

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

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamislunnon sisällöstä esityksistä seuraavaa:

Muutosesitysten tarkoituksena on toimeenpanna perustason ammattipätevyyden koulutusmallin rinnalle liikennepalvelulaissa jo säädetyn koemallin käytännön toteutus. Koulutus- ja koemallit ovat perustason ammattipätevyyden saavuttamisessa samanarvoiset, joten niitä koskevat edellytykset tulee myös olla yhtä korkealla tasolla.

Pidämme ensisijaisen tärkeänä, että perustason ammattipätevyyskokeen vaatavuus- ja laatutaso asetetaan jo säädöstarpeellisesti korkealle. Kokeen sisällön, toteutuksen ja arvioinnin tulee aidosti mitata kuljettajilta työelämässä vaadittavaa ammatillista pätevyyttä, jottei työ- ja liikenneturvallisuutta vaaranneta.

1. Perustason ammattipätevyyskoe (2 a §)

1.1. Kokeen jakaminen osiin ja suoritusjaksoihin

Esitetyn 2 a §:n 1 momentin mukaan ammattipätevyyskoe tulisi suorittaa kerralla muussa kuin ammatillisessa koulutuksessa. Kokeen voisi jakaa enintään kahdelle peräkkäiselle päivälle jaetussa

koetilaisuudessa. Toisaalta esitetyn 4 momentin mukaan ammattipätevyyskokeen voisi kuitenkin suorittaa osissa, jolloin kukin kokeen osa olisi voimassa vuoden. Momentit ovat keskenään ristiriidassa.

Esitetystä 4 momentista tulisi määritellä ainoastaan ammattipätevyyskokeen teoriaosuuden ja käytännön koeosuuden hyväksytyin suorituksen voimassaolosta. Teoriaosuuden tulee käsittää ammattipätevyysdirektiivin liitteen I jakson 2.2. mukaisesti koko sen a)-kohdan teoriakoe ja käytännön koeosuuden puolestaan koko b)-kohdan käytännön koe. Pienempiin ja useampiin osiin jakamiselle voimassaolonkaan osalta ei ole perusteita.

Pidämme ammattipätevyyskokeen suorittamista kerralla ja enintään kahdelle päivälle jaettuna hyvänä asiana jo kokonaisuuden hallinnan vuoksi. Peräkkäisten päivien vaatimus ei ole kuitenkaan tarpeen, koska se vaikeuttaa turhaan käytännön toteutusta esimerkiksi isomman ryhmän osalta (mm. Puolustusvoimat). Se aiheuttaa myös tarpeettomia lisäkustannuksia tilanteessa, jossa esimerkiksi ensimmäisenä päivänä suoritettu teoriakoe tulee hylätyksi, mutta tieto siitä saadaan vasta seuraavana päivänä suoritettua käytännön kokeen suorittamisen jälkeen, koska esitetyn 13 §:n 3 momentin mukaan arviointi ja arviointipäätös annetaan vasta seitsemän vuorokauden sisällä kokeen osan suorittamisesta.

Kokonaisuuden hallinnan ja korkean laadun säilyttämisen näkökulmasta on riittävää, että teoriakoe voidaan suorittaa kokonaisuudessaan yhden päivän aikana ja käytännön koe kokonaisuudessaan yhden päivän aikana ja molempien kokonaisuuksien hyväksyty suoritus on voimassa yhden vuoden.

Esitetyn 2 momentin mukaan vähintään neljä tuntia kestävä teoriakokeen voisi jakaa kahteen jaksoon. Perusteluissa mainitaan lisäksi, että koetilaisuus voidaan tauottaa kokeen järjestämissuunnitelmassa esitetyllä tavalla. Säädösteksti tulisi tältä osin saattaa yhdenmukaiseksi perusteluiden kanssa. Teoriakokeen suorituksen jaksottaminen yhden päivän sisällä ainoastaan kahteen vähintään 120 minuuttia kestävä kokonaisuuteen voi olla monelle kokelaalle ylivoimaista. Mahdollisuutta taukojen pitämiseen voisi siten lisätä esimerkiksi niin, että teoriakokeen voisi jakaa yhden päivän aikana vähintään 60 minuuttia kestäviin kokonaisuuksiin, joissa kunkin kokonaisuuden tehtävät/vastaukset tulee olla palautettuna ennen tauon alkamista eikä niihin pääse enää sen jälkeen palaamaan.

1.2. Kielivaatimus

Kielivaatimukseksi esitetään 2 a §:n 1 momentissa suomea tai ruotsia, eikä tulkin käyttö olisi mahdollista. Pidämme tätä hyvänä asiana, koska kyseisillä vaatimuksilla koemalli asetetaan samaan asemaan koulutusmallin kanssa, mikä on ehdoton vaatimus. Koemallin tulee olla kaikkienensa yhtä vaativa ja korkeatasoinen kuin koulutusmallin. Lisäksi on huomioitava, että kuljettajan ammatissa

työskentelevällä tulee olla joka tapauksessa hallussaan Suomessa työskennellessään työhön tarvittava kielitaito ja ammattisanasto – kielitaito on yksi osa ammatillista pätevyyttä.

1.2. Kokeen suorittaminen vaiheittain ammatillisen koulutuksen yhteydessä

Esitetyn 2 a §:n 1 momentin alussa viitataan liikennepalvelulain 33 §:n 1 momentin tarkoittamaan ammatilliseen koulutukseen vain perustason ammattipätevyyskokeen kerrallaan suorittamista koskevan poikkeuksen osalta. Muilta osin jää epäselväksi, onko 2 a §:n sisältämien määräysten tarkoitettu koskevan perustason ammattipätevyyskokeen suorittamista ammatillisen koulutuksen yhteydessä ja miltä osin.

Asetuksen 2 a § sisältää määräyksiä perustason ammattipätevyyskokeen jakamisesta enintään kahdelle päivälle, osissa suorittamisesta (teoria 4 tuntia + käytännön koe 2 tuntia) ja tauotuksesta, sähköisestä tunnistautumisesta, Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymästä järjestämissuunnitelmasta ja päätöslomakkeen käyttämisestä. Mitkään esitetyn 2 a §:n sisältämistä määräyksistä eivät sovellu perustason ammattipätevyyskokeen suorittamiseen liikennepalvelulain 33 §:n 1 momentin tarkoittamassa ammatillisessa koulutuksessa, jossa ammattipätevyysdirektiivin 3 artiklan 1.a-kohdan sisältämä kokeen vaiheittain suorittaminen on täysin eri asia kuin kokeen jakaminen osiin.

Esitämme, että asetuksen 2 a §:ään lisätään selvyden vuoksi, ettei kyseistä säännöstä sovelleta miltään osin perustason ammattipätevyyskokeen suorittamiseen liikennepalvelulain 33 §:n 1 momentin tarkoittamassa ammatillisessa koulutuksessa.

1.3. Ajallinen vähimmäiskesto

Esitetyn 2 a §:n 2 momentin mukaan lukihäiriö tai muu terveydellinen peruste oikeuttaisi 60 minuuttia pidempään vastausaikaan teoriakokeessa. Kyseinen pidennys ei ole tarpeen, jos teoriakokeelle säädetään ainoastaan neljän tunnin vähimmäiskestovaatimus, jolloin enimmäiskesto voi olla jokaisella kokeessa olevalla kuinka pitkä tahansa. Sekä teoriakokeen että käytännön kokeen suorittamiselle olisi tarkoituksenmukaista säätää myös enimmäiskesto, jotta kokeella testattaisiin aidosti työelämässä tarvittavaa ammatillista pätevyyttä, johon kuuluu osana sujuva ja ripeä reagointi ja toiminta.

1.4. Sähköinen tunnistautuminen

Esitetyn 2 a §:n 3 momentin mukaan sähköiseen teoriakokeeseen osallistujan tulisi aina tehdä vahva sähköinen tunnistautuminen kokeeseen saavuttaessa. Sähköinen teoriakoe voidaan toteuttaa myös valvotusti ja ryhminä, eli ei yksinomaan etäyhteydellä. Sähköinen tunnistautuminen ei ole tarpeen tällaisissa tilanteissa, kun teoriakokeen suorittajan henkilöllisyys varmistetaan kokeen arvioijan toimesta kasvatusten henkilöllisyyden osoittavasta virallisesta todistuksesta.

Esitämme, että 3 momentissa oleva vahva sähköinen tunnistautuminen rajataan koskemaan vain etäyhteydellä toteutettavia sähköisiä teoriakokeita ja muilla tavoin toteutettavissa kokeissa varmistetaan kokeen suorittajan henkilöllisyys arvioijan toimesta kokeeseen saavuttaessa.

1.5. Kokeen suoritusten toistaminen

Esityksessä ei ole kielletty perustason ammattipätevyyskokeen hyväksytyjen suoritusten toistamista eikä perustason ammattipätevyyskokeen suorittamista sellaisen henkilön osalta, joka on jo suorittanut hyväksytysti liikennepalvelulain (320/2017) 31 §:n mukaisen perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja siihen liittyvän kokeen perusteella. Suorittamalla perustason ammattipätevyyskokeen hyväksytysti henkilö saisi aina ammattipätevyyden voimaan seuraavaksi viideksi vuodeksi. Tämä mahdollistaisi ammattipätevyysdirektiivin 35 tunnin jatkokoulutuksen korvaamisen aina suorittamalla kuusi tuntia kestävä perustason ammattipätevyyskokeen. Tämä ei vastaa ammattipätevyysdirektiivissä jatkokoulutukselle asetettua tarkoitusta.

Esitämme, että henkilöllä, jolla on liikennepalvelulain 31 §:n tai 32 §:n perusteella saavutettu perustason ammattipätevyys, ei ole oikeutta korvata liikennepalvelulain 34 §:n mukaista jatkokoulutusta suorittamalla perustason ammattipätevyyskoe lukuun ottamatta ammattipätevyyden laajentamistilanteet. Poikkeuksena tulisi siis säilyttää liikennepalvelulain 32 §:n 3 momentin mukainen perustason ammattipätevyyden laajentaminen toiseen kuljetusmuotoon, jonka suorittamisella saadaan ammattipätevyys nykyisinkin voimaan molempien kuljetusmuotojen osalta viideksi vuodeksi. Samoin poikkeuksena tulisi säilyttää sellaiset liikennepalvelulain 29 §:n 1 momentin mukaisten saavutettujen oikeuksien perusteella perustason ammattipätevyyden omaavat kuljettajat, jotka suorittavat perustason ammattipätevyyskokeen ensimmäistä kertaa. Kyseisten kuljettajien osalta perustason ammattipätevyyskokeen suorittaminen olisi perusteltua ajantasaisen tiedon saamiseksi ja testaamiseksi sekä perustason ammattipätevyyden laajentamisoikeuden saavuttamiseksi – mutta vain kerran.

2. Kokeen arvioijia koskevat vaatimukset (13 §)

Perustason ammattipätevyyskokeessa tulisi esitetyn 13 §:n 2 momentin mukaan olla kaksi arvioijaa. Pidämme tätä ensisijaisen tärkeänä kokeen suorittajan oikeusturvan ja arvioinnin objektiivisuuden varmistamiseksi muualla kuin Puolustusvoimissa. Myös perusteluissa mainittu arvioijien laajempi osaaminen ja ymmärrys tulee paremmin varmistettua kuin yhden arvioijan suorittamassa

arvioinnissa. Kahden arvioijan vaatimus koskee myös ammatillisten tutkinnon osien osaamisen arviointia ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) 54 §:ssä.

Puolustusvoimien osalta kahden arvioijan vaatimuksesta voitaisiin poiketa, koska oikeusturva, objektiivisuus ja kuljetusalan osaamisen perusteet tulevat varmistetuiksi jo muuten.

Koska liikennepalvelulain 37 §:n 5 momenttiin ei ole kirjattu muuta esteellisyyserustetta kuin koulutuskeskuksessa koulutuksen antajana toimiminen, asetuksen 13 §:ään tulisi lisätä, että kokeen arvioijien esteellisyyteen sovelletaan, mitä hallintolain 27-29 §:ssä säädetään. Tällä varmistettaisiin arvioijien objektiivisuus. Vastaava viittaus on ammatillisesta koulutuksesta annetun lain 54 §:n 3 momentissa koskien ammatillisten tutkinnon osien osaamisen arvioijia.

3. Vastaavaa johtajaa koskevat vaatimukset (13 § ja 15 §)

Kokeesta vastaavalle johtajalle esitetystä 13 §:n 2 momentissa asetetut vaatimukset vastaavat asetuksen 10 §:n 2 momentissa koulutusjärjestelmän opetuksesta vastaavalle johtajalle asetettuja vaatimuksia lisättyinä opettajan pedagogisilla opinnoilla. Pidämme esitettyjä vaatimuksia ja lisäyksiä hyvinä ja perusteltuina, jotta ammattipätevyyskokeen laatutasoa ei lasketa liian alas. Samoin pidämme perusteltuna sitä, että vähintään toisen kahdesta arvioijasta tulee täyttää samat pätevyysvaatimukset kuin kokeesta vastaavan johtajan.

Asetuksen voimaantulosäännöksen 15 §:n 4 momenttiin tulisi lisätä myös 13 §:n 2 momentin mukaisena kokeesta vastaavana johtajana toimiminen. Muutoin pitkän ja laajan ammattitaidon omaavat, nykyisin 10 §:n 2 momentin mukaisina opetuksesta vastaavina johtajina jo toimivat eivät voisi jatkaa enää kokeen vastaavana johtajana. Tämä voisi puolestaan vaarantaa perustason ammattipätevyyskokeen käyttämisen ammatillisen koulutuksen yhteydessä.

Pasanen Harri
Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry