Osaamisen ennakointifoorumin

Liikenne ja logistiikka –ennakointiryhmä

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

LVM/147/03/2018

**LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYSLUONNOKSESTA KOSKIEN LIIKENNEPALVELUHANKKEEN KOLMATTA VAIHETTA (LVM/147/03/2018)**

Osaamisen ennakointifoorumin Liikenne ja logistiikka –ennakointiryhmä haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan Liikennepalveluhankkeen kolmanteen vaiheeseen sisältyvistä kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyttä koskevista esityksistä seuraavaa:

EU:n ammattipätevyysdirektiivi 2003/59/EY sisältää kaksi rinnakkaista tapaa saavuttaa perustason ammattipätevyys: koulutuspainotteinen (280 h koulutus + koe) ja koepainotteinen (pelkkä koe) järjestelmä. Molemmat johtavat perustason ammattipätevyyden saavuttamiseen samoilla ikärajoilla. Lisäksi molempiin perusjärjestelmiin voidaan liittää nopeutetun koulutuksen järjestelmä (140 h + koe), jota käytettäessä vähimmäisikärajat ovat korkeammat. Suomessa on nykyisin käytössä koulutuspainotteinen järjestelmä lisättynä nopeutetun koulutuksen järjestelmällä. Käytännössä nykyjärjestelmämme merkittävin, alan työvoiman saantiinkin vaikuttava ”epäkohta” on liittynyt Puolustusvoimien antaman nopeutetun kuljettajakoulutuksen korkeampiin vähimmäisikärajoihin, mikä on aiheuttanut kotiutumisvaiheessa alle 21-vuotiaiden siirtymistä töihin kuljetusalan ulkopuolelle.

EU:n komission 23.3.2018 antamassa vastauksessa MEP Merja Kyllösen tekemään kirjalliseen kysymykseen vahvistetaan mahdollisuus käyttää samassa jäsenvaltiossa sekä koulutus- että koepainotteista järjestelmää. Hallituksen esitysluonnos pohjautuukin siihen, että Suomessa otettaisiin käyttöön kaikki perustason ammattipätevyyden suorittamistavat: koulutuspainotteinen, koepainotteinen ja nopeutetun koulutuksen järjestelmä.

Liikenne ja logistiikka –ennakointiryhmä pitää sinällään kaikkien kolmen perustason ammattipätevyyden suorittamistavan käyttöönottoa hyvänä. Mallin oikea käyttöönotto vaatii kuitenkin perusteellista eri lainsäädäntöjen ja käytännön asioiden selvittämistä, jota ei ole vielä valitettavasti tehty. Sen vuoksi ***esitämme seuraavaa:***

***Puolustusvoimia ja pääesikuntaa koskevat muutokset sekä-että –mallin käyttöön ottamiseksi ja koulutuskeskushyväksynnän siirtämiseksi Liikenteen turvallisuusvirastolta pääesikunnalle toteutetaan nyt esityksen mukaisesti Liikennepalveluhankkeen kolmannen vaiheen yhteydessä.***

***Muilta osin hallituksen esitysluonnoksen sisältämiä muutoksia ei toteuteta vielä Liikennepalveluhankkeen kolmannessa vaiheessa, vaan niiden toteutus valmistellaan mahdollisimman pian perustettavassa eri viranomais- ja toimialatoimijoiden asiantuntemusta hyödyntävässä työryhmässä samalla tavoin kuin aikanaan tehtiin EU:n ammattipätevyysdirektiivin kansallisen voimaansaattamisen osalta (opetusministeriön vuonna 2003 perustettu työryhmä).***

Ammatillisen koulutuksen asema ammattikuljettajien pääväylänä työelämään tulee turvata jatkossakin. Ammatillisen osaamisen vaatimukset kasvavat muun muassa digitalisaation, ympäristövaatimusten, uusien palvelukonseptien ja suurempien ajoneuvoyksiköiden myötä. Ammatillisen koulutuksen reformin mukaista on saada tunnistettua ja tunnustettua olemassa olevaa osaamista mahdollisimman laajasti riippumatta osaamisen kartuttamistavasta, ja sekä-että –malli mahdollistaisi oikein toteutettuna myös kuljetusalan ammatillisen koulutuksen saattamisen lähemmäksi reformin mukaista tilaa. Koska avoimia kysymyksiä yksityiskohtaisen toteutuksen ja ammatillista koulutusta koskevan lainsäädännön muutostarpeiden osalta on paljon, tärkeää olisi, että työryhmässä tarkasteltaisiin asioita ensimmäistä kertaa kokonaisuutena: ammattipätevyys, ajokortti ja ammatillinen koulutus – tähän asti muutoksia on toteutettu vain pala kerrallaan huomioimatta kokonaisuutta.

Kuten esitysluonnoksessa on todettu, sekä-että –mallin käyttöönottaminen vaatisi muutoksia ammatillisen koulutuksen lainsäädäntöön monelta osin. – Miten koepainotteisessa vaihtoehdossa huomioidaan niin sanottu SORA-lainsäädäntö, jolla varmistetaan, että henkilö on terveydentilaltaan, toimintakyvyltään tai rikostaustaltaan kykenevä ja soveltuva lopulta ammattikuljettajan työhön? Miten ammatillisten tutkintojen näyttöjen arviointia ja arvioijia koskevat säännökset mukautetaan perustason ammattipätevyyden koepainotteiseen järjestelmään? Miten varmistetaan maantieteellinen kattavuus? Kuinka käytännön valvonta toteutetaan? Kuka antaa todistukset? Ym.

Koska opetus- ja kulttuuriministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymiä koulutuskeskuksia ja koejärjestelyitä koskevat säännökset menevät ristiin ja niillä on heijastusvaikutuksia toisiinsa, työryhmässä tulee käsitellä molemmat kokonaisuudet samanaikaisesi. Yhteismitallisuus myös laadun ja luotettavuuden osalta tulee varmistaa näiden kahden järjestelmän osalta, mikä ei nyt esityksessä toteudu, sillä Liikenteen turvallisuusviraston järjestelmässä toimijoiden vaatimuksia on esitetty madallettavaksi. Työryhmätyössä on varmistettava, että kuljettajien ammattipätevyyden edellytyksenä oleva perusosaamistaso ei laske, suoritetaanpa perustason ammattipätevyys millä tavalla ja minkä toimivaltaisen viranomaisen järjestelmässä tahansa.

Samassa työryhmässä olisi hyvä käsitellä ne kansalliset muutostarpeet ja toteutustavat, joilla 18.4.2018 annettu direktiivi 3028/645/EU maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta saatetaan kansallisesti voimaan.

Helsingissä 18. päivänä kesäkuuta 2018

LIIKENNE JA LOGISTIIKKA –ENNAKOINTIRYHMÄ

Jouko Sohlberg

puheenjohtaja