LAUSUNTO

 30.5.2017

Kiitos mahdollisuudestani lausua mielipiteitäni ehdotukseen Liikenteen palvelulain tieliikenteen ammattipätevyyksiä koskevaan osioon. Annan lausuntoni pykälien mukaisessa järjestyksessä.

6 § Perustason ammattipätevyyden saavuttaminen näyttökokeella

2 mom. Laki ei ota kokeen kestossa kantaa, onko kyseessä perustason koe vai perustasoa laajentava koe. On mielestäni kohtuutonta vaatia laajennuksessa samanmittaista teoriakoetta, koska käsiteltävät asiat ovat laajuudeltaan selvästi pienemmät.

5 mom. Toivoisin, että käytännön kokeessa ajoneuvovaatimuksena olisi kyseistä ajoneuvoluokkaa koskevat kouluautovaatimukset. Tällöin näyttökokeen ajoneuvona tavaraliikennepuolella olisi mahdollista käyttää myös matalalla laidalla olevaa lavarakennetta (esim. sora-autoa).

7 § Perustason ammattipätevyyden saavuttaminen nopeutetulla koulutuksella

2 mom. Taas toivoisin, että ajoneuvovaatimus muutettaisiin tutkintoajoneuvosta kouluajoneuvoksi.

3 mom. Tulisiko Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymät koulutusohjelmat ja kokeet noudatettavaksi myös Opetus- ja Kulttuuriministeriön toimiluvilla toimiville oppilaitoksille? Mikäli näin on, aiheuttaa se merkittävästi lisää byrokratiaa oppilaitosten arkeen.

11 § Koulutuskeskuksen kokeen arvioijat, opetushenkilöstö ja –välineet

4 mom. Ajo-opetuksen ajoneuvovaatimus…

Kaiken kaikkiaan suhtaudun kriittisesti siirtymiseen tutkintopainotteiseen perustason suorittamiseen. Tällä mallilla ei tulla ainakaan parantamaan alalle tulevien henkilöiden ammattitaitoa. Toisaalta tämä tulee lisäämään ammatillisessa kuljettajaopetuksessa byrokratiaa lisääntyvine kokeineen. Mikäli tähän kuitenkin päädytään, pitäisi ammatillisille oppilaitoksille antaa poikkeus kokeiden suorittamistapaan. Kokeet voisi sisällyttää ammattiosaamisen näyttöjen tai tutkintotilaisuuksien sisältöihin ja suorittaessaan koko logistiikan perustutkinnon (180 osp), katsottaisiin perustason ammattipätevyys suoritetuksi.

Näen tämän muutoksen äärimmäisen suurena riskinä kuljetusalan ammatillisen koulutuksen tulevaisuudelle. Tämä otetaan helposti rahoituksen vähentyessä säästökeinoksi, eli kun laissa ei ole määrätty pakollista opetusta, ei sitä tarjotakaan. Mikäli meiltä romutetaan ammatillinen kuljettajaopetus, tulee liikenneturvallisuus heikkenemään oleellisesti. Mielestäni näiden uudistusten yhteydessä tulisi tutkia myös liikenneturvallisuuteen koituvat uhkat.

Perustason ammattipätevyys ja jatkokoulutus tulisi selkeästi erottaa toisistaan. Tarkoitan tällä sitä, että laissa tulisi kieltää usean perustason kokeen suorittaminen samalta suoritealalta (hyväksyttyä perustason koetta ei saa uusia). Tällä varmistettaisiin se, että jatkokoulutus säilyy sen aidossa oikeassa merkityksessä.

Työpajassa esiin noussutta mahdollisuutta vapauttaa ammattipätevyysajo-opetuksen opettajavaatimus (ei enää välttämättä liikenneopettaja) en kannata. On varmasti olemassa hyviä kuljettaja-ammattilaisia (työpaikkaohjaajia) ja huonoja liikenneopettajia, mutta keskimäärin liikenneopettajilla on kuitenkin asenne liikenteen turvallisuutta kohtaan parempi. Myös opettamisen taito on varmasti keskimäärin liikenneopettajilla parempi kuin kuljettajilla.

Hämmästelen suuresti sitä, minkä tahon toiveesta tätä muutosta on lähdetty toteuttamaan. Työpajassahan totesimme, että Autoliikenteen työnantajaliitto ei ainakaan tätä ehdotusta kannata. Kenen etua tämä muutos ajaa, jos työnantajatkaan eivät tätä kannata.

Imatralla 30.5.2017

Olli Ruuskanen

Ammattipätevyyskoulutuksesta vastaava johtaja

Etelä-Karjalan koulutuskuntayhtymä