

Lausunto

10.03.2020

Asia: VN/8524/2019

## **Luonnos valtioneuvoston asetukseksi kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (434/2018) muuttamiseksi**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö VN/8524/2019 12.2.2020

Lausunto luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (434/2018) muuttamiseksi

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen (434/2018) muuttamiseksi. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

#### 1. Yleistä

Lakiin liikenteen palveluista tehdyllä muutoksella otettiin käyttöön mahdollisuus suorittaa perustason ammattipätevyys kaikilla tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivin sallimilla tavoilla. Lakimuutos, joka antaa mahdollisuuden saavuttaa perus-tason ammattipätevyyden pelkästään suorittamalla kokeen, tuli voimaan 1.1.2020. Luonnoksessa kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annettuun valtioneuvoston asetukseen (434/2018) esitetään täten lisättäväksi koemallin käyttöönottoa koskevat tarkemmat säännökset liikenteen palvelulain valtuussäännöksiin mukaisesti.

SKAL pitää mahdollisuutta koemallin käyttöön merkittävänä muutoksena, joka on omiaan edistämään työvoiman saantia kuljetusalalle. Jotta koemallilla saavutetaan tämä tavoite, kokeen tulee olla aidosti vaihtoehto henkilölle, jolla on jo valmiiksi hankittua osaamista tai hän sitä omatoimisesti hankkii. Kokeen järjestäjille ei myöskään pidä asettaa turhan tiukkoja vaatimuksia. Samoin kokeen arviointia koskevien vaatimusten tulee olla kohtuullisia, tinkimättä kokeessa vaadittavasta osaamisesta.

SKAL katsoo, että edellä kuvattujen onnistumisen edellytysten osalta asetusluonnosta ei voi pitää täysin onnistuneena. Kokeen järjestäminen näyttää muodostuvan tarpeettoman jäykäksi.

## 2. Pykäläkohtaiset muutosehdotukset

### 2a § Perustason ammattipätevyyskoe

SKAL esittää, että perustason ammattipätevyyskoe tulee voida suorittaa 30 päivän sisällä, ei kahtena peräkkäisenä päivänä. Teoriakokeen jälkeen tulee olla riittävästi aikaa suuremmallekin osallistujamäärälle suorittaa käytännön kokeet.

Sähköisen kokeen suorittajan kohdalla on vahvan tunnistautumisen lisäksi varmistettava, että sama henkilö suorittaa kokeen alusta loppuun.

### 12 §. Koulutuskeskuksen hyväksymistä koskeva hakemus ja jatkokoulutuksen koulutusohjelman hyväksyminen

SKAL esittää, että käytännön koe tulee voida suorittaa myös kokeeseen tulijan hankkimalla ajoneuvolla.

### 13 §. Kokeen arvioijaa ja vastaavaa johtajaa koskevat vaatimukset

SKAL katsoo, että kaksi kokeen arvioijaa on tarpeeton ja kustannuksia lisäävä vaatimus. Arvioinnin yliresurointi tulee rajoittamaan kokeen saatavuutta sekä aiheuttamaan lisäkustannuksia. Yksi arvioija kykenee tekemään arvioinnin, kun hänellä on työkokemusta tai koulutusta arviointiin. Lisäksi tämä vaatimus rajoittaa myös kokeessa käytettävää kalustoa, koska kuorma-autossa on nykyisin usein vain 1 + 1 istumapaikkaa. Yhden arvioijan mahdollistaminen tuo kustannussäästöä ja

helpottaa kokeen saavutettavuutta. Kokelaan oikeusturva voidaan varmistaa teoriakokeen osalta digitaalisin keinoin ja asiakirjojen säilyttämiselvöllisyydenä jälkikäteen tehtävää tarkastusta varten. Lisäksi käytännön koe voidaan tallentaa ja näin voidaan koetilaisuus käydä jälkikäteen tarvittaessa uudestaan läpi.

SKAL:n mielestä myös kokeesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimus on liian korkea. Kokeesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimukseksi sopii hyvin sama vaatimus kuin perustason ammattipätevyyskoulutuksessa opetuksesta vastaavalle johtajalle on asetettu. Liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimista koskeva tutkinnon osa on ollut vasta muutaman vuoden käytössä, joten sen vaatiminen ilman vaihtoehtoa ei voi tulla kyseeseen. Tällä hetkellä on useita koulutuskeskuksen johtajia, jotka ovat toimineet ammattipätevyyskoulutuksessa toiminnan alusta alkaen ja toimivat edelleen johtajina, ilman että heillä olisi e.m. tutkinnon osaa suoritettuna. Heidän pätevyytensä kokeesta vastaavan johtajan pätevyudeksi tulee hyväksyä ilman tarpeetonta lisätutkintoa.

Edellä mainituilla perusteilla SKAL esittää, että asetuksen 13 §:n 2. momentti tulisi kuulua seuraavasti:

” Perustason ammattipätevyyskokeen arvioijalla ja kokeesta vastaavalla johtajalla tulee olla voimassa oleva liikenneopettajalupa, joka oikeuttaa ryhmän 2 opetukseen tai puolustusvoimien liikenneopettajakelpoisuus ja -lupa. Liikenneopettajaluvan lisäksi arvioijalla ja kokeesta vastaavalla johtajalla on oltava voimassa oleva opetuksen mukainen kuorma- tai linja-autonkuljettajan ammattipätevyys sekä:

- 1) suoritettuna liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimista koskeva tutkinnon osa; tai
- 2) vähintään yhden vuoden kokemus C-, CE- tai D-luokkaan kuuluvan ajoneuvon päätoimisena kuljettajana toimimisesta; tai
- 3) kuljetusalan, linja-autonkuljettajan, yhdistelmäajoneuvonkuljettajan tai puutavaran autokuljetuksen ammattitutkinto taikka kuljetuspalvelujen osaamisalalla suoritettu logistiikan perustutkinto.”

Tällöin 3 momentti jää tarpeettomaksi. Arvioijan ja kokeesta vastaavan vaatimuksen voi kirjata myös suoraan viittauksena perustason ammattipätevyyskoulutuksen vastaavan johtajan vaatimukseen:

” Perustason ammattipätevyyskokeen arvioijan ja kokeesta vastaavan johtajan tulee täyttää perustason ammattipätevyyskoulutuksesta vastaavan johtajan pätevyyttä vastaavat vaatimukset.”

SKAL lisäksi toteaa, että asetusluonnoksen 13 §:n muuttaminen on välttämätöntä koemallista saatavien hyötyjen varmistamiseksi.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen  
toimitusjohtaja

Ari Herrala  
edunvalvontajohtaja

Herrala Ari  
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry