Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
liv@eduskunta.fi

LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ EDUSKUNNALLE LAIKSI LIIKENTEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISTA HE 157/2018 vp

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan Liikennepalvelulain kolmanteen vaiheeseen sisältyvistä kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyttä koskevista esityksistä sekä taksinkuljettajan koetta koskevasta esityksestä seuraavaa:

1. Kuorma- ja linja-autokuljettajien perustason ammattipätevyydessä käyttöön sekä-että –malli

1.1. Kokonaisuuden valmistelua ei ole tehty ja työryhmävalmistelua tarvitaan

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 ammattipätevyyden saavuttamiseen samoilla ikärajoilla. Lisäksi molempiin perusjärjestelmiin voidaan liittää nopeutetun koulutuksen järjestelmä (140 h + koe), jota käytettäessä vähimmäisikärajat ovat korkeammat. Suomessa on nykyisin käytössä koulutuspainotteinen järjestelmä lisättynä nopeutetun koulutuksen järjestelmällä. Käytännössä nykyjärjestelmämme merkittävin, alan työvoiman saantiinkin vaikuttava ”epäkohta” on liittynyt Puolustusvoimien antaman nopeutetun kuljettajakoulutuksen korkeampiin vähimmäisikärajoihin, mikä on aiheuttanut kotiutumisvaiheessa alle 21-vuotiaiden siirtymistä töihin kuljetusalan ulkopuolelle.

EU:n komission 23.3.2018 antamassa vastauksessa MEP Merja Kyllösen tekemään kirjalliseen kysymykseen vahvistetaan mahdollisuus käyttää samassa jäsenvaltiossa sekä koulutus- että koepainotteista järjestelmää. Hallituksen esitys pohjautuukin siihen, että Suomessa otettaisiin käyttöön kaikki perustason ammattipätevyyden suorittamistavat: koulutuspainotteinen, koepainotteinen ja nopeutetun koulutuksen järjestelmä.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry on esittänyt useamman vuoden ajan sekä-että –mallin käyttöönottoa Suomessa ja pidämme sen voimaan saattamista edelleenkin erittäin tärkeänä huomioiden kuitenkin ainutlaatuinen kolmijakoinen järjestelmämme ammattipätevyyden saavuttamisessa. Mallin oikea käyttöönotto vaatii perusteellista eri lainsäädäntöjen ja käytännön asioiden selvittämistä, jota ei ole vielä valitettavasti tehty. Sen vuoksi pyysimme liikenne- ja viestintäministeriötä hallituksen

esitysluonnosvaiheessa toteuttamaan Liikennepalvelulain 3. vaiheen yhteydessä ainoastaan Puolustusvoimia ja pääesikuntaa koskevat muutosesitykset.

Muilta osin hallituksen esityksen sisältämien muutosten toteutus tulisi jatkovalmistellaan mahdollisimman pian perustettavassa eri viranomais- ja toimialatoimijoiden asiantuntemusta hyödyntävässä työryhmässä samalla tavoin kuin aikanaan tehtiin EU:n ammattipätevyysdirektiivin kansallisen voimaansaattamisen osalta (opetusministeriön vuonna 2003 perustettu työryhmä).

Ammatillisen koulutuksen asema ammattikuljettajien pääväylänä työelämään tulee turvata jatkossakin. Ammatillisen osaamisen vaatimukset kasvavat muun muassa digitalisaation, ympäristövaatimusten, uusien palvelukonseptien ja suurempien ajoneuvoyksiköiden myötä. Ammatillisen koulutuksen reformin mukaista on saada tunnistettua ja tunnustettua olemassa olevaa osaamista mahdollisimman laajasti riippumatta osaamisen kartuttamistavasta, ja sekä-että –malli mahdollistaisi oikein toteutettuna myös kuljetusalan ammatillisen koulutuksen saattamisen lähemmäksi reformin mukaista tilaa. Koska avoimia kysymyksiä yksityiskohtaisen toteutuksen ja ammatillista koulutusta koskevan lainsäädännön muutostarpeiden osalta on todella paljon, valmistelu pitäisi tehdä kokonaisuutena: ammattipätevyys, ajokortti ja ammatillinen koulutus – tähän asti muutoksia on toteutettu vain pala kerrallaan huomioimatta kokonaisuutta.

Kuten hallituksen esityksessä on todettu, sekä-että –mallin käyttöönottaminen vaatisi muutoksia ammatillisen koulutuksen lainsäädäntöön monelta osin ja näiden muutosten valmistelu pitäisi tehdä ennen liikennepalvelulain muuttamista. Ammattipätevyyssäännöksiä joudutaan joka tapauksessa muuttamaan piakkoin, koska jostain syystä tässä hallituksen esityksessä ei huomioitu EU:n ammattipätevyys- ja ajokorttidirektiivien muutoksia, vaikka ne vahvistettiin jo 18.4.2018 (direktiivi 3028/645/EU).

1.2. Vaikutusarviointi

Vaikutusarvioinnissa ei arvioitu lainkaan ammatillisen koulutuksen rahoitusta koskevan lainsäädännön aikaansaamia laajalle leviäviä taloudellisia vaikutuksia, jotka koskevat sekä opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymiä koulutuskeskuksia että ammattitaitoisten kuljettajien saantia kaikkinensa.

Perustason ammattipätevyyskokeessa suurin painoarvo on asetettu nykyistä vaativammalle teoriakokeelle, jonka vähimmäiskesto on neljä tuntia, ja käytännön kokeen vähimmäiskesto on ainoastaan kaksi tuntia. Vaativampi teoriakoe tuo suuremmat haasteet kielitaidon osalta muun muassa maahanmuuttajille, mikä voi myös lisätä ammattipätevyyskokeen suorittamista suullisesti ja tuomioistuintulkin kanssa (VNA 640/2007 6 §:n 2 mom). Suullisesti suoritettu koe puolestaan pidentää kokeen ajallista kestoa, ja ainakin nykyisin ammattipätevyyskokeen suorittaja vastaa itse tulkin kustannuksista. Näitä ei ole myöskään huomioitu vaikutusarvioinnissa.

2. Yksityiskohtaiset huomiot kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyttä koskevista esityksistä sekä taksikuljettajan koetta koskevasta esityksestä

2.1. Ammatillisessa koulutuksessa suoritettava perustason ammattipätevyys (32-33 §)

Esityksen 32 §:n 5 momentin mukaan perustason ammattipätevyyskokeessa voisi käyttää ainoastaan ajokorttiopetuksen vaatimukset täyttävää ajoneuvoa ja koetta suorittavalla olisi oltava ennen kokeeseen menemistä kokeessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus. Näistä vaatimuksista ei ole esitetty poikkeusta 33 §:ssä suoritettaessa perustason ammattipätevyyttä ammatillisen koulutuksen yhteydessä.

Ammatillisessa koulutuksessa tutkinnon edellyttämä osaaminen näytetään ensisijaisesti aina aidoissa työelämän tilanteissa. Mikäli ammattipätevyyskokeessa tulisi käyttää ajokorttiopetuksen vaatimukset täyttävää ajoneuvoa (mm. opettajapoljin), ajokoetta ja muita käytännön kokeen osioita (esim. tavaroiden lastaus) ei voitaisi toteuttaa todellisessa työelämän tilanteessa työelämässä käytettävillä ajoneuvoilla. Tämä lisäisi sekä ammatillisen koulutuksen kustannuksia että ympäristökuormitusta, koska ammattipätevyyskokeet jouduttaisiin suorittamaa ammatillisesta koulutuksesta erillisinä – eli samat ajot ja työtehtävät kahteen kertaan mutta eri ajoneuvoilla. Ajoneuvolle asetettu vaatimus vaikeuttaisi myös ammattipätevyyskokeen suorittamista vaiheittain.

Ammattipätevyyden ja ajokortin välinen kiinteä suoritusjärjestys tulisi poistaa ammatillisen koulutuksen yhteydessä samalla tavoin, kuin se on poistettu jo ajokorttilaissa. Tämä helpottaisi koulutuksen järjestämistä ja sen joustavaa etenemistä sekä mahdollistaisi joustavammin ammattipätevyyden suorittamisen vaiheittain myös perustason ammattipätevyyskokeen vaihtoehdossa.

***Esitämme**, että 32 §:n 5 momentti muutetaan seuraavaksi:*

> *”*Suoritettavasta ammattipätevyydestä riippuen perustason ammattipätevyyskokeessa käytettävän kuorma-auton tai linja-auton on täytettävä ajokorttia varten annettavassa ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon vaatimukset. Käytännön kokeessa ajoneuvoa kuljettavalla on oltava sen ajo-oikeus. *Tätä momenttia ei sovelleta 33 §:n 1 momentissa tarkoitetussa ammatillisessa koulutuksessa olevaan opiskelijaan.*”

Koulutuksen lisäksi myös ammattipätevyyskokeessa, joka järjestetään ammatillisen tutkintokoulutuksen yhteydessä, tulisi noudattaa Opetushallituksen määrittelemiä tutkinnon perusteita.

***Esitämme**, että 33 §:n 4 momentti muutetaan seuraavaksi:*

> ”Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa *ja siihen liittyvässä kokeessa sekä perustason ammattipätevyyskokeessa*, joka *järjestetään* ammatillisesta koulutuksesta annetun lain (531/2017) 3 §:ssä tarkoitetun ammatillisen tutkintokoulutuksen yhteydessä, on noudatettava Opetushallituksen määräämiä tutkinnon perusteita.”

Esityksen 33 §:n 2 momentissa on säädetty nykytilan tapaan kolme edellytystä sille, milloin opiskelija saa toimia ammatillisen koulutuksen aikana kuljettajana ilman ammattipätevyyttä. Yhtä kohtaa on muutettu nykytilaa huomattavasti rajoittavammaksi: 2 momentin 2)-kohdassa edellytetään, että opiskelija täyttää 30 §:n 4 momentin linja-auton kuljettamiseen liittyvät ikävaatimukset. Esitetyssä muodossa linja-auton kuljettamista koskevat korkeammat ikävaatimukset koskisivat myös kuorma-auton kuljettamista, mikä rajoittaisi koulutuksen aikaista ajamista, harjoittelua ja kesätöiden tekemistä nykyisestä merkittävästi.

***Esitämme**, että 33 §:n 2 momentin 2)-kohta muutetaan seuraavaksi:*

> *”2) hän täyttää vähimmäisikää koskevat vaatimukset;”*

2.2. Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät koulutuskeskukset ja ammattipätevyyskokeiden järjestäjät (35 § ja 37 §)

Pidämme opetus- ja kulttuuriministeriötä ja pääesikuntaa koskevia 35 §:n esityksiä hyvinä. Pidämme myös hyvänä, että Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymien koulutuskeskusten vaatimustasossa on säilytetty edellytys autokouluvasta kuorma- tai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseen.

Esityksen 37 § koskee perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjille ja arvioijille asetettavia edellytyksiä. Koko järjestelmän uskottavuuden ja luotettavuuden kannalta on tärkeää, että Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymien kokeen järjestäjien ja arvioijien taso säilytetään korkeana ja että niiden toimintaa todellisuudessa myös valvotaan.

Huolestuttavaa on, että esityksessä ei ole annettu mitään konkreettista sisältöä kokeiden järjestäjältä edellytettävälle luotettavuudelle ja vakavaraisuudelle tai arvioijilta edellytettävälle luotettavuudelle. Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymien kokeiden järjestäjien ja arvioijien tulisi ehdottomasti täyttää samat edellytykset kuin kuljettajatutkinnon vastaanottajalle ja kokeen vastaanottajalle on jo säädetty *kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998)*. Kyseisen lain 4-6 §:issä edellytetään kuljettajatutkinnon vastaanottajalta luotettavuutta, asiantuntevuutta, riippumattomuutta ja vakavaraisuutta, joille on asetettu täsmälliset sisällöt ja kriteerit. Samoin 7 – 7e §:issä on tarkat edellytykset arvioijien luotettavuudelle ja ammattitaidolle sekä niiden osoittamiselle.

Työelämän tahtotila ei edelleenkään ole, että siirtyisimme vain tuottamaan liukuhihnalta ajokortin ja ammattipätevyyden omaavia kuljettajia. Kuljetusalan yritykset tarvitsevat kehittyäkseen ja uudistuakseen laajempaa osaamispohjaa kuin pelkän perustason ammattipätevyyden ja ajokortin. On eri asia suorittaa perustason ammattipätevyyskoe ammatillisen koulutuksen tai Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä kuin yksinomaan yksittäisenä erillisenä kokeena. Kahdessa ensimmäisessä kuljettajan ammatillinen osaaminen ei jää yksin perustason ammattipätevyyskokeen varaan.

Kokeiden järjestäjien valvonta, laadullinen tasapuolisuus ja objektiivisuus on varmistettava. Kaikkinensa ammattipätevyyskoulutuksen ja kokeiden valvontaa pitää tehostaa nykyisestä ja valvonnan toteuttamiseen tulee osoittaa riittävät ammatilliset, taloudelliset ja henkilöresurssit. Perustason ammattipätevyyskokeesta on tehtävä vaativa ja ammattitaitoa aidosti ja laajasti mittaava.

Sama vaatimustason madaltaminen Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymien ammattipätevyyskokeen järjestäjien osalta näkyy esityksen toimivaltaisia viranomaisia koskevassa **V osan 1 luvun 193 §**:ssä, jonka 4 ja 5 momentti koskevat Liikenne- ja viestintävirastoa. Esityksen 4 momentti koskee nykyjärjestelmän mukaisen perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja siihen liittyvän kevyemmän teoriakokeen järjestämistä ja valvontaa. Liikenne- ja viestintävirasto voi hoitaa tehtävät nykytilaa vastaavasti hankkimalla palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä. Esityksen 5 momentti puolestaan koskee Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiä uuden, laajemman ja vaativamman perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjiä, joissa ei ole kuitenkaan vastaavaa edellytystä palvelun hankinnalle kuin perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien suppeampien teoriakokeiden osalta 4 momentissa.

***Esitämme**, että 4 ja 5 momentit yhdistetään seuraavasti:*

> ”Liikenne- ja viestintävirasto vastaa muiden perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien kokeiden *ja perustason ammattipätevyyskokeen* järjestämisestä ja valvonnasta sekä niitä koskevien todistusten antamisesta. Se voi järjestää tehtävien hoitamisen kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hankkimalla tarvittavat palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa hyväksymiensä koulutuskeskusten *ja kokeen järjestäjien* valvonnasta. Virasto voi yhdistää koulutuskeskuksen valvontaa koskevan tehtävän kokeen vastaanottamiseen ja valvontaan liittyvään palvelutehtävään.”

2.3.Ajokorttilain ikävaatimukset (5 § 3 mom)

Ikävaatimusten harmonisointi ajokorttilain 5 §:n ja liikennepalvelulain 30 §:n kesken tulisi näkyä myös ajokorttilain 5 §:n 3 momentin perusteluissa. Perustason 280 tunnin ammattipätevyyskoulutus ja perustason ammattipätevyyskoe oikeuttavat yhtäläisesti kaikkiin alempiin ikärajoihin. Yksityiskohtaisissa perusteluissa olisi siksi syytä mainita, että 3 momentin ”*muu kuin nopeutetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella saavutettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys*” tarkoittaa myös perustason ammattipätevyyskokeella saavutettua linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyttä.

2.4.Taksinkuljettajan koe

Taksinkuljettajan koetta ollaan muuttamassa siltä osin, että paikallistuntemuskoe poistettaisiin, koska se ei palvele tarkoitustaan ja aiheuttaa turhaan kustannuksia ja hallinnollista työtä. Poistamista perustellaan sillä, että hylättyjen paikallistuntemuskokeiden osuus on osoittautunut korkeaksi 1.7.2018 alkaen.

***Esitämme**, että paikallistuntemuskoe säilytetään:*

Pidämme taksinkuljettajan pääasiallisen toimialueen paikallis-tuntemuksen varmistamista kokeella tärkeänä.
Kuljettajan paikallistuntemus myös vaikuttaa asiakkaan turvallisuuteen esim. kuljetuksissa, joissa asiakkaana on vähemmän kiireellinen sairastapaus, jolloin taksikuljetuksella korvataan varsinaista hälytysajoneuvolla tapahtuvaa sairaankuljetusta. Mikäli taksi ei löydä kohteeseen ja joutuu kohdetta mahdollisesti etsimään, niin kuljetuksen hinta myös nousee eikä se ole asiakkaan kannalta toivottavaa.
Viime aikoina on myös julkiseen keskusteluun noussut taksikuljettajien huonontunut paikallistuntemus.

Helsingissä 8. päivänä tammikuuta 2019

AUTO- JA KULJETUSALAN TYÖNTEKIJÄLIITTO AKT RY

Marko Piirainen	Harri Pasanen
puheenjohtaja	2. varapuheenjohtaja