



Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi

LAUSUNTO

31.5.2017

Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, (LVM/905/03/2017)

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta. Koska liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy tiekuljetuksiin ja kappaletavara-liikenteeseen, painotetaan tätä näkökulmaa lausunnossa. Emme ota kantaa lain henkilöliikennettä koskeviin säädösesityksiin.

Lausunnon kaikki kohdat (1-5) ovat saman sisältöiset Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n ja Linja-autoliitto ry:n lausunnon kanssa.

1. Perustason ammattipätevyden saavuttaminen: II osan 3 luku

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 ammattipätevyden saavuttamiseen samoilla ikärajoilla. Lisäksi molempiin perusjärjestelmiin voidaan liittää nopeutetun koulutuksen järjestelmä (140 h + koe), jota käytettäessä vähimmäisikärajat ovat kuitenkin korkeammat. Suomessa on käytössä koulutuspainotteinen järjestelmä lisättynä nopeutetun koulutuksen järjestelmällä, ja valinta on aikanaan tehty kattavan kuljettajakoulutusdirektiiviyöryhmän selvityksen ja vaikutusarvioinnin pohjalta (opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2005:7).

Esitysluonnoksessa ehdotetaan perusjärjestelmän muuttamista koepainotteiseen järjestelmään säilyttäen lisäksi nopeutetun koulutuksen järjestelmä.

Nykyinen koulutuspainotteinen järjestelmämme perustason ammattipätevyden saavuttamistapana on lähtökohtaisesti hyvä ja toteutukseltaan toimiva. Järjestelmä on lisännyt selkeästi raskaan liikenteen kuljettajien osaamisen tasoa, työn arvostusta, kuljetusten laatua ja kuljetusalan imagoa. Valuivat ovat liittyneet lähinnä Puolustusvoimien antaman nopeutetun kuljettajakoulutuksen korkeampiin vähimmäisikärajoihin, mikä korjaantuu esitysluonnoksen II osan 3 luvun 16 §:n myötä.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen vaikutukset liikenneturvallisuuden lisäämisessä ovat Suomessa kiistattomat: vuonna 2005 raskaan liikenteen (kuorma- ja linja-auto) onnettomuuksissa kuoli 103 ja loukkaantui 1061 henkilöä. Vuonna 2016 kuolleiden määrä oli 75 ja loukkaantuneiden 394. Runsaassa kymmenessä vuodessa raskaan liikenteen onnettomuuksissa kuolleiden määrä on siis pienentynyt 28 % ja loukkaantuneiden 63 %. Koulutuksella on merkitystä.

Kaikissa muissa Pohjoismaissa ja Länsi-Euroopan maissa uskotaan kaikille ammattikuljettajille annettavan peruskoulutuksen olevan avain ammattitaidon ja liikenneturvallisuuden lisäämiseen ja varmistamiseen. Ammattitaitoiset kuljettajat ovat puolestaan avain kuljetusalan kehittymiseen ja menestymiseen. Länsi-Euroopan maista Saksa, Belgia ja Alankomaat ovat ainoat, jotka ovat valinneet ammattipätevyysdirektiivin koepainotteisen järjestelmän, mutta kaikissa niissäkin direktiivin koe liittyy kansallisesti säänneltyyn, jo ennen direktiivin voimaantuloa rakennettuun koulutusjärjestelmään, jota ei haluttu romuttaa. Esimerkiksi Saksassa koe liittyy kuljettajan ammatilliseen tutkintoon johtavaan oppisopimuskoulutukseen.

Esitämme ensisijaisesti, että perustason ammattipätevyyden hankkimistapaa ei rajoiteta lainsäädännössämme, vaan otetaan käyttöön kaikki ammattipätevyysdirektiivin 2003/59/EY sisältämät järjestelmät: koulutuspainotteinen, koepainotteinen ja nopeutettu koulutus. Tavoitteet ja lopputulema ovat kaikissa sama ja alemmat ikäraajat olisivat käytössä sekä koulutus- että koepainotteisessa järjestelmässä. EU:n komissio on vahvistanut koulutus- ja koepainotteisten järjestelmien rinnakkaisen käyttämisen olevan mahdollista.

Erinomaista on, että ensiaskel tähän suuntaan on jo otettu esitysluonnoksen II osan 3 luvun 16 §:ssä Puolustusvoimien osalta (vahvistus liikenne- ja viestintäministeriön 24.5.2017 työpajatilaisuudessa). Sama sekä koulutus- että koepainotteisen järjestelmän käyttömahdollisuus tulisi säätää opetus- ja kulttuuriministeriön järjestämisluvalla toimiville koulutuksen järjestäjille:

”Ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitetun ammattipätevyyden voi saavuttaa opetus- ja kulttuuriministeriön tutkintojen ja koulutuksen järjestämisluvalla annettavan ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä.

Ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa saavutettu ammattipätevyysdirektiivin vaatimusten mukaisesti suoritettu perustason ammattipätevyys sekä siitä annetut ammatillisen tutkinnon todistukset tunnustetaan tässä laissa tarkoitettuksi perustason ammattipätevyyden suorittamisesta annetuiksi todistuksiksi.

Opetus- ja kulttuuriministeriön asetuksella voidaan säätää tarkemmin tämän pykälän soveltamisesta.”

Opetus- ja kulttuuriministeriö tekisi päätökset kuhunkin ammatilliseen koulutukseen ja tutkintorakenteeseen parhaiten soveltuvasta perustason ammattipätevyyden toteuttamisesta: esimerkiksi olisiko logistiikan perustutkinnon, tulevan kuljetusalan ammattitutkinnon tai jonkin muun ammatillisen tutkinnon tutkintotodistus suoraan tunnustettavissa perustason ammattipätevyyden suorittamisesta annetuksi todistukseksi.

Esitämme toissijaisesti, että perustason ammattipätevyyden hankkimistapaa ei muuteta nykyisin voimassaolevastamme lainsäädännöstä. EU:n ammattipätevyysdirektiiviä koskevien muutosten (COM(2017) 47 final) käsittely on yhä kesken, eikä kansallisten koulutusjärjestelmiemme radikaali muuttaminen ole tässä vaiheessa perusteltua. Mahdolliset muutokset ja niiden kaikki kerrannaisvaikutukset tulee selvittää ja arvioida erittäin huolella ja

tarkkaan kaikkien osapuolten kesken työryhmässä samaan tapaan, kuin tehtiin nykyistä ammattipätevyyslakia säädettäessä.

Mikäli muutokset sisältävät esimerkiksi ammatillisen koulutuksen reformin vuoksi vaaraa nykyisten laaja-alaisten ammatillisten kuljettajatutkintojen poistamisesta, vähentämisestä tai sisällön supistamisesta, muutoksia ei saa tehdä. Maantiekuljetusala on koko yhteiskuntamme ja kansantaloutemme toimivuuden kannalta keskeisessä asemassa. Siksi on ensisijaisen tärkeää, että kuljetusalan ammatillisia perus- ja ammattitutkintoja, niihin tähtäävää koulutusta ja rahoitusta ei vaaranneta.

Esitysluonnoksessa on positiivisena tausta-ajatuksena se, että kaikkia ei aseteta samaan muottiin, vaan jo olemassa oleva osaaminen ja vielä tarvittava osaaminen huomioidaan henkilökohtaisella tasolla. Työelämän tahtotila ei kuitenkaan ole, että romuttaisimme toimivan ammatillisen koulutuksen järjestelmämme ja siirtyisimme vain tuottamaan liukuhihnalta ajokortin ja ammattipätevyyskortin omaavia kuljettajia, joita ”valmennetaan” teoriapainotteisen kokeen läpäisyä varten. Kuljetusala tarvitsee kehittyäkseen ja uudistuaakseen laajempaa osaamis pohjaa kuin pelkän perustason ammattipätevyuden ja ajokortin. Nuoria osajia saadaan alalle vain koko logistiikan perustutkintoa ja ammatillista koulutusta järjestäen.

Koepainotteisen järjestelmän kokeessa painoarvo on teoriakokeella, joka on ristiriidassa ammatillisen koulutuksen näyttöjen osaamisperusteisen toteutuksen kanssa. Ammatillisen koulutuksen yhteydessä osaaminen osoitetaan ensisijaisesti aidoissa työtilanteissa ja työympäristöissä, ja osaamisen osoittaminen suunnitellaan ja osaaminen arvioidaan yhdessä työelämän edustajien kanssa. Teoriakoepainotteisuus rankaisee myös niitä, jotka ovat enemmän tekijöitä kuin lukijoita, ja heidän osuutensa on ja tulee olemaan kuljetusalalla merkittävä. Täytyy myös muistaa, että maahanmuuttajien määrä esimerkiksi linja-autonkuljettajina on ja tulee olemaan suuri. Teoriakoepainotteisuus ei myöskään mittaa kuljettajan työssä tarvittavaa ammattitaitoa ja osaamista – työelämä tarvitsee ammattitaitoisia työntekijöitä.

2. Perustason ammattipätevyuden saavuttaminen nopeutetulla koulutuksella: II osan 3 luvun 7 §

Esitysluonnoksen II osan 3 luvun 7 §:n 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaisi nopeutetussa koulutuksessa noudatettavat opetussuunnitelmat ja kokeen perusteet. Tämä koskisi myös opetus- ja kulttuuriministeriön järjestämisluvalla toimivia ja ammatillisen perus- ja ammattitutkinnon tutkinnonosana olevaa nopeutettua perustason ammattipätevyyskoulutusta.

Esitämme, että ammatillisiin perus- ja ammattitutkintoihin sisältyvässä nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksessa noudatettavat opetussuunnitelmat ja kokeen perusteet vahvistaa Opetushallitus. Tämä tukisi myös 8 §:ssä olevaa mahdollisuutta vaiheittaiseen suoritukseen ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa.

3. Jatkokoulutuksen korvaaminen perustason ammattipätevyyskokeella: II osan 3 luku

Liikenne- ja viestintäministeriön 24.5.2017 järjestämässä työpajatilaisuudessa kerrottiin, että esitysluonnoksessa ei kiellettäisi perustason ammattipätevyyskokeen toistamista viiden vuoden välein ammattipätevyuden voimassaolon jatkamiseksi 35 tunnin jatkokoulutuksen sijaan.

Esitysluonnoksen II osan 3 luvun 5 §:n 2 momentissa on kuitenkin mainittu, että ”perustason ammattipätevyys saadaan viideksi vuodeksi ja sitä voidaan jatkaa jatkokoulutuksella viideksi vuodeksi kerrallaan”. Jatkokoulutusta koskevassa 9 §:ssä on puolestaan mainittu jatkokoulutusta annettavan ”ammattipätevyuden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi” (1 mom); ”jos ammattipätevyyttä ei ole pidetty voimassa jatkokoulutuksella, kuljettaja voi saattaa ammattipätevyuden uudelleen voimaan osallistumalla jatkokoulutukseen” (2 mom).

Esitämme, että perustason ammattipätevyuden omaava henkilö voi pitää ammattipätevyytensä voimassa lähtökohtaisesti vain jatkokoulutuksella, eikä suorittamalla perustason ammattipätevyyskokeen. Poikkeuksena tästä perustason ammattipätevyuden laajentamistilanteet tavaraliikenteestä henkilöliikenteeseen ja päinvastoin sekä nykyiseen tapaan tiettyt ammatillisten tutkintojen suoritusilanteet. Perustason ammattipätevyyskokeen toistaminen ei palvelisi ammattipätevyysdirektiivin (2003/59/EY) 7 artiklassa mainittua tarkoitusta syventää ja tarkentaa kuljettajan ammattiinsa liittyvää tietämystä.

4. Jatkokoulutuksen toteutus: II osan 3 luvun 9 §

Esitysluonnos ei sisällä muutoksia ammattipätevyuden jatkokoulutukseen, vaikka esitysluonnoksen nykytilan kuvauksessa on kerrottu ammattipätevyyskoulutusten saaman kritiikin kohdistuneen nimenomaan jatkokoulutukseen. Komission ammattipätevyysdirektiiviin esittämässä muutoksissa verkko-opetus ja digitaalisten opetusvälineiden käyttö oltaisiin nimenomaisesti sallimassa, minkä hyödyntäminen ei ole mahdollista, jos vaatimus seitsemän oppitunnin yhdenjaksoisuudesta säilytetään. Ainakin Belgiassa ja Alankomaissa seitsemän oppitunnin jatkokoulutuspäivän jakaminen eri päiville on ollut koko ammattipätevyysdirektiivin voimassaolon ajan mahdollista.

Esitämme, että 9 §:ään tai jatkokoulutuksesta annettavaan valtioneuvoston asetukseen otetaan mahdollisuus jakaa seitsemän oppitunnin pituinen jatkokoulutusohjelma useammalle päivälle. Seitsemää oppituntia lyhyemmät opetusjaksot lisäisivät jatkokoulutukseen osallistuvien kuljettajien oppimista, asioiden omaksumista ja jaksamista sekä vähentäisivät vapaapäivinä tapahtuvien koulutusten tarvetta. Samaan koulutusohjelmaan voitaisiin tällöin sisällyttää helpommin teoria- ja käytännön koulutusta. Jakamisen salliminen olisi myös edellytys nykyaikaisten ja uusien opetus- ja oppimistapojen, muun muassa verkko-opetuksen, käyttämiseen. Jatkokoulutuksen kokonaismäärä olisi edelleen viidessä vuodessa yhteensä 35 tuntia ja yhden koulutusohjelman pituus yhteensä seitsemän tuntia, joka vain voitaisiin suorittaa muutenkin kuin yhdenjaksoisesti.

5. Rangaistussäännökset: VI osan 2 luvun 6 §

Esitysluonnoksessa on monin paikoin mainittu, että liikennepalvelulakiin tuotaisiin nykyiset tieliikennelain 267/1981 säännökset tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä ja tieliikenteen valvontalaitteista sellaisinaan. Tieliikennelain 105 a §:n 4 momentin tilaajavastuuta ajo- ja lepoajoista ei kuitenkaan esitysluonnoksesta löydy, eikä sitä ole sisällytetty myöskään tieliikennelain muutosesitykseen HE 33/2017 vp. Kyseinen säännös koskee sekä tavara- että henkilöliikennettä.

Esitämme, että nykyinen tieliikennelain 105 a §:n 4 momentti tuodaan liikennepalvelulain VI osan 2 luvun 6 §:ään.

Logistiikkayritysten Liitto ry edustaa merkittäviä logistiikkaoperaattoreita Suomessa. Liiton jäsenyrityksillä on noin 4 500 työntekijää Suomessa ja lisäksi heidän alihankkijoilla on noin 7 000 työntekijää.

Kunnioitavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen
Toimitusjohtaja