

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

Lausunto kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden koemallin asetuksen muutokseen 434/2018 ja perustelumuisto VN/8524/2019

Suomen Autokoululiitto ry kiittää lausuntomahdollisuudesta ko. asiaan.

Lausuntonamme asetuksen sisällöksi haluamme tuoda esille seuraavaa.

Ammattipätevyys koevaihtoehdon yhteiskunnallinen merkitys

Lausunnonle jätetty asetusehdotus ei palvele sitä tarkoitusta, mihin koevaihtoehdon mahdollistaminen alun perin oli tarkoitettu.

Koevaihtoehdolla, korostamme tämä on vaihtoehto koulutuksen rinnalle, oli tarkoitus helpottaa:

- Kokeiden saavutettavuutta koko Suomessa ympäri vuoden ja samalla se olisi myös kuljetusalalle haluavalle, riittävästi opiskelleelle henkilölle helpompi ja nopeampi sekä kustannuksiltaan edullisempi keino hankkia ammattipätevyys. Silti vaadittavasta osaamisen tasosta ei kokeen järjestäjä voi tinkiä.

- Ammattipätevyyden suorittamista alueellisen työvoimatarpeen tyydyttämiseksi henkilöille, jotka oman työn ohessa haluavat suorittaa ammattipäteyden.

- Ammatinvaihtajien pätevyyden hankkimiseen uuteen työhön. Meillä on Suomessa tarvetta saada tavaraliikennepuolelta henkilöliikennepuolelle työntekijöitä ja päinvastoin.

2/4

Esimerkiksi 28 vuotias nainen haluaa jatkaa perheen kuljetusyrittäjätoimintaa, on toiminut jo pitkään yrityksessä apulaisena ja haluaa C luokan ajo-oikeuteen suorittaa ammattipätevyyden.

- Yritystoiminnan edistämiseen. Juuri aloittanut kaivinkoneyrittäjä, joka on hankkinut C-luokan ajo-oikeuden kaivinkoneensa siirtämisestä varten, tarvitsee ammattipätevyyden maansiirtotoimintaan. Hänellä ei ole mahdollista osallistua oppilaitoksen koulutukseen työnsä aikataulun tai alueellisen koulutuksen saatavuuden vuoksi. Puolustusvoimiin hän ei enää pääse takaisin, eikä ole mahdollista olla 16 vuotias logistiikan opiskelija.

- Suomessa tarvitaan moniosaaajia. Työntekijät kykenevät ajamaan taksia, linja-autoa ja jopa kuorma-autoa samalle työnantajalle.

- Nuorten syrjäytymistä voidaan ehkäistä ja parantaa työllistymistä siten, että yritykset helpommin maksavat C-luokan ajo-oikeuden suorittamisen, valmennuskoulutuksen ammattipätevyyteen ja koevaihtoehdolla suoritettavan ammattipätevyyskokeen.

- Ammattipätevyyden suorittaminen koevaihtoehdolla jokainen henkilö tai yritys maksaa itse. Tähän ei mene ollenkaan yhteiskunnan verorahoja.

- Nykyisen kuljetusalan työvoimapulaa on edesauttanut ahdas pelkkä koulutusvaihtoehto.

- 1/3 nuorista ei suorita asevelvollisuutta, jolloin puolustusvoimien kautta kuljettajakoulutuksen saaneiden määrä tulee vähenemään.

- Nyt, jos koskaan, on tärkeää varmistaa erilaiset kuljettajan ammattiin mahdollistavat tiet. On muistettava, että yrityksissä silti tehdään perehdytystä työhön, ei ammattitaito vielä voi olla 280 h, tai 140 h koulutuksen tai koevaihtoehdon jälkeen sitä täyttä kymppiä.

Esitämme muutoksia seuraaviin pykäliin:

2 a §. Perustason ammattipätevyyden koe tulee saada suorittaa 30 päivän sisällä. Ei kahtena peräkkäisenä päivänä. Sillä säädöksellä vain hankaloitetaan henkilöiden kokeen suorittamista. Ja asetuksen tarkoitus ei ole hankaloittaa alalle haluavien henkilöiden tavoitteita.

Perusteluna on kokeessa olevan henkilön oppiminen. Jos teoriakoeosuudessa hän vastaa asioita riittävästi oikein, mutta käytäntö vaatisi vielä harjoitusta asioissa, mitä hän huomaa teoriakokeessa. Olisi silloin aikaa täydentää osaamista.

3/4

Jos teoriakokeen osuuteen osallistuu 20 henkilöä, ei heille voi millään voida järjestää heti seuraavalle päivälle käytännön koetta.

Miksi taas sähköisessä teoriakokeessa hylätyn suorituksen voisi suorittaa "milloin" vaan ?

11 a § "Simulaattorilla suoritettavaa kokeen osaa olisi mahdollista valvoa etävalvontana". Miten tässä toteutuu kaksi arvioijaa ? Montako saa olla yhtä aikaa valvottavana ? 1, 5, 50 vai 100 ? Ehdotamme, että ainoastaan 5 saa olla enintään, jotta valvoja voi todellisuudessa valvoa. Kuka valvoo sähköistä koetta ? Onhan siinäkin Ajovarmaan tehtävä ilmoitus 10 pv ennen oltava ?

13 § 2 momentti. Yksi arvioija osaa tehdä arvioinnin, kun hänellä on työkokemusta tai koulutusta arviointiin. Miten kaksi arvioijaa voi olla kuorma-autossa, jossa on 1 + 1 istumapaikkaa.

Miten koulutuskeskuksen arviointi voi poiketa oppilaitoksen tai puolustusvoimien arvioinnista tämän suhteen ? Koulutuskeskuksen arviointitilaisuudesta tehdään aina ilmoitus Ajovarmaan 10 pv ennen ja heidän on milloin tahansa mahdollisuus tulla tarkastamaan koetilaisuus. Sama koskee Traficomia.

Yhden arvioijan mahdollistaminen tuo kustannussäästöä, helpottaa kokeen saavutettavuutta.

Kokelaan oikeusturva voidaan varmistaa teoriakokeen osalta digitaalisin keinoin ja asiakirjojen säilyttämisvelvollisuutena jälkikäteen tehtävää tarkastusta varten.

Lisäksi käytännön koe voidaan tallentaa ja näin jälkikäteen voidaan koetilaisuus käydä vaikka tarkastuksessa uudestaan läpi.

Koevaihtoehto yhdellä arvioijalla olisi edullisempi. Teoriakoe olisi 160 euroa ja käytännön koe 400 euroa. Maksuun sisältyy valmistelut ja käytetty aika yhdelle arvioijalle sekä kaluston käyttö.

Kokeesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimus on liian suuri. Tämä romuttaisi lausuntomme alussa olevat yhteiskunnalliset tavoitteet tämä koevaihtoehdon osalta.

Kokeesta vastaavan johtajan pätevyys tulee olla sama kuin ammattipätevyys koulutuskeskuksen johtajan pätevyys nykyisin. Mm. liikenneopettajan erikoisammattitutkinto ammattipätevyyspuolelle on ollut vasta muutaman vuoden käytössä

4/4

ja meillä on Suomessa todella useita koulutuskeskuksen johtajia, jotka ovat toimineet ammattipätevyys koulutuksessa toiminnan alusta alkaen, eli vuodesta 2007 ja toimivat edelleen johtajina.

Heidän pätevyys kokeesta vastaavan johtajan pätevyudeksi tulee hyväksyä.

Autokoululiiton puheenjohtaja

Kiviniemi Jukka
Suomen Autokoululiitto ry