksen saatavuus

Sopimuspalokuntakentältä on jo pitkään välittynyt viesti sopimushenkilöstön koulutuksen kasvavasta koulutusvajasta. Koulutusvajeen taustalla vaikuttavat useat tekijät, mutta rahoituksen ohella merkittäväksi haasteeksi on muodostunut koulutuksen järjestämiskapasiteetti. Koulutuksen riittämätön saatavuus vaikeuttaa uusien sopimuspalokuntalaisten kouluttamista sekä nykyisen henkilöstön osaamisen ylläpitämistä ja kehittämistä.

SSPL katsoo, että pelastuslain 55 §:n jatkovalmistelussa tulisi arvioida mahdollisuutta laajentaa sopimushenkilöstön koulutuksen järjestämistä myös muiden sisäministeriön

hyväksymien koulutuksen järjestäjien toteutettavaksi. Koulutuksen sisällöllinen ohjaus, valtakunnallinen yhdenmukaisuus ja laadunvarmistus säilyisivät edelleen sisäministeriön vastuulla.

SSPL ehdottaa, että pelastuslain 55 §:n 2 momenttia muutettavaksi esimerkiksi seuraavasti:

Sisäministeriö voi hyväksyä myös muun julkisyhteisön ylläpitämän oppilaitoksen kuin Pelastusopiston antamaan pelastusalan ammatillista peruskoulutusta sekä sopimushenkilöstön koulutuksen osalta myös muun sisäministeriön hyväksymän koulutuksen järjestäjän.

Tällainen ratkaisu parantaisi sopimushenkilöstön koulutuksen alueellista saatavuutta, helpottaisi koulutusvajeen hallintaa ja vahvistaisi pelastustoimen toimintakykyä vaarantamatta koulutuksen laatua tai valtakunnallista yhdenmukaisuutta. Koulutuksen saatavuuden turvaaminen on keskeinen edellytys sille, että sopimuspalokunnat kykenevät myös tulevaisuudessa täyttämään pelastuslaissa niille asetetut tehtävät ja ylläpitämään riittävää operatiivista suorituskkyä koko maassa.

Suomen Sopimuspalokuntien Liitto ry - Finlands Avtalsbrandkårers Förbund rf

Aleksi Peurala
Järjestöpäällikkö