VAHVA SUOMALAINEN

SUOMI FINLAND 100

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintävaliokunta 29.11.2017

Johtava asiantuntija Ari Herrala

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Yleistä

- **Erittäin suuri kokonaisuus**
- **Luettavuuden ja käsittelyn selkiyttämiseksi luvut ja pykälät numeroitava juoksevasti**
- **Säädösten löytymisen helpottamiseksi jotkut kokonaisuudet voisivat olla omia lakejaan**

© SKAL

Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä, kuljettajan ammattipätevyys

- **Kuljettajan ammattipätevyysdirektiivissä kaksi tapaa perustason ammattipätevyyden saavuttamiseksi: koe ja koulutus tai pelkkä koe**
- **SKAL esittää että Suomessa otetaan käyttöön molemmat mallit tai siirryttäisiin pelkän kokeen malliin**
- **Talouskasvun myötä kuljetusalalla tarvittavien kuljettajien määrä lisääntyy, alkava kuljettajapula on jo nyt paikoittain havaittavissa**
- Ammatillisen koulutuksen muutosten vuoksi voisi ehkä siirtää liikennepalvelulain III vaiheeseen
- **Valmistelu yhteistyössä opetus- ja kulttuuriministeriön, opetushallituksen ja eri toimijoiden kanssa aloitettava kuitenkin heti**
-

© SKAL

Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä, kuljettajan ammattipätevyys

- **Puolustusvoimat iso kouluttaja, jonka kouluttamat olisi saatava heti töihin ja sitä kautta jäämään alalle**
- **Puolustusvoimille oikeus hoitaa joko koulutus– tai koemallilla haluamallaan tavalla direktiivin mukaisesti kuten lausunnolla olleessa luonnoksessa**

© SKAL

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen koe

- **Nykyinen toimivallan jako opetus- ja kulttuuriministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston välillä koulutuskeskusten hyväksymisessä esitetään säilytettävän**
  - **Tätä pidämme hyvänä**
- **Myös nykyinen kolmijako perustason ammattipätevyyskoulutukseen liittyvän kokeen järjestämisen ja valvonnan osalta tulee säilyttää**
  - **Opetus- ja kulttuuriministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Puolustusvoimat kukin omalta osaltaan**

© SKAL

Kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä, kuljettajan ammattipätevyys

- **Annettaessa perustason ammattipätevyyskoulutusta ammatillisen koulutuksen yhteydessä saa mm. suorittaa kokeet vaiheittain ja opiskelija saa kuljettaa ajoneuvoa ilman ammattipätevyyttä**
  - **vähintään kuuden kuukauden, enintään kolmen vuoden koulutuksessa**
- **Tästä osoituksena koulutuskeskus voi antaa opiskelijalle ”hyväksymisasiakirjan”**
- **Perusteluissa todetaan, että toistaiseksi tällaisena ammatillisena koulutuksena on pidetty vain opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämällä järjestämisluvalla annettua koulutusta, vaikka sitä tässä yhteydessä on voinut olla myös Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä luvalla annettu koulutus**
- **SKAL pitää tärkeänä, että jatkossakin kaikilla koulutuskeskuksilla on mahdollisuus riittävän pitkäkestoisissa ja laajoissa koulutuskokonaisuuksissa hyödyntää työharjoittelu yrityksissä myöntämänsä hyväksymisasiakirjan turvin**

© SKAL

Jatkokoulutus

- **Esityksen mukaan jatkokoulutuksen määrää koskeva säännös siirrettäisiin asetuksesta lakiin**
- **Tässä yhteydessä ei kuitenkaan ole otettu kantaa 35 tunnin koulutusmäärän jakamiseen osiin**
- **SKAL katsoo, että seitsemän oppitunnin pituinen jatkokoulutusohjelma olisi voitava jakaa useammalle päivälle**
- **Samaan koulutusohjelmaan voitaisiin tällöin sisällyttää helpommin teoria- ja käytännön koulutusta, erityisesti yksilöllistä ajo-opetusta**
- **Jakamisen salliminen tukisi myös nykyaikaisten ja uusien opetus- ja oppimistapojen, muun muassa verkko-opetuksen, käyttöönottamista**

© SKAL

Koulutuskeskuksen kokeen arvioijat, opetushenkilöstö ja välineet

- **Pykälän otsikossa puhutaan koulutuskeskuksen kokeen arvioijista**
- **Kuten todettu, nykyinen kolmijako kokeen kohdalla on tarpeen säilyttää**
- **Kokeen arvioijat eivät useinkaan ole koulutuskeskuksen vastuulla**
  - **Kokeen arvioijia koskeva vaatimus olisikin syytä siirtää koetta koskevaan pykälään, kuten nykyisessä ammattipätevyyslaissa**

© SKAL

Ammattipätevyyden osoittaminen

- **Ammattipätevyysmerkintä olisi voimassa nykyiseen tapaan viisi vuotta perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen tai jatkokoulutuksen suorittamista koskevan todistuksen suorittamisesta**
- **Esityksestä puuttuu lisäys: taikka edellisen merkinnän päivämäärästä, jos uutta ammattipätevyyskorttia haetaan jatkokoulutuksen suorittamisen perusteella aikaisintaan kuusi kuukautta ennen edellisen määräajan päättymistä**
- **Puolen vuoden merkintäaikasääntö on tarpeen, jotta 35 tunnin jatkokoulutuksia voidaan jakaa viiden vuoden ajanjaksoihin vapaammin**
  - **Muutoin viimeinen jatkokoulutuspäivä jätettäisiin ihan viiden vuoden jakson viimeisille päiville**
  - **Tästä aiheutusi entistäkin pahempaa ruuhkaa loppupäiville jatkokouluttajille sekä viranomaisille**

© SKAL

Rangaistussäännökset, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

- **Esityksen perusteluissa on monin paikoin mainittu, että liikennepalvelulakiin tuotaisiin nykyiset tieliikennelain säännökset tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä ja tieliikenteen valvontalaitteista sellaisinaan**
- **Vaikka pykäläkohtaisissakin perusteluissa mainitaan, että rangaistuspykälä siirretään sisällöltään sellaisenaan niin tilaajavastuuta ajo- ja lepoajoista ei kuitenkaan esityksen 6 §:ssä ole**
- **SKAL pitää säännöstä erittäin tarpeellisena ja esittää, että nykyinen tieliikennelain 105 a §:n 4 momentti tuodaan liikennepalvelulain VI osan 2 luvun 6 §:ään**
- **SKAL:n tietojen mukaan oikeusministeriö olisi edellyttänyt tämän kohdan poistamista vedoten siihen, että asia tulisi hoidettua yllytysrikoksen kautta**
- **SKAL on vahvasti eri mieltä ja toteaa, että nykyisen tieliikennelaissa olevan 4 momentin mukaan rangaistavuuteen riittää se, että olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamisella rikotaan tahallisesti ajoaikoja**

© SKAL

Rangaistussäännökset, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

- **Oikeusministeriön kanta osoittaa, että ministeriö ei tunne kuljetusalan olosuhteita**
- **Käytännössä kuljetusten aikataulut ovat asiakkaan edellyttämiä ja kuljetussopimuksessa sovittuja**
- **Mikäli laki vahvistettaisiin esitetyssä muodossaan, se tarkoittaisi käytännössä tilaajan vastuun poistamista kaikesta kuljetusreittien aikataulujen suunnittelusta, johon tilaaja yleensä vahvasti osallistuu**
- **Jatkossa vastuun kantaisi yksin rahdinkuljettaja, syyllisen jäädessä rankaisematta**

- **Myös lievät ajo- ja lepoaikojen rikkomukset on saatava tieliikennelain muutoksessa esitetyn hallinnollisen maksun piiriin, vaikka ne siirretäänkin tieliikennelaista liikenteen palvelulakiin.**

© SKAL

Liikennepalvelulain ensimmäistä vaihetta koskevia puutteita, luvanvarainen toiminta

- **Pakettiautot eli kokonaispainoltaan 2-3,5 tonnia olevat ajoneuvot**
  - **Jatkossa vain rekisteröityminen**
  - **EU liikkuvuuspaketti: pakettiautoille lupavaatimus, myös meillä voisi olla kevytmalli**
  - **Päästövähennykset?**
  - **Yrityksille joilla sekä paketti- että kuorma-autoja tulee lisätyötä**
  - **Liikenteen turvallisuusvirastolla tietojärjestelmään erillinen rekisteröitymisosa**
- **Traktoreille, joiden rakenteellinen nopeus yli 40 km/h on EU asetuksen mukaisesti asetettava lupavaatimus**

© SKAL

Liikennepalvelulain ensimmäistä vaihetta koskevia puutteita

- **Ammattimaisen kuljetuksen määritelmä on saatettava EU-asetuksen mukaiseksi poistamalla siitä tulonhankkimistarkoitus-sana.**
- **Liikennepalvelulaissa tulee täsmentää ja määritellä ns. kimppakyydit**
- **Soveltamisalan poikkeuksista tulee säätää lailla eikä niitä voi siirtää asetustasolle**
- **Liikennepalvelulaissa on säädettävä luvanhaltijan ajoneuvoa koskevista vaatimuksista mm. koskien ajoneuvon vuokraamista ja luvanhaltijan yhteystietoja sekä niiden laiminlyöntiä koskevista sanktioista**
- **Luvattoman liikenteen rangaistavuuskynnystä ei pidä korottaa edellyttämällä törkeää huolimattomuutta**

© SKAL

Kiitos!

VAHVA SUOMALAINEN

SUOMI FINLAND 100



