

17.1.2006

## HALLITUKSEN ESITYSLUONNOS LAIKSI TIELIIKENTEEN KULJETTAJIEN AMMATILLISESTA PÄTEVYYDESTÄ

Maantiekuljetusaloja edustavat järjestöt, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL, Linja-autoliitto sekä Autoliikenteen Työnantajaliitto ovat 12.4.2005 lausuneet näkemyksensä maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin kansallisesta täytäntöönpanosta OPM:n työryhmämuistion 2005:7 lausuntokierroksen yhteydessä. Aiemmat esityksemme ovat edelleen voimassa, mutta tahdomme seuraavassa vielä esittää kantamme asiaa koskevan hallituksen lakiesitysluonnoksen keskeisiin ehdotuksiin.

### Keskeiset ehdotukset ja niihin liittyvät kommenttimme

*1. Esityksessä ehdotetaan, että kuorma-autolla ja linja-autolla kuljetustoimintaa suorittavalta kuljettajalta edellytettäisiin ajokortin lisäksi perustason ammatillista pätevyyttä ja sen ylläpitämiseksi jatkokoulutusta. Perustason ammattipätevyyden hankkimisessa ehdotetaan Suomessa otettavaksi käyttöön koulutukseen perustuva järjestelmä.*

**Kuten jo aiemmissa yhteyksissä olemme todenneet, on koulutukseen osallistumiseen perustuva malli työelämää palveleva järjestelmävalinta.**

*2. Kuljettajien riittävän saannin varmistamiseksi ehdotetaan, että otettaisiin käyttöön myös perustason ammattipätevyyden hankkiminen nopeutetulla koulutuksella.*

**Pidämme tärkeänä, että perustason ammattipätevyyden saavuttamiseksi otetaan 280 tunnin pääsäännön rinnalle käyttöön myös nopeutettu 140 tunnin malli. Myös sen antamisessa on noudatettava koulutuspainotteista vaihtoehtoa.**

*3. Perustason ammattipätevyyskoulutusta ehdotetaan järjestettäväksi ammatillista kuljettajakoulutusta antavissa koulutuslaitoksissa ja raskaan kaluston ajokorttikoulutusta antavissa autokouluissa. Koulutusta voitaisiin järjestää myös puolustusvoimissa annettavan kuljettajakoulutuksen yhteydessä.*

**Kannatamme lakiesitysluonnoksen esitystä perustason ammattipätevyyskoulutusta järjestävistä tahoista.**

*4. Peruskoulutusta antavat koulutuslaitokset olisivat oikeutettuja myös jatkokoulutuksen antamiseen. Jatkokoulutusta antamaan voitaisiin hyväksyä myös muita koulutuslaitoksia, joilla olisi edellytykset toimintaan hakemuksessa kuvattujen oppiaineiden osalta.*

**Jatkokoulutusvaateen piiriin kuuluvan suuren henkilömäärän takia ja koulutuspalvelujen saatavuuden turvaamiseksi on tärkeitä luoda laaja verkosto, jossa perustason ammattipätevyyskoulutusta antavien lisäksi ovat myös muut**

**kuljetusalan toimijat. Tämä periaate on selkeästi sisällytetty myös direktiivin toimeenpanoa valmistelleen työryhmän mietintöön (OPM 2005:7). Hallituksen esitysluonnoksessa mainittu periaate on kuitenkin hämärtyneet ja jatkokoulutuksen järjestämiseen olisivat näin ollen oikeutetut perustason koulutuksen antajat ja muut hyväksytyt koulutuslaitokset.**

**On ehdottoman tärkeää, että myös yritysten sisäiset työpaikkakouluttajat voivat toimia jatkokoulutuksen antajina. Työpaikkaohjaajakoulutuksen suorittanutta henkilöä tavara- ja henkilöliikenneyrityksessä on pidettävä päteväntä antamaan jatkokoulutusta. Myös alan järjestöjen omat koulutusyhtiöt, joilla on monipuolista alan ja kuljettajatyön asiantuntemusta on hyväksyttävä jatkokouluttajiksi koulustehtävän/opetusohjelman mukaisesti.**

**Asiakohta onkin ehdottomasti selkeytettävä ja epämääräisyys poistettava laatimalla lakiehdotus seuraavasti: Jatkokoulutusta voivat antaa Opetushallituksen ja Ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymät koulutuslaitokset, autokoulut, koulutusyritykset, yksittäiset kouluttajat sekä henkilö- ja tavarakuljetusyritysten sisäiset työpaikkakouluttajat, joiden kelpoisuuden ja koulutusohjelman Ajoneuvohallintokeskus on hyväksynyt.**

*5. Perustason ammattipätevyyskoulutus olisi ammatillista kuljettajakoulutusta, joka sisältyisi ammatilliseen kuljettajakoulutukseen ja niitä vastaaviin tutkintoihin. Se olisi suoritettavissa osana laajempaa ammatillista tutkintoa ja myös siitä erillään.*

**On tarkoituksenmukaista sisällyttää direktiivin mukainen koulutus nykyisiin maantiekuljetusalojen ammatillisiin perustutkintoihin ja ammattitutkintoihin. Jotta kuljettajia saadaan koulutettua työelämän tarpeisiin riittävä määrä, on koulutuksen järjestäjien tarjottava direktiivin vähimmäisehdot (280/140 tuntia) täyttävää koulutusta myös selkeästi erillisinä opintokokonaisuuksina.**

*6. Opetushallitus vahvistaisi perustason ammattipätevyyskoulutuksen kansalliset perusteet ja vaatimukset osana ammatillista tutkintojärjestelmää. Näitä vaatimuksia ja perusteita sovellettaisiin perustason ammattipätevyyskoulutuksessa koulutuksen antajasta riippumatta. Ajoneuvohallintokeskus vahvistaisi jatkokoulutuksessa noudatettavat koulutusohjelmat jatkokoulutuksen antajasta riippumatta.*

**Kannatamme lakiesitysluonnoksen mukaista tehtävänjakoa toimivaltaisten viranomaisten kesken.**

*7. Koulutuspalvelujen riittävyyden takaamiseksi ehdotetaan autokoulujen edellytyksiä toimia kouluttajana perustason ammattipätevyyskoulutuksessa edistettäväksi perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja muun yhteiskunnan koulutustavoitteiden mukaisen laajemman ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhdenmukaisella arvonnisäverokohtelulla.*

**Edellytämme, että perustason ammattipätevyyskoulutus tulee rahoittaa tasa-arvoisesti samalla tavoin riippumatta siitä, toimiiko koulutusta antava taho opetusministeriön järjestämisluvalla vai Ajoneuvohallintokeskuksen vastaavien perusteiden mukaisesti myöntämällä järjestämisluvalla. Näin ollen kunkin**

**ehdotuksessa 3. määritellyn tahon antama perustason koulutus on järjestettävä kokonaisuudessaan julkisin varoin.**

**Autokoulujen järjestämää perustason koulutusta tarvitaan takaamaan direktiivin mukaisen opetuksen valtakunnallinen saatavuus. Esityksellä autokoulumaksujen arvonlisäveron alentamisesta ei olisi mitään käytännön merkitystä, jos käytettävissä on toisaalta täysin valtion rahoittama eli opiskelijalle ilmainen opintoväylä.**

**Perustason ammattipätevyyden rahoituksen osalta yhdymme myös Autokoululiiton 16.1.2006 asiasta esittämiin näkemyksiin.**

*8. Opetushallitus hyväksyisi ne koulutuslaitokset, joilla on opetusministeriön myöntämä ammatillisen koulutuksen järjestämislupa. Ajoneuvohallintokeskus hyväksyisi muut koulutuksen järjestäjät.*

**Kannatamme lakiesitysluonnoksen mukaista tehtävänjakoa toimivaltaisten viranomaisten kesken. Lisäksi viittaamme lakiesitysluonnoksen edellisiin ehdotuksiin 4. ja 6. antamiimme kommentteihin.**

*9. Ammattipätevyysvaatimuksen täyttyminen osoitettaisiin joko ajokorttiin tai kuljettajalle annettavaan kuljettajan ammattipätevyyskorttiin tehtävällä merkinnällä. Ajoneuvohallintokeskus myöntäisi kuljettajan ammattipätevyyskortit. Poliisi vastaisi ajokorttiin tehtävistä merkinnöistä. Merkinnät tehtäisiin peruskoulutuksen ja jatkokoulutuksen saamista osoittavien todistusten perusteella.*

**Kannatamme lakiesitysluonnoksen mukaista menettelytapaa sekä tehtävänjakoa mainittujen viranomaisten kesken.**

**Lisäksi korostamme, että jatkokoulutuksen hallinnointi on erittäin haasteellinen tehtävä. Jatkokoulutuksen minimipäivien seuraaminen ei saa aiheuttaa alan yrityksille työtä, vaan koulutuksen rekisteröinti ja seuraaminen on oltava ensisijaisesti kouluttavan tahon ja kuljettajan vastuulla. Ajokortin/ammattipätevyyskortin uusiminen ei saa myöskään aiheuttaa lisätyötä ja –kustannuksia alalle.**

*10. Suomessa ehdotetaan otettavaksi käyttöön mahdollisuus linja-auton kuljettajan ikärajan alentamiseen Suomessa tapahtuvissa rajoitetuissa kuljetuksissa ennen yhdenmukaistetun ikävaatimuksen täyttymistä. Alemman ikärajan käyttöönoton edellytykseksi ehdotetaan asetettavaksi vaatimus kolmivuotisesta linja-autonkuljettajan ammatillisesta peruskoulutuksesta, joka sisältäisi myös esityksessä tarkoitetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen.*

**Kannatamme ehdotuksen sisältöä ja pidämme erittäin tärkeänä, että kolmivuotisen koulutuksen suorittanut henkilö voi saada D1 –ja D-luokan ajokortin 18-vuotiaana, jolloin hän voi toimia kuljettajana kaupunki- ja lähiliikenteessä ja D1-luokan ajoneuvolla koko maassa. Lisäksi kannatamme esitystä, jonka mukaan edellä mainitun koulutuksen saanut henkilö voi 20 vuotta täytettyään toimia D-luokan ajoneuvon linja-autonkuljettajana koko maassa.**

*11. Tämän esityksen mukaisia vaatimuksia olisi sovellettava uusiin linja-autonkuljettajiin 10.9.2008 ja kuorma-autonkuljettajiin 10.9.2009 lukien. Samasta ajankohdasta lukien olisi jatkokoulutusta koskevia vaatimuksia sovellettava alalla ennestään toimiviin kuljettajiin. Linja-auton kuljettajien saatavuuden edistämiseksi ehdotetaan peruskoulutuksen järjestäminen käynnistettäväksi niin pian kuin se on mahdollista tämän lain hyväksymisen jälkeen. Kuljettajien saatavuuden varmistamiseksi ehdotetaan kuljettajien koulutukseen varauduttavaksi jo ennen vaatimusten voimaantuloa lisäämällä ammatillisen kuljettajakoulutuksen resursseja.*

**Kannatamme tehtyä ehdotusta ja korostamme, että kuljettajakoulutuksen perus- ja lisäkoulutusmääriä on lisättävä työryhmämuistiossa OPM 2005:7 esitetyin tavoin alan tarpeiden mukaisesti jo vuodesta 2006 lukien. Lisäksi edellytämme, että tavara- ja henkilöliikenteen yrittäjäkoulutus luetaan hyväksi työryhmän ehdottamalla tavalla.**

### **Kuljettajien jatkokoulutuksen sisältö ja rahoitus**

Lakiesityksessä todetaan, että jatkokoulutus koostuisi joistakin kuljettajan ammatissa tarvittavan tietämyksen kannalta keskeisistä oppisisällöistä, jotka olisivat samoja kuin peruskoulutuksessa. Edelleen lakiesityksen perusteluissa käy ilmi, että jatkokoulutuksen sisällön tulisi perustua yrityksen osaamisvaatimuksiin ja kunkin kuljettajan osaamistarpeeseen.

Lakiesityksessä ehdotettu 2 päivän minimi ennakoivan ja taloudellisen ajotavan koulutukselle 5 päivän täydennyskoulutusvelvoitteesta on ristiriidassa edellä mainitun perustelun kanssa.

Yrityksen tulisikin itsenäisesti saada valita, mitä ammatissa tarvittavaa osaamista ja tietämystä kunkin kuljettajan jatkokoulutuksella kehitetään sen mukaan, mistä kuljettajatehtävästä on kyse ja millainen kokemus ja osaamistarve kullakin kuljettajalla on. Pidämme tärkeänä ennakoivan, ympäristöystävällisen ja taloudellisen ajotavan koulutusta, mutta emme pidä oikeana sen määrän kiintiöimistä.

Lisäksi kiinnitämme erityistä huomiota maantiekuljetusalojen kannalta ensiarvoisen tärkeään asiaan, jota ei lakiesitysluonnoksen keskeisissä ehdotuksissa käsitelty. Lakiesitys lähtee siitä, että jatkokoulutusta ei rahoitettaisi yhteiskunnan varoilla, vaan se jäisi kuljettajan tai yrityksen rahoitettavaksi. Tätä periaatetta emme voi hyväksyä, koska kyseessä on lakisääteinen velvoite.

Jatkokoulutuksesta aiheutuvat kustannukset tulisi mielestämme kattaa julkisin varoin. Vaikka emme jättäneet eriävää mielipidettä työryhmämuistioon OPM 2005:7 jatkokoulutuksen rahoituksen osalta, **katsomme etteivät lakisääteisestä koulutusvaateesta johtuvat kustannukset voi jäädä toimialan itsensä maksettaviksi. Ellei jatkokoulutuksen rahoitus ole mahdollista pelkästään valtion varoin, on lähdettävä siitä, että jatkokoulutuksen maksaa kuljettaja itse. Hän tarvitsee ammatin harjoittamiseen 5 vuoden välein uusittavan ammattipätevyyskortin.**

\*\*\*

Direktiivin kansallinen toimeenpano ja lainsäädäntö sisältää lukuisia asioita, joiden käytännön vaikutuksia on lakiesitystasolla vaikea arvioida. **Siksi ehdotammekin, että liikenne- ja viestintäministeriö järjestää ennen lakiesityksen jättämistä eduskunnalle tilaisuuden, johon on kuljetusalan järjestöt kutsutaan.**

Tilaisuudessa käsiteltäisiin hallituksen esityksen kohdittain, jolloin järjestöillä työelämän edustajina on mahdollisuus tehdä tarkentavia kysymyksiä ja antaa lisänäkemyksiä.

## **Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry**

toimitusjohtaja **Seppo Sainio**

johtaja **Pasi Moisio**

## **Autoliikenteen Työnantajaliitto ry**

toimitusjohtaja **Hannu Parvela**

## **Linja-autoliitto ry**

toimitusjohtaja **Heikki Kääriäinen**