

Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien ammattikoulutuksesta"

(2001/C 260/16)

Neuvosto päätti 21. maaliskuuta 2001 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 71 artiklan nojalla pyytää talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainitusta ehdotuksesta.

Asian valmistelusta vastannut "liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta" -jaosto antoi lausuntonsa 6. kesäkuuta 2001. Esittelijä oli Dethmer H. Kielman.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 11. ja 12. heinäkuuta 2001 pitämässään 383. täysistunnossa (heinäkuun 11. päivän kokouksessa) yksimielisesti seuraavan lausunnon.

1. Johdanto

Lisäksi koulutus helpottaa ammattiin ryhtymistä ja vaikuttaa myönteisesti työllisyyteen.

1.1. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20. joulukuuta 1985 annetussa asetuksessa (ETY) N:o 3820/85 vahvistetaan tiettyjä ehtoja maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien ammattikoulutukselle.

1.6. Yleisen ja yhtäläisen koulutusvelvoitteen käyttöönotto on lisäksi käytännön esimerkki Euroopan yhteisön pyrkimyksestä yhdistää kuljetusmarkkinoiden vapauttaminen yhtäältä kilpailun lisääntymiseen ja toisaalta sosiaalisten ja työehtojen yhdenmukaistamiseen.

1.2. Ammattitaitoa osoittavan todistuksen saamiseen johtavan koulutuksen sisältö määritellään direktiivissä 76/914/ETY. Direktiiviin sisältyy liite, jossa todetaan, että "koulutukseen ammattitaitoa osoittavan todistukseen [sic] saamiseksi on sisällyttävä vähintään seuraavat asiat, jos ne eivät jo sisälly ajokorttia varten hankittavaan koulutukseen".

1.7. Ehdotetulla direktiivillä luodaan yhteisön puitteet asetuksen (ETY) N:o 3820/85 mukaiselle nykyiselle ammattikoulutukselle ja tarjotaan ratkaisua kuljettajien ammattiliikenne-markkinoilla kohdattaviin erityisongelmiin, kuten uusien kuljettajien palkkaamiseen ja kuljettajien laatutason takaamiseen.

1.3. Niin asetus kuin direktiivikään eivät enää ole ajan tasalla. Asetus on vuodelta 1985 ja direktiivi vuodelta 1976. Tämä tarkoittaa, että erityisesti opetuksen sisältöä koskeva osa on erittäin vanhentunut siltä osin, kuin se ei sisälly ajokortteja koskevaan yhteisön lainsäädäntöön (direktiivi 91/439/ETY).

2. Yleistä

1.4. Koska kuljettajilla ei kahta maata, Ranskaa ja Alankomaita, lukuun ottamatta ole minkäänlaista yhteisötason velvollisuutta hankkia ammattikoulutusta, valtaenemmistö ammattikuljettajista harjoittaa ammattiaan pelkän ajokortin turvin. Tiettyjä tavarankuljetuksia, kuten vaarallisten aineiden kuljetuksia, koskevat tietenkin muita tiukemmat säännöt.

2.1. Komitea yhtyy komission näkemykseen siitä, että on päästävä tilanteesta, jossa maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteen ammattikuljettajat työskentelevät ilman minkäänlaista ammattikoulutusta. Se yhtyy siten myös (pragmaattiseen) ehdotukseen pakollisesta vähimmäiskoulutuksesta, jollainen on jo käytössä Alankomaissa ja Ranskassa.

1.5. Komissio pitää kyseisen perus- ja jatkokoulutuksen käyttöönottoa tärkeänä, koska se parantaa osaltaan turvallisuutta liikenteessä ja sen ulkopuolella sekä palvelun laatua.

2.2. Komitea on komission kanssa samaa mieltä haitoista, joita komissio toteaa liittyvän kaikkiaan 420 tuntia kestävänsä täyden peruskoulutuksen käyttöönottoon. Mikäli kuljettajilta vaadittaisiin täyden peruskoulutuksen suorittamista, se johtaisi varmasti ongelmiin työmarkkinoilla. Pätevistä kuljettajista on huomattava pula jo nykyolosuhteissa.

2.3. Pakollisen vähimmäisperuskoulutuksen kesto on yhteensä 210 tuntia, jotka jakaantuvat kuuteen 35 tunnin pituiseen opetusviikkoon. Määrä on siis puolet täyden peruskoulutuksen tuntimäärästä. Koulutus on pakollinen kaikille uusille kuljettajille heidän iästään tai ajettavien ajoneuvojen luokasta riippumatta. Komitea uskoo, että tällaisen vähimmäiskoulutuksen avulla ammattikuljettajat voivat oppia kuljettajan ammattiin nykyistä nuorempina. Koulutuksen kestoä määriteltäessä on tarkasteltava jäsenvaltioissa jo olemassa olevaa koulutusta ja ajokortin saantia ja ammattitaitoa koskevia vaatimuksia. Tässä mielessä on syytä selvittää, voidaanko koulutuksen tuntimäärää kasvattaa lyhyellä aikavälillä.

2.4. Peruskoulutuksen lisäksi komissio esittelee direktiiviehdotuksessa jatkokoulutusperiaatteen. Komissio ehdottaa, että jatkokoulutusta tulisi suorittaa viisi päivää joka viides vuosi. Kun otetaan huomioon edellä esitelty vähimmäisperuskoulutus, tämä vaikuttaa hyvältä ratkaisulta etenkin, kun Ranskassa saatujen kokemusten mukaan jatkokoulutuksella on myönteisiä vaikutuksia.

2.5. Komitea kannattaa komission ehdotusta siitä, että sellaiset ammattikuljettajat, jotka jo harjoittavat ammattiaan direktiivin tullessa voimaan, vapautetaan pakollisesta vähimmäisperuskoulutuksesta. Komitea yhtyy komission kantaan, jonka mukaan kyseisiä kuljettajia koskee kuitenkin yleinen velvoite osallistua jatkokoulutukseen joka viides vuosi. Käytännössä tämä tarkoittaa yhtä päivää vuotta kohden.

2.6. Komissio ehdottaa, että koulutuslaitosten hyväksyntää varten määritellään arviointiperusteet. Komitea ei pidä tällaisten kriteerien määrittelyä kovinkaan merkityksellisenä. Paljon tärkeämpää on määrittellä objektiiviset kriteerit kokeita järjestävien tahojen testaamiseksi. Kriteerien määrittelijänä tulisi mieluiten toimia kunkin jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen.

3. Erityistä

3.1. Komitealle ei käy täysin selväksi, mitä komissio pitää kohderyhmänään. Ehdotetun direktiivin 2 artiklassa puhutaan ammattikuljettajasta kuljettajana, joka harjoittaa tavara- tai henkilöliikennettä "korvausta vastaan". Kuuluvatko omaan lukuun tehtävät kuljetukset myös direktiivin soveltamisalaan vai nimenomaan eivät? Komitea on ymmärtänyt komission selvityksen perusteella, että määritelmän piiriin kuuluvat kaikki taveraliikennettä harjoittavat kuljettajat, joiden kuljettamien ajoneuvojen lastauskapasiteetti on yli 3,5 tonnia, lukuun ottamatta kuljettajia, joita koskevat ehdotetun direktiivin 3 artiklassa nimetyt poikkeukset. Henkilöliikenteessä direktiivin säännökset koskevat kuljettajia, jotka kuljettavat yli 9 hengen ajoneuvoja kuljettaja mukaan luettuna.

3.2. Komitealle jää epäselväksi, mitä komissio tarkoittaa perusteluosassa käyttämällään ilmaisulla, jonka mukaan peruskoulutus parantaa osaltaan "turvallisuutta liikenteen ulkopuolella". Komitea pyytää komissiota selkeyttämään kyseistä osaa.

3.3. Ehdotuksen perusteluosan ja ammattikoulutuksen vähimmäisvaatimuksia koskevan liitteen perusteella komitean mielestä jää epäselväksi, onko täyden peruskoulutuksen kesto 420 tuntia vai 630 tuntia. Komission selvityksen mukaan ero johtuu tekstissä esiintyvistä virheellisistä toteutuksesta/käännöksestä. Se on painottanut täyden koulutuksen keston olevan 420 tuntia.

3.4. Komissio ilmoittaa ehdotetun direktiivin 9 artiklassa, että ns. "ajokorttimatkailun" välttämiseksi ammattikuljettajien on suoritettava perus- ja jatkokoulutus siinä jäsenvaltiossa, jossa on heidän vakinainen asuinpaikkansa. Koska komissio ehdottaa samaisessa artiklassa todistusten vastavuoroista tunnustamista, ei komitean mielestä pitäisi olla merkityksellistä, missä valtiossa ammattikuljettaja suorittaa perus- ja jatkokoulutuksen. Sen mielestä rajoittava vaatimus koulutuksen suorittamisesta siinä jäsenvaltiossa, jossa on kuljettajan vakinainen asuinpaikka, on ristiriidassa vastavuoroista tunnustamista koskevan ehdotuksen kanssa.

3.5. Komitean mielestä komissio ei korosta ehdotuksessaan riittävästi laadullisia näkökohtia, kuten kriteerejä, joita jäsenvaltioiden tulee noudattaa kokeita järjestäessään. Komitean mielestä laadukkaat kokeet ovat ainoa keino varmistaa, että asianomaiset henkilöt todella hankkivat koulutuksen. Ne ovat siis yhtä tärkeä seikka kuin itse koulutuksen kesto.

3.6. Komissio ehdottaa, että opettajilla on oltava viiden vuoden kokemus kuljettajan ammatista ja että heidän tulee olla suorittanut täysi peruskoulutus ja jatkokoulutus. Komitea pitää tätä liian rajoittavana määräyksenä. Se pohtii, onko näillä vaatimuksilla löydettävissä riittävästi opettajia. Komission on joka tapauksessa sisällytettävä direktiiviin monivuotinen siirtymäjärjestely, jotta opettajille asetettavat koulutusvaatimukset pystytään täyttämään.

3.7. Liikenneturvallisuuden takaamiseksi laajentuneessa EU:ssa ja kilpailuväristymien välttämiseksi komitea pitää tarpeellisenä soveltaa direktiiviä myös jokaisessa ehdokasvaltiossa ja heti liittymisestä lähtien.

4. Tiivistelmä ja päätelmät

4.1. Komitea kannattaa yleisesti ottaen komission ehdotusta ottaa käyttöön ammattikuljettajien pakollinen vähimmäiskoulutus, johon yhdistetään vaaditun pätevyyden testaaminen määräajoin ja jota täydennetään tarvittaessa erityisellä jatkokoulutuksella joka viides vuosi. Koulutusta kannatetaan ennen kaikkea, koska se parantaa liikenneturvallisuutta ja palvelun laatua sekä vaikuttaa myönteisesti työllisyyteen.

4.2. Komitean mielestä komission tulisi selvittää, mikä on direktiivin tarkka kohderyhmä. Mitä tarkoitetaan "korvausta vastaan" kuljettavilla kuljettajilla? Komission tulisi samoin selittää, mitä se tarkoittaa väitteellään, että perus- ja jatkokoulutus parantavat osaltaan "turvallisuutta liikenteen ulkopuolella".

4.3. Komitean mielestä komissio keskittyy ehdotuksessaan määrälliseen näkökohtaan eli opetuksen vähimmäistuntimää-

rään jättäen kokeille asetettavat kriteerit liian vähälle huomiolle.

4.4. Komissio ehdottaa, että ammattikuljettajan on suoritettava perus- ja jatkokoulutus siinä jäsenvaltiossa, jossa on hänen vakinainen asuinpaikkansa. Tämä käy sinänsä yksiin sen kanssa, mitä todetaan ajokorteista ajokorttidirektiivissä. Komitean mielestä vaatimus saattaisi kuitenkin rajoittaa tarpeettomasti perus- ja jatkokoulutuksen suorittamista, varsinkin kun otetaan huomioon, että komissio ehdottaa lisäksi todistusten vastavuoroista tunnustamista.

4.5. Komitea huomauttaa lopuksi, että kun otetaan huomioon komission opettajille asettamat vaatimukset, joiden mukaan heillä on oltava viiden vuoden kokemus kuljettajan ammatista ja täysi peruskoulutus ja jatkokoulutus suoritettuna, tulee olemaan hyvin vaikeaa palkata riittävästi opettajia. Se kehottaa komissiota harkitsemaan ehdotuksen kyseisen osan tarkistamista.

Bryssel 11. heinäkuuta 2001.

Talous- ja sosiaalikomitean

puheenjohtaja

Göke FRERICHs