

Ammattipätevyyskouluttajat ry:n ja Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry:n lausunto arviomuistioista (LVM/2096/03/2015) liikennekaaren 2. vaiheen toteuttamiseksi

Asiaa käsittelevässä arviomuistiossa on tieliikenteen ammattipätevyyskoulutuksen osalta virheellisyyksiä ja osatotoituksia, joita on kommentoitu tässä lausunnossa. Lisäksi arviomuistio jättää avoimeksi useita kysymyksiä.

Kysymyksiä

- Mihin arviomuistiossa esitetty nykytilan kuvaus perustuu?
- Mihin perustuu tieto siitä, että kokeneet kuljettajat kritisovat jatkokoulutusvaatimuksia ja sisältöjä turhina?
- Onko koulutuksen kustannusten arvioinnissa huomioitu julkiselle sektorille aiheutuvat kustannukset koulutuksen järjestämisestä?
- Mihin perustuu tieto, että valtaosa kuorma-auton ajokorteista suoritetaan puolustusvoimissa varusmiespalveluksen yhteydessä?
- Miten on huomioitu direktiivin muutosesitys suhteessa kansallisen lainsäädännön kehittämiseksi?
- Miksi nyt ehdotetaan uudestaan kolmea eri vaihtoehtoa, kun LVM:n työryhmä esitti 2014 koejärjestelmää ja koulutusvaihtoehtoa kansallisen lainsäädännön kehittämiseksi?
- Jos suomalaiset pyritään poistamaan tulevasta lainsäädännöstä, niin miten suhtaudutaan mm. 18-vuotiaiden linja-autonkuljettajien ikävaatimukseen suhteessa direktiivin korkeampaan ikävaatimukseen?
- Miten ammattipätevyyden laajentaminen toiseen liikennelajiin toteutetaan koejärjestelmässä?
- Mikä taho ja millä perusteella voi antaa koejärjestelmässä todistuksen ajokorttitutkintoon, vaikka ikävaatimusta ei ole saavutettu?
- Onko koejärjestelmässä kaikille kokeen suorittajille koe samansisältöinen, samanmittainen ja samanhintainen?
- Onko kokeeseen tulijoilla kaikilla samat kokeeseen pääsyn edellytykset huolimatta kokeen järjestäjästä?
- Mitkä ovat koejärjestelmässä kokeessa käytettävän ajoneuvon vaatimukset?
- Pitääkö koejärjestelmässä kokeeseen osallistujalla olla voimassa oleva vastaavan luokan ajo-oikeus?
- Minkälaiset ovat vaatimukset koejärjestelmässä kokeen järjestäjälle?
- Voiko koejärjestelmässä olla useampia palveluntuottajia kokeen järjestäjinä?
- Mitkä ovat hyväksymisasiakirjan vaihtoehdot, jos koulutusluvut poistuvat?
- Mihin koejärjestelmään siirtyminen johtaa käytännössä?

Kommentit arviomuistiosta

Arviomuistion nykytilan arviointia tulee tarkastella kriittisesti ja pyydämme perusteluja siihen, mihin muistion nykytilan arviointi perustuu.

”Muuten ammattipätevyyskoulutuksia pidetään kalliina lisävaatimuksina ja erityisesti kokeneet kuljettajat kritisoivat jatkokoulutusvaatimusta ja koulutuksen sisältöjä turhina. Koulutusvaatimuksissa painotetaan kansallisesti ennakoivaa ajamista ja edellytetään sitä sisällytettäväksi aina opetukseen joko käytännön harjoituksina tai vähintään teoriaopetuksena, minkä on osaltaan katsottu nostavan kustannuksia.”

Ammattipätevyyslainsäädäntöä ja sen mukanaan tuomaa koulutusvaatimusta perusteltiin aikanaan sillä, että raskaan liikenteen kuljettajista suurin osa harjoitti ammattiaan vain varsin vähäisen ajokorttikoulutuksen antamalla valmiuksilla. Kuljettajat eivät myöskään osallistuneet ammattitaitoaan ylläpitäviin vapaaehtoiisiin koulutuksiin.

”Koska asetuksen (ETY) N:o 3820/85 säännökset koskevat vain erittäin pientä prosenttiosuutta kuljettajista ja koska kuljettajien pakollisesta koulutuksesta on säädetty vain joissakin jäsenvaltioissa, suurin osa nykyisin yhteisön alueella ajavista kuljettajista harjoittaa ammattiaan pelkän ajokortin perusteella. Pakollisen perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen tarkoituksena on erityisesti parantaa tieturvallisuutta ja kuljettajan turvallisuutta myös niiden tehtävien yhteydessä, jotka kuljettaja hoitaa ajoneuvon ollessa pysäköitynä. Kuljettajan ammatin nykyaikaisen luonteen olisi myös herätettävä nuorissa mielenkiintoa tätä ammattia kohtaan, jotta aikoina, jolloin kuljettajista on pulaa, voitaisiin saada uusia kuljettajia palvelukseen.

LVM:n työryhmä esittää raportissa 10/2014 näkemyksensä, että ammattikuljettajien koulutusjärjestelmä on pääosin toimiva ja se on lisännyt raskaan liikenteen kuljettajien osaamisen tasoa niiden kuljettajien osalta, jotka aikaisemmin tulivat alalle pelkän C-luokan ajokorttiopetuksen pohjalta.

Mihin perustuu tieto siitä, että kokeneet kuljettajat kritisoivat jatkokoulutusvaatimuksia ja sisältöjä turhina?

Jatkokoulutukseen osallistuneiden kuljettajien palautteet koulutuspäivistä. Vastaajia 4127 ja koulutuspäivistä ennakoivan ajamisen koulutuksia 1132. Arviointi asteikko 1-4. Yleisarvosanassa asteikko 4-10 (Lähde CAP-Group Oy asiakaspalautteet 2015 ja 2016).

Kouluttajan asiantuntevuus 1-4	Kouluttajan esiintyminen 1-4	Koulutuksen sisältö 1-4	Koulutustilat 1-4	Käytännön järjestelyt 1-4	Innostukseni ennen koulutusta 1-4	Innostukseni koulutuksen jälkeen 1-4	Yleisarvosana koulutuksesta 4-10
3,8	3,8	3,5	3,3	3,5	3,0	3,3	8,8

”Koulutusvaatimuksissa painotetaan kansallisesti ennakoivaa ajamista ja edellytetään sitä sisällytettäväksi aina opetukseen joko käytännön harjoituksina tai vähintään teoriaopetuksena, minkä on osaltaan katsottu nostavan kustannuksia.”

Ennakoivan ajamisen koulutuksen merkitystä ja tuloksia on vaikea mitata, koska toteutumatta jääneet onnettomuudet ja tapaturmat eivät tule näkyviin. Suomessa toteutettavat ennakoivan ajamisen koulutukset ovat varsin laaja-alaisia. Niissä käsitellään kuljettajan ajovalmiutta, ajoneuvojen kuntoa, kuormausta ja kuorman varmistamista, ajonopeutta ja sen merkitystä, turvallisuusvälin merkitystä, jne. Oikein toteutettuna se antaa osaamista muun muassa uudesta ajoneuvotekniikasta ja ajoneuvojen oikeasta käytöstä,

lainsäädännöstä ja sen muutoksista sekä ymmärrystä ihmisen liikennekäyttäytymisestä. Mikään koulutuksen aihe ei kata niin hyvin kuljettajan jokapäiväisen työn asettamia vaatimuksia ja tarpeita, kuin ennakoivan ajamisen koulutus ja siksi se tulee ehdottomasti pitää pakollisena sisältönä. Ennakoivan ajamisen koulutus vastaa erittäin hyvin niihin tavoitteisiin, joita ammattipätevyysdirektiivissä on jatkokoulutukselle asetettu. **Kuljettajilta saatu palaute ennakoivan ajon koulutuksesta on jopa parempi kuin aiemmin esitetyt keskiarvopalautteet.**

Suurin osa järjestettävistä ennakoivan ajon koulutuksista on kustannuksiltaan yksi edullisimmista koulutuksista.

”Koulutuksentarjoajien verkkosivuilta tarkasteltuna vaikutelma oli, että koulutusten hinnoissa ei ole suuria eroja. Suurin osa otosmaisesti tarkastelluista kurssien hinnoista sijoittui 110–130 €:n hintahaarukkaan (ei sis. alv. eikä rekisteröintimaksua).”

*”Joidenkin korttikoulutusten ja EAK-koulutusten hinta saattoi olla keskimääräistä hieman kalliimpi, mutta usein näissä myös opetusmenetelmät olivat monipuolisemmat kuin vain luokkahuoneopetus. **Korttikoulutusten hintoja nostavat lisäksi erilaiset hallinnolliset ja lupamaksut.***” (Kuljettajien ammattipätevyys: jatkokoulutusohjelmien opetussuunnitelmien arviointi, Trafín tutkimuksia 6/2014).

Ennakoivan ajamisen koulutus ja sen merkitys

Ennakoivan ajamisen koulutusta on annettu ammattipätevyyden jatkokoulutuksena vuodesta 2007 lähtien.

Raskaan liikenteen koulutuksessa ja etenkin ennakoivan ajamisen koulutuksessa on havaittavissa, että koulutuksella on ollut merkitystä liikenneturvallisuuteen.

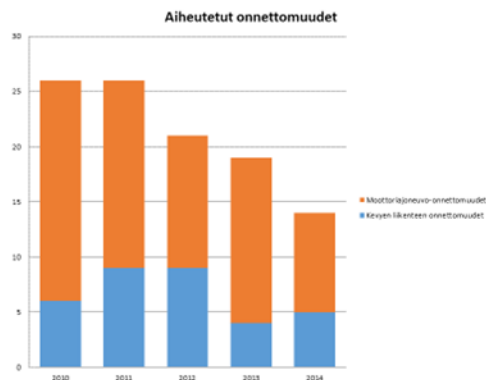
Vuoden 2010 jälkeen on raskaan liikenteen kuljettajien vakaviin liikenneonnettomuuksiin (kuolemaan johtaneet) johtavien onnettomuuksien määrä pienentynyt.

Kuitenkin muiden liikenneryhmien vakaviin liikenneonnettomuuksiin johtaneet onnettomuudet ovat lisääntyneet.

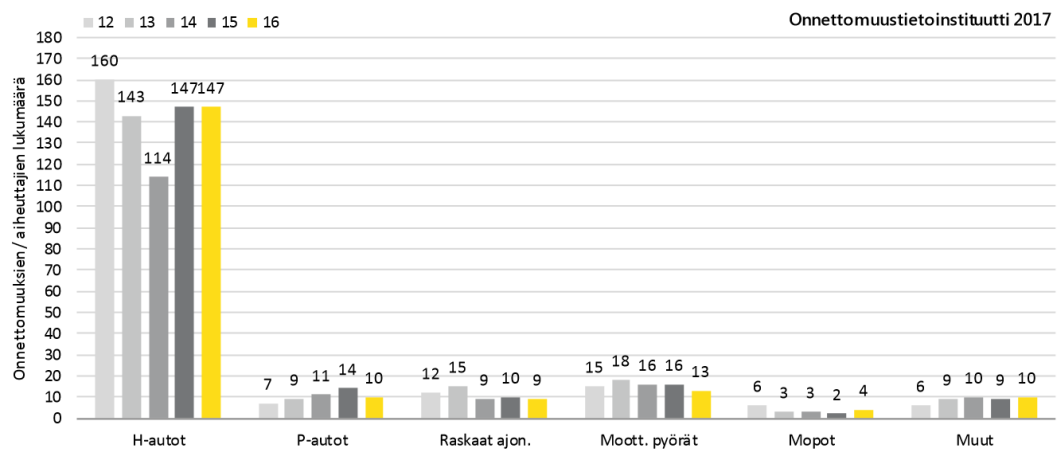
Vuonna 2014 oli kuolemaan johtaneita onnettomuuksia yhteensä 221 (moottori- ja kevyenliikenteen onnettomuudet). Näistä 14 kappaletta oli sellaisia, joissa raskaan liikenteen ajoneuvon kuljettaja oli syyllinen.

*”Ennakoivan ajamisen koulutus on ainoa pakolliseksi määrätty ammattipätevyyden jatkokoulutussisältö. Tätä voidaan pitää hyvänä ratkaisuna. **Erityisesti EAK-koulutuksiin sisältyvät liikenneturvallisuuden kannalta keskeiset teemat voisivat nykyisen kaltaisessa hyvin vapaassa järjestelmässä muutoin jäädä vähemmälle huomiolle.***” (Kuljettajien ammattipätevyys: jatkokoulutusohjelmien opetussuunnitelmien arviointi, Trafín tutkimuksia 6/2014).

Raskaan liikenteen aiheuttamat onnettomuudet (lähde OTI)



Onnettomuuksissa osallisena olleiden ajoneuvolajien jakauma (Lähde OTI, Ennakkoraportti 3/2016)



Kuvio 4. Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvo-onnettomuudet vuosilta 2012–16: aiheuttajan laji. Aiheuttajissa ovat mukana myös yksittäisonnettomuudet. (Ennakkotieto vuodelta 2016)

Suomessa jatkokoulutuksen järjestäminen ja koulutussisältöjen valinta ovat yksi joustavimmista EU-tasolla.

Ajokorttivaatimukset

”Raskaan kaluston ajokortteja varten suoritettavan opetuksen määrät tarkistettiin ammattipätevyysvaatimusten käyttöön oton yhteydessä ja vaatimukset asetettiin suoritettavan luokan erityispiirteiden mukaan.”

Suomessa oli ennen ammattipätevyyslainsäädännön voimaan astumista todella hyvä ja kattava raskaan liikenteen ajokorttikoulutus. Ammattipätevyyslainsäädännön piti parantaa kuljettajien koulutusta edelleen. Kävi kuitenkin toisin, ajokorttiopetuksen tuntimäärät suorastaan romahtivat ammattipätevyyslainsäädännön myötä.

Esimerkiksi CE-luokan ajokorttiopetuksen kokonaistuntimäärä oli aikaisemmin 300 tuntia. Siitä ajo-opetusta oli 80 tuntia ja ajo-opetuksen seuranta opiskelijatoverin ajaessa toiset 80 tuntia. Ammattipätevyyslainsäädännön tullessa voimaan CE-opetuksen tuntimäärä putosi 15 teorialuokan ja 30 ajo-opetustuntiin. Mikäli oppilaalla on voimassa oleva ammattipätevyys, teoriaopetusta vaaditaan vain viisi tuntia ja ajo-opetusta kymmenen tuntia.

Ammattipätevyyslainsäädäntö toi lisää ajo-opetusta, mutta vain pienen osan siitä, mitä menetettiin ajokorttiopetuksessa. Perustason ammattipätevyyskoulutukseen kuuluu ajo-opetusta 20 tuntia, mutta nopeutettuun perustason koulutukseen sitä sisältyy vain kymmenen tuntia. Alla esimerkkilaskelmat CE- ja D-ajokorttiopetuksen määristä:

CE-ajokorttiopetus

CE-opetusmäärät ennen/jälkeen ammattipätevyyslainsäädännön	Teoria / ot	Ajo-opetus /ot	Käsittelyharjoittelu / ot	Ajo-opetuksen seuranta / ot	Kaikki / ot
ennen	180	80	12	28	300
jälkeen	15	30	0	0	45
jälkeen, jos oppilaalla C1E	7	20	0	0	27
jälkeen, jos oppilaalla ammattipätevyys	5	10	0	0	15
ennen/jälkeen ero suurimmillaan	175	70	12	28	285
+ ajo-opetus 280 h:n perustasossa		20			
+ ajo-opetus 140 h:n perustasossa		10			
ero 140 h:n jälkeen suurimmillaan		50			
ero 140 h:n jälkeen suurimmillaan		60			

D-ajokorttiopetus

D-opetusmäärät ennen/jälkeen ammattipätevyytlainsäädännön	Teoria / ot	Ajo-opetus /ot	Käsittelyharjoittelu / ot	Ajo-opetuksen seuranta / ot	Kaikki / ot
ennen	202	60	8	30	300
jälkeen	27	40	0	0	67
jälkeen, jos oppilaalla C1 tai C	15	30	0	0	0
jälkeen, jos oppilaalla D1	6	15	0	0	21
jälkeen, jos oppilaalla ammattipätevyys	5	10	0	0	15
ennen/jälkeen ero suurimmillaan	197	50	8	30	285
+ ajo-opetus 280 h:n perustasossa		20			
+ ajo-opetus 140 h:n perustasossa		10			
ero 140 h:n jälkeen suurimmillaan		30			
ero 140 h:n jälkeen suurimmillaan		40			

Jos oppilas on suorittanut nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen, hän on saanut sen yhteydessä ajo-opetusta 10 tuntia. On huomattava, että sitä ei ole välttämättä annettu raskaalla ajoneuvoyhdistelmällä vaan minimissään C1-luokan kuorma-autolla, jonka kokonaismassa on voinut olla hiukan yli 3 500 kg ja pituus noin 5 metriä. Tällaisella ajoneuvolla saatu ajo-opetus ei juurikaan anna valmiuksia 25,25 metriä pitkän ja jopa 76 tonnia painavan ajoneuvoyhdistelmän ajamiseen. Kuitenkin nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus pienentää CE-luokan ajo-opetusmäärän peräti kolmannekseen perusmäärästä.

Jos perustason ammattipätevyyskoulutus korvataan tutkinnolla, joka luetaan samalla tavalla hyväksi ajo-opetustuntien määrässä kuin nykyinen perustason koulutus, lähtee uusi CE-ajokortin haltija liikenteeseen vielä alhaisemman ajo-opetuksen jälkeen kuin tähän saakka.

Koejärjestelmästä

”Koevaihtoehto ja sen vaatimukset. EU:n ammattipätevyysdirektiivi mahdollistaa perustason ammattipätevyyden saavuttamisvaihtoehtona koulutukseen perustuvan mallin ja pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuvan mallin, jolloin ammattipätevyyden hankkiminen ei edellytä pakollista opetuksen seuraamista kuten koulutusvaihtoehdossa, vaan ainoastaan teoriaa ja käytäntöä koskevien kokeiden suorittamisen. Kummassakin vaihtoehdossa ammatillisessa koulutuksessa oleva voi toimia kuljettajana ilman ammattipätevyyttä. Koevaihtoehdossa toimivaltaiset viranomaiset tai niiden nimeämä yksikkö järjestävät kokeet. Koevaihtoehto ei sisällä nopeutettua koulutusta vastaavaa kevennettyä menettelyä, mutta nopeutettu koulutus on mahdollista pysyttää koevaihtoehdon rinnalla.”

Kuljetusalalle vasta tulossa olevalla, yleensä nuorella henkilöllä ei voi olla tutkinnon vaativaa osaamista ilman koulutusta ja käytännön harjoittelua. Tässä vaiheessa ei ole selvitetty sitä, miten ajokorttilainsäädäntö C-ajokortin suorittamisen osalta päivittyy koska tällä hetkellä C-luokan ajokokeeseen mentäessä alle 21-vuotiaalla tulee olla suoritettuna perustason ammattipätevyyskoulutuksen 280 tuntia. Jos kuljettaja ei voi ajaa muuta kuin ajokorttikoulutukseen liittyvät ajot ja suoritettua tutkinnon, niin mistä kuljettaja saa sen osaamisen mikä koevaihtoehdossa tarvitaan mm. käytännön kokeen osalta? Jos tutkinto mitoitetaan niin, että sen läpäissyt kykenee suoriutumaan raskaan liikenteen kuljettajatehtävistä turvallisesti, taloudellisesti ja ympäristöystävällisesti on henkilön

hankittava koulutusta ennen tutkintoon menoaan. Kun lasketaan yhteen pitkän ja kallista kalustoa vaativan tutkinnon kustannukset uusintoihin, tarvittavan koulutuksen kustannukset sekä mahdollisesti pitkittyvän ammattipätevyyden saavuttamisen aiheuttamat kustannukset, säästöä ei välttämättä synny. Ammattipätevyyden hankinnasta eri toimijoille aiheutuvat tulot vain jakautuvat eri tavalla kuin nykyisin. Tutkinnon järjestäjä saisi nykyisestä koulutuspotista valtaosan. Kuuden tunnin tutkinto, jossa tarvitaan myös kallista ajoneuvokalustoa, tullee maksamaan tutkinnon suorittajalle 600 – 1 000 euroa. Siihen tulevat päälle mahdollisten uusintojen kustannukset. Saako maksaja sille rahalle yhtä paljon vastinetta pelkästä kokeesta kuin hän saisi ammattitaitoisesti toteutetusta koulutuksesta, johon sisältyisi myös ajo-opetusta? Esitettyjen perusteluiden nojalla näyttää siltä, että kysymys on vain tulojen siirrosta ammattipätevyyden hankkijan valmiuksien kustannuksella.

Voiko koejärjestelmässä syntyä tilanne, että alalle tulossa oleva, jolla ei voi olla kuljettajalta vaadittua osaamista ja valmiuksia, voisi päästä suoraan tutkintoon? Pitäkö kymmenien vuosien kokemuksen omaavan kuljettajan suorittaa pakollinen koulutus? Onko kokeneella kuljettajalla mahdollista saavuttaa pätevyys osaamisperusteisesti?

Mitä tarkoitetaan koulutusta vastaavalla kevennetyllä menettelyllä (*”Koevaihtoehto ei sisällä nopeutettua koulutusta vastaavaa kevennettyä menettelyä, mutta nopeutettu koulutus on mahdollista pysyttää koevaihtoehdon rinnalla.”*)?

”Koevaihtoehdossa vain kokeen sisältö on tarkkaan määritelty. Kaikki halukkaat olisi kelpuutettava kokeeseen taustakoulutuksesta riippumatta. Koevaihtoehto mahdollistaisi yksilöllisten koulutustarpeiden huomioon ottamisen ja voisi synnyttää uudenlaista koulutustarjontaa, monipuolistaa ja joustavoittaa menettelyä ja mahdollistaa uudet opiskelutavat. Sääntelemätöntä koulutusta syntyisi markkinatalouden ehdoin kysynnän ja tarjonnan mukaan. Kysynnän puuttuessa ei olisi tarjontaakaan. Koska koulutusta ja sen sisältöjä ei enää säänneltäisi eikä valvottaisi, taso kouluttajien välillä todennäköisesti vaihtelisi. Toisaalta kilpailu koulutettavista loisi painetta pitää koulutuksen taso niin hyvänä, että se valmentaa onnistuneisiin koesuorituksiin. Kouluttaja, jonka oppilaat eivät kokeessa pärjää, menettää herkästi maineensa.”

Kokeeseen kelpuuttaminen taustakoulutuksesta riippumatta saisi aikaan sen, että kokeeseen tultaisiin myös kokonaan ilman koulutusta kokeilemaan. Siitä seuraisi hylkäyksiä ja uusintayrityksiä sekä tutkintojen vastaanottajille sekä muulle liikenteelle tarpeeton riski. Tämä lisää tutkintomallin kustannuksia ja tekee sen kustannustehokkuudesta koulutukseen verrattuna kyseenalaisen. Ennen ammattipätevyyslainsäädäntöä nähtiin, että kuljettajat ja kuljettajiksi aikovat eivät hankkineet vapaaehtoista koulutusta lainkaan. Se juuri oli tärkein syy säätää uusi lainsäädäntö, jolla varmistetaan, että kuljettajilla on riittävä koulutus ja osaaminen kuljetusalan vaatimusten mukaiseen tehtäviin. Miksi koulutusjärjestelmä halutaan nyt lakkauttaa lupaamalla samalla, että uusi vaihtoehto toisi mukanaan tason vaihtelua? Tason vaihtelusta kärsisi yksittäinen ammattipätevyyden hankkija.

Nopeutettu koulutus

”Koevaihtoehtoon siirryttäessä jatkokoulutus annettaisiin edelleen koulutuksena siihen liittyvine koulutuskeskusten hyväksymistä, koulutuksen toteutusta ja sen valvontaa koskevine vaatimuksineen. Samat vaatimukset kohdistuisivat nopeutettuun peruskoulutukseen, jos se päätettäisiin pysyttää.”

Nopeutettu koulutus on ylivertainen vaihtoehto tutkinnolle. Sen päätteenä olevaa tutkintoa tulisi kyllä kehittää, mutta koulutusta ei tule korvata sillä. Lainsäädännöllä varmistettu koulutus lähtökohtana antaa tasa-arvoiset ja yhtenevät mahdollisuudet kaikille kuljettajiksi ryhtyville. Vasta luotua ja toimimaan saatua järjestelmää pitää kehittää, eikä lakkauttaa ja vaihtaa monia kokeilemattomia vaihtoehtoja sisältävään epävarmuuteen.

Ammattipätevyyslain 6 § ammatillisen kuljettajakoulutuksen määritelmään tulisi riittää 140 tunnin nopeutettu koulutus, jolloin koulutusjärjestelmästä tulisi erittäin joustava ja kaikkien alalle tulevien saataville myös yksityisissä koulutuskeskuksissa.

Yhden viranomaisen malli

”Jos koevaihtoehtoon päädytään siirtymään, tarkasteltavaksi tulee sen toteutus, erityisesti noudatettaisiinko yhden viranomaisen mallia, joka voisi olisi omiaan selkeyttämään hallintoa ja yhdenmukaistamaan käytäntöjä.

Tässä tarkasteluvaiheessa voidaan todeta, että puolustusvoimien toimivalta kouluttamiseen ja kokeiden järjestämiseen vaikuttaisi olevan perusteltua säilyttää jatkossakin.”

On perusteltua, että puolustusvoimilla on vaikutusvaltaa ajaa kantansa läpi. Muussa tapauksessa yli 3 000 kuljettajan kouluttaminen voi jäädä jonkin muun tahon vastuulle.

”Koulutuksen kehittämisen osalta on alustavasti tunnistettu kaksi erilaista mallia. Niin kutsuttu Trafi-malli pohjautuu ajatukseen siitä, että kuljetusalan ja ammattiliikenteen koulutushaaroihin liittyvät tehtävät sopisivat yhtenä kokonaisuutena Trafille. Trafilla on koulutukseen liittyvä rekisteröintitehtävä ja korttien myöntäminen. Kokonaisuuden hallinnan mahdollistama synergia olisi omiaan tehostamaan jatkokoulutukseen liittyvää hallinnointia. Keskittäminen yhden viranomaisen malliin edistäisi ratkaisujen ja prosessien linjakkuutta. Taloudellisia tai resurssivaikutuksia tällä ei Trafille olisi.

Tässä vaiheessa arvioidaan muutos ei vaikuttaisi ammatillisten tutkintojen, kuten logistiikan perustutkinnon suorittamiseen, vaikka ammattipätevyyskoulutus moniin niistä sisältyykin. Perustutkinto pysyisi samanlaisena, se vain koostuisi eri viranomaisten hallinnoimista tutkinnoista. Logistiikan perustutkinto olisi opetus- ja kulttuuriministeriön (OKM) alaista toimintaa ja ammattipätevyys liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) hallinnonalan toimintaa. Trafi vahvistaisi jatkokoulutuksen koulutusohjelmat, hyväksyisi koulutuskeskukset ja valvoisi opetusta. Kokeet voitaisiin ottaa vastaan palvelun tuottajan toimesta tai hoitaa kuljettajatutkinnon vastaanottotehtävien yhteydessä.”

On perusteltua erottaa ammattipätevyys OKM:n hallinnonalasta samoilla perusteilla kuin ajokorttikoulutuskin on erotettu. Kaksi eri hallinnonalaa valvomassa ja ylläpitämässä samaa ammattipätevyysvaatimusta on omiaan lisäämään eriarvoisuutta, aiheuttaen turhia kustannuksia ja hallinnon päällekkäisyyttä. Eriarvoisuudesta käytännön esimerkki on

ammattipätevyysslain 6 § osalta ammatillisen kuljettajakoulutuksen tulkinta. On vaikea nähdä mitään järkevää perustetta hallinnan jakamiseen. Ajokortti- ja ammattipätevyysasiat ovat niin lähellä toisiaan, että ne sopivat luontevasti Trafin hallintaan.

”Jos Trafi-malli ei osoittautuisi lähemmässä tarkastelussa tarkoituksenmukaiseksi, voitaisiin jatkaa kahden hallinnonalan kesken jaetulla mallilla (kutsutaan sitä tässä OKM-malliksi). Tässä vaihtoehdossa kokeiden ja jatkokoulutuksen hallinnointi kuuluisi OKM:n alaisten koulutuskeskusten osalta OKM:lle ja Trafin hyväksymien koulutuskeskusten osalta LVM:n hallinnonalalle. Kokeet voitaisiin ottaa vastaan ammatillisessa koulutusjärjestelmässä näyttökokeina. Tämän mallin haittapuoliksi on tunnistettu, ettei se tue hallitusohjelmaan kirjattua yhden viranomaisen periaatetta. Lisäksi kahden viranomaisen malli on herkästi omiaan edistämään vaihtelevia käytäntöjä ja vaarantaisi tasapuolisen kohtelun sekä valvonnassa että ohjeistuksessa.”

Perustason ammattipätevyyden hankkiminen koskettaa vuosittain vain noin 6 300 henkilöä ja jatkokoulutukset lähes 130 000 kansalaista. Koska jatkokoulutukset ovat Trafin toimivallassa, on järkevää ja kustannustehokasta liittää siihen myös perustason ammattipätevyys kokonaisuudessaan. Kahden viraston malli antaa varsin oudon kuvan esityksen perusteista suhteessa hallitusohjelmaan. Siinä tapauksessa esitystä ei ole tehty hallitusohjelmaan kirjattujen tavoitteiden vuoksi vaan jostakin muusta syystä, joka ei käy esityksestä ilmi. Tähän saakka OKM ei ole ollut halukas luopumaan kuljettajien ammattipätevyyteen liittyvistä hallintatehtävistään.

Pyydämme kohteliaasti huomioimaan edellä olevat asiat valmistelussa ja tarjoamme asiantuntemuksemme käyttöönne ammattipätevyysäntelyn kehittämiseksi.

Sakari Kaikkonen
puheenjohtaja
Ammattipätevyyskouluttajat ry

Sampsa Lindberg
toiminnanjohtaja
Liikenteen turvallisuuskouluttajat ry