



19.06.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 VALTIONEUVOSTO

Viite LVM/147/03/2018

Asia **Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

Opetus- ja kulttuuriministeriö esittää lausuntonaan liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotuksista seuraavaa:

Liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt lausuntokierrokselle luonnoksen liikennepalvelulain kolmanneksi vaiheeksi. Esitys sisältää osioita mm. tavaraliikenteen digitalisaatioon, postipalveluja koskevien tietojen hyödyntämiseen, tieliikenteen ammattipätevyyteen, meriliikenteen ammattipätevyyteen sekä liitelakien muutosehdotuksia. Opetus- ja kulttuuriministeriö kiittää mahdollisuudesta antaa asiassa lausunto. Ministeriön lausunto keskittyy tieliikenteen ammattipätevyyteen liittyviin muutosehdotuksiin.

Lakiesityksessä esitetään, että lait on tarkoitus tulla voimaan 1.3.2019 alkaen. Opetus- ja kulttuuriministeriö pitää esitettyä aikataulua opetushallinnon osalta mahdottomana. Opetus- ja kulttuuriministeriö ei ehdi valmistelemaan muutoksia omaan lainsäädäntöönsä (laki ammatillisesta koulutuksesta 531/2017), koska esitys tuli liian myöhään OKM:n tietoon eikä valmistelua ole tehty aikaisempiin asiasta LVM:n kanssa. Opetus- ja kulttuuriministeriö pystyy tekemään omaan lainsäädäntöön tarvittavat muutokset vasta seuraavan hallituksen aika. Lainsäädäntöä koskevat valmistelut voidaan käynnistää syksyllä 2018 ja ammattipätevyyskoulutusta koskeva korjattu ammatillisen koulutuksen lainsäädäntö tulisi voimaan 1.1.2020 alkaen. OKM:n esittää, että LVM:n muuttaa esitettyä lakia siten, että opetustushallintoa koskevat muutokset tulisivat voimaan 1.1.2020 alkaen.

Esityksessä ehdotetaan, että kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyden suorittamisessa lisätään käytettävissä olevia vaihtoehtoja ottamalla myös koevaihtoehto käyttöön nykyisten koulutusvaihtoehtojen rinnalle. Opetus- ja kulttuuriministeriö kannattaa kyseistä muutosta, mutta näkee, että muutos on niin merkittävä ammatilliseen kuljettaja koulutukseen, että sen vaikutukset on selvitettävä paremmin. Ministeriöllä ei ole tässä aikataulussa mahdollista tehdä perusteellisempaa vaikuttavuusarviota. Koemallin onnistunut käyttöönotto vaatii kuitenkin perusteellista eri lainsäädäntöjen ja käytäntöjen selvittämistä sekä ratkaisujen löytämistä. Tämän johdosta OKM:n esittää, että valmistelua jatketaan syksyllä yhteistyössä OKM:n, LVM:n, OPH:n ja Trafín kanssa. Opetus- ja kulttuuriministeriö näkee, että eri

hallinnonalalla ei voi olla eri käytäntöjä koevaihtoehdon toteuttamisessa ja se ei ole myöskään tasa-arvoinen yksilön näkökulmasta. Eri käytännön eri hallinnon aloilla aiheuttavat myös koulutettavien osalta epätasa-arvoisuutta.

OKM:n joutuu lainsäädäntömuutoksissa käymään läpi mm. nykyisen kuljettajakoulutuksen tutkintorakenteen, rahoitusjärjestelmän ja työelämätoimikunnan tehtävät. Myös Opetushallitus joutuu muuttamaan tutkinnon perusteita. LVM:n lausunnossa todetaankin, että kohdassa 3.3 Keskeiset ehdotukset, 3.3.2 Tieliikenteen ammattipätevyys (s.32), että ammatillisen koulutuksen lainsäädäntöön vaaditaan kuitenkin muutoksia, erityisesti osaamisen osoittamisen, arvioinnin, arvioijien ja todistusten sekä työelämätoimikuntien tehtävien osalta.

OKM:n näkee, että tieliikenteen ammattipätevyys valmistelussa ei ole riittävästi huomioitu koevaihtoehdossa nousevia turvallisuuskysymyksiä. Ehdotuksessa perustason ammattipätevyyden saavuttaminen näyttökokeella (8§) tapahtuisi siten, että kokeen kesto on vähintään neljä tuntia ja käytännön kokeen kesto on vähintään kaksi tuntia, josta ajokokeen osuus on vähintään 90 minuuttia. Varsinaista ajokorttikokeesta poikkeavaa kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammatillista osaamista osoitettaisiin käytännössä vain puoli tuntia. Opetus- ja kulttuuriministeriö näkee, että näin lyhyellä käytännön kokeella ei pystytä uskottavasti turvaamaan vaativan kuljettajakoulutuksen osaamisen osoittamista eikä varmistamaan sitä, että kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden suorittaneiden käytännön osaaminen olisi riittävällä tasolla kuljettajan tehtävien hoitamiseen. Direktiivin mukainen koejärjestely suosii teoreettisesti lahjakkaita, ja pelkkä teoreettinen tieto ei riitä kuljettajan tehtävissä. Lisäksi valmistelussa ei ole otettu huomioon ns. SORA-säännöksiä, joissa säädetään toimenpiteistä, joilla varmistetaan mm. opiskelijan ja liikenteen turvallisuus. Esityksen osalta on mahdollista, että koevaihtoehdossa koulutuksen järjestäjä ei välttämättä tapaa kokeen suorittajaa ennen kokeeseen osallistumista. Mikäli koevaihtoehdot otetaan käyttöön, joudutaan SORA-säännösten soveltaminen kuljettajakoulutukseen käymään uudelleen läpi liikenteen turvallisuuden takaamiseksi.

Opetus- ja kulttuuriministeriö katsoo, että koevaihtoehdon mukaan tulo järjestelmään vaikuttaa kuljetusalan koulutuksen ja tutkintojen kysyntään, tarjontaan ja järjestämisen edellytyksiin sekä sitä kautta edellytyksiin vastata työelämän tarpeisiin. Koepainotteisessa järjestelmässä perustason ammattipätevyyden hankkiminen ja osoittaminen irtautuisi ammatillisten tutkintojen muista osaamisvaatimuksista. Tämä voi heikentää osaltaan kuljetusalan ammatillisten tutkintojen merkitystä alalla tarvittavan laaja-alaisen osaamisen tuottamisessa. Opetus- ja kulttuuriministeriö näkee esitetyssä koevaihtoehdon vaarana sen, että kuljetusalan osaaminen kapeutuisi merkittävästi, mikä heikentäisi kuljetusalan työtehtävissä toimivien mahdollisuuksia sijoittua muihin työtehtäviin tilanteissa, joissa kuljetusalan työtehtävät vähenisivät. Ottaen huomioon esimerkiksi teknologisen kehityksen myötä kuljetusalalla ennakoitavat merkittävät muutokset työtehtäviin ja niiden osaamisvaatimukseen, alan tehtävissä toimimisen edellyttämän ammattitaidon sitominen perustason ammattipätevyyskokeeseen voi heikentää merkittävästi yksilöiden mahdollisuuksia työllistyä alan muihin tehtäviin tai muille logistiikka-aloille kun kuljettajatehtävät nykymuodossaan väistämättä tulevat tulevaisuudessa vähenemään merkittävästi.

Koevaihtoehdon mukaan tulo voi vaikuttaa myös kuljetusalan koulutuksen tarjontaan ja sitä kautta ammattitaitoisen työvoiman saatavuuteen. Ammatillisen koulutuksen järjestäjien toiminnalliset ja taloudelliset edellytykset järjestää pitkäkestoista ja tutkintotutkintotavoitteista kuljettajakoulutusta heikkenisivät, mikäli alan tehtäviin voidaan tulla ehdotetulla lyhyellä koulutuksella tai pelkällä esityksen mukaisella teoriapainotteisella näyttökokeella. Ammatilliset tutkinnot on rakennettu työelämän

tarpeiden mukaisesti ja ne tuottavat ammattipätevyyden lisäksi merkittävästi laaja-alaisempaa osaamista. Koevaihtoisen koulutuksen mukaan tulon riskinä on, että tutkintokoulutuksen volyymit laskevat merkittävästi nykyisestä, koska tutkinnon suorittamisella ei enää jatkossa olisi merkitystä kuljettajatehtäviin pääsyn kannalta.

Ammatillisen koulutuksen reformissa uudistettiin koulutuksen rahoitusjärjestelmä perustumaan toiminnan vaikuttavuuteen ja tuloksellisuuteen siten, että nykyistä merkittävästi suurempi osuus rahoituksesta määräytyisi aikaansaatuisten tutkintojen ja niiden osien perusteella sekä tutkinnon tai sen osan suorittajan työllistymisen perusteella. Kuljetusalan koulutus on vaatinut suuria investointeja ja koulutuksessa tarvittavan infrastruktuurin ylläpitämien on myös kallista. Ehdotettu uusi koevaihtoehto ja sen rinnalla oleva nopeutetun koulutuksen järjestelmä ei turvaa ammatillisen koulutuksen järjestäjille koulutukseen liittyvää rahoituksellista pohjaa, koska riski siihen, että tutkinnon suorittaminen jäisi kesken erillisen ammattipätevyyskokeen suorittamisen myötä todennäköisesti kasvaisi. Tällöin koulutuksen järjestäjien intressi ylläpitää kustannuksiltaan kallista koulutusta vähenisi merkittävästi. Ammatilliseen koulutukseen viime vuosina tehdyt rahoitusleikkaukset ovat nyt jo heikentäneet kuljettajakoulutuksen järjestämistä ja uudistus edelleen vaikeuttaisi koulutuksen resursointia tilanteessa, jossa koulutuksen järjestäjät ovat ammatillisen koulutuksen reformin ja sen yhteydessä tehtävän rahoitusjärjestelmän uudistamisen vuoksi muutoinkin epävarmoja tulevan rahoituksen suuruudesta ja kun rahoitus jatkossa määräytyisi nykyistä vahvemmin koulutuksen järjestäjän suorituskyvyn ja vaikuttavuuden perusteella. Tämän johdosta OKM:n joutuu selvittämään uuden koevaihtoehdon vaikutuksia rahoitusjärjestelmään.

Esityksen IV osan 1 luvun 16 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi, että kokeiden järjestämisestä ja valvonnasta vastaa Opetushallitus ja valvonnasta vastaa työelämän toimikunta. Ammatillisen koulutuksen laissa ei säädetä siitä, että Opetushallitus valvoisi työelämäntoimikuntia.

Opetus- ja kulttuuriministeriö kannattaa puolustusvoimia ja pääesikuntaa koskevia esityksiä. Ministeriön näkemyksen mukaan koevaihtoehdon tuominen puolustusvoimien kuljettajakoulutukseen esitetyssä aikataulussa on kannatettava.

Hallituskauden päättymisestä johtuen OKM:n on mahdollista valmistella esityksen edellyttämät lainsäädännölliset muutokset aikaisintaan 1.1.2020 voimaan tuleviksi. Muilta osin opetus- ja kulttuuriministeriöllä ei ole huomautettavaa lakiesitykseen.

Ylijohtaja

Mika Tammilehto

Opetusneuvos

Jukka Lehtinen