Logistiikkayritysten Liitto ry

Eteläranta 10, 00130 Helsinki
Puh. +358 9 4202 3389
Y-tunnus 0202403-0
logistiikkayritykset@logistiikkayritykset.fi
www.logistiikkayritykset.fi

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

LAUSUNTO

1.12.2017

LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ HE 145/2017 vp LAIKSI LIIKENTEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISEKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta. Koska liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy tiekuljetuksiin ja kappaletavara-liikenteeseen, painotetaan tätä näkökulmaa lausunnossa. Emme ota kantaa lain henkilöliikennettä koskeviin säädösesityksiin.

Kohta 1 on liittomme oma näkemys. Kohdat 2-10 ovat saman sanaisia Autoliikenteen Työnantajaliito ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n 9.11.2017 antaman lausunnon kanssa.

1. Sähköiset rahtikirjat

Lakiesityksen kohdassa 3.3.2 sivulla 111 on pohdittu sähköisen rahtikirjan pakollisuutta. Logistiikan sähköisten asiakirjojen edistäminen on hyvä ja kannatettava asia, mutta kuten hallituksen esityksessä todetaan sähköisen rahtikirjan pakollisuus ei ole kannatettavaa. Tätä puoltaa esim. se, että on paljon kotimaan kuljetuksia, jossa ei edes tehdä rahtikirjaa tai kuljetukseen tarvittavan tiedon sisältö vaihtelee. Asia etenee parhaiten siten, että yritykset itse luovat tarvittavat digitaaliset toimintatavat.

Lakiesityksessä pohditaan myös kansainvälisen rahtikirjaa (CMR) ja erityisesti sen lisäpöytäkirjaa, joka koskee sähköisen rahtikirjan käyttöä tavaran kansainvälisessä tiekuljetuksessa. Toiveemme on, että Suomi ratifioisi tämän lisäpöytäkirjan mahdollisimman nopeasti, koska siitä olisi välittömästi hyöty esim. Viron liikenteessä.

2. Perustason ammattipätevyyden saavuttaminen: II osan 3 luvun 4 §

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 kuitenkin korkeammat. Suomessa on nykyisin käytössä koulutuspainotteinen järjestelmä lisättynä nopeutetun koulutuksen järjestelmällä, ja valinta on aikanaan tehty kattavan kuljettajakoulutusdirektiivityöryhmän selvityksen ja vaikutusarvioinnin pohjalta (opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2005:7).

Hallituksen esityksessä ehdotetaan perustason ammattipätevyyden saavuttamisessa säilytettäväksi nykyinen järjestelmä. Nykyinen koulutuspainotteinen järjestelmämme

perustason ammattipätevyyden saavuttamistapana on mielestämme lähtökohtaisesti hyvä ja toteutukseltaan toimiva. Järjestelmä on lisännyt selkeästi raskaan liikenteen kuljettajien osaamisen tasoa, työn arvostusta, kuljetusten laatua ja kuljetusalan imagoa.

Suomelle paras vaihtoehto olisi kuitenkin, että perustason ammattipätevyyden hankkimistapaa ei rajoitettaisi lainsäädännössämme, vaan otettaisiin käyttöön kaikki ammattipätevyysdirektiivin 2003/59/EY sisältämät järjestelmät: koulutuspainotteinen, koepainotteinen ja nopeutettu koulutus. Tavoitteet ja lopputulema ovat kaikissa sama ja alemmat ikärajat olisivat käytössä sekä koulutus- että koepainotteisessa järjestelmässä. EU:n komission edustajat ovat useamman kerran vahvistaneet koulutus- ja koepainotteisten järjestelmien rinnakkaisen käyttämisen olevan mahdollista.

Molempien järjestelmien mahdollistaminen poistaisi myös nykyisessä koulutuspainotteisessa järjestelmässä olevan merkittävän ”valuvian” liittyen Puolustusvoimien antaman nopeutetun kuljettajakoulutuksen korkeampiin vähimmäisikärajoihin. Puolustusvoimien asema perustason ammattipätevyyskouluttajana on erittäin merkittävä, sillä se antaa vuosittain noin 3.000 varusmiehelle ammattipätevyyskoulutuksen: noin 1.000 varusmiehelle 280 tunnin ja noin 2.000 varusmiehelle 140 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksen. Nopeutetun 140 tunnin koulutuksen saaneet eivät voi kuitenkaan työskennellä kotiutuksensa jälkeen C-luokan ajoneuvon kuljettajina ennen 21 vuoden iän täyttymistä, minkä vuoksi isona riskinä on, että vuosittain 2.000 C-ajokortin ja laadukkaan ammattipätevyyskoulutuksen saanutta henkilöä suuntautuu muotosäännöksen takia töihin kuljetusalan ulkopuolelle.

Liikenne- ja viestintäministeriön 27.4.2017 antamassa hallituksen esitysluonnoksessa oli Puolustusvoimille jo esitetty oikeutta sekä koulutus- että koepainotteiseen järjestelmään (esitysluonnoksen II osan 3 luvun 16 §), millä olisi korjattu edellä mainittu epäkohta. Lopullisesta hallituksen esityksestä se on valitettavasti poistettu, vaikka sivulla 114 on sen tärkeys tunnistettu: ”Elinkeinoelämän näkökulmasta on välttämätöntä, että Puolustusvoimissa hankittu koulutus täyttää direktiivin vaatimukset”. Kyseinen säännös olisi ehdottomasti tarpeen sisällyttää liikennepalvelulain II osan 3 lukuun.

***Esitämme**, että II osan 3 lukuun lisättäisiin seuraava säännös:*

X § Puolustusvoimissa saavutettu ammattipätevyys

Ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitetun ammattipätevyyden voi saavuttaa Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä.
Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksessa saavutettu ammattipätevyysdirektiivin vaatimusten mukaisesti suoritettu perustason ammattipätevyys ja jatkokoulutus sekä niistä annetut Puolustusvoimien todistukset tunnustetaan tässä laissa tarkoitetuksi perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen suorittamisesta annetuiksi todistuksiksi.
Puolustusvoimien asetuksella voidaan säätää tarkemmin 1 momentin soveltamisesta.

3. Simulaattorin käyttö perustason ammattipätevyyskoulutuksessa ja jatkokoulutuksessa

Nykyinen ammattipätevyysasetuksen 3 § ja 7 § mahdollistavat simulaattorin käytön sekä perustason ammattipätevyyden sisältämässä pakollisessa ajo-opetuksessa tietyillä tuntimäärillä että jatkokoulutuksessa. Hallituksen esitys ei sisällä mainintaa simulaattorin käytöstä. Simulaattori on mainittu ainoastaan II osan 3 luvun 11 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa: ”Myös muiden opetusvälineiden, kuten esimerkiksi simulaattoreiden, olisi täytettävä samat vaatimukset” (s. 181).

***Esitämme**, että simulaattorin käyttömahdollisuus sekä perustason ammattipätevyyskoulutuksessa että jatkokoulutuksessa säilytettäisiin.*

4. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen koe: II osan 3 luvun 7 §

Yksityiskohtaisten perusteluiden mukaan ”toimivalta kokeen perusteiden vahvistamisessa olisi Opetushallituksella. Näitä perusteita olisi noudatettava kaikissa ammattipätevyyden tuottavissa kokeissa.” (s. 179) Tämä ei ilmene varsinaisessa säädöstekstissä, joten kyseessä lienee virhe.

Koska nykyinen toimivallanjako opetus- ja kulttuuriministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston välillä koulutuskeskusten hyväksymisessä esitetään säilytettävän, mitä pidämme hyvänä, myös nykyisen ammattipätevyyslain 15 §:n mukainen kolmijako perustason ammattipätevyyskoulutukseen liittyvän kokeen järjestämisen ja valvonnan osalta tulisi säilyttää:

- opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymissä koulutuskeskuksissa Opetushallituksen valvonnassa työelämätoimikunnat,
- Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymissä koulutuskeskuksissa Liikenteen turvallisuusvirasto ja
- Puolustusvoimat omassa kuljettajaopetuksessaan.

5. Perustason ammattipätevyyden suorittaminen ammatillisen koulutuksen yhteydessä: II osan 3 luvun 8 §

Hallituksen esityksen 8 §:ään on sisällytetty nykyisen ammattipätevyysasetuksen 8 §:n säännökset hyväksymisasiakirjasta. Säännökset ovat erittäin tarpeelliset ammatillisen koulutuksen toteuttamisen kannalta. Ehdotuksesta ovat kuitenkin jääneet pois:

- nykyinen ammattipätevyyslain 4 §:n 3 momentti: ”Koulutuksen aloittaminen ei edellytä, että koulutettavalla on ajo-oikeudessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus” ja
- nykyinen ammattipätevyysasetuksen 8 §:n 2 momentti: ”Jos hyväksymisasiakirjan saanut opiskelija eroaa tai hänet erotetaan koulutuksesta, hyväksymisasiakirjan voimassaolo lakkaa. Koulutuskeskuksen on viipymättä ilmoitettava asiasta rekisterinpitäjälle ja hyväksymisasiakirjan saajalle. Hyväksymisasiakirjan saajan on palautettava asiakirja koulutuskeskukselle.”

Yksityiskohtaisissa perusteluissa on kuitenkin mainittu: ”Ammatillisen tutkintokoulutuksen ja muun tässä pykälässä tarkoitetun ammatillisen koulutuksen joustavan järjestämisen mahdollistamiseksi ajokorttisäännöksiin sisällytettäisiin kuitenkin edelleen mahdollisuus tutkintoon pääsyyn ennen ammattipätevyyden saavuttamista, jos henkilö olisi 1 momentissa tarkoitetussa kuljettajakoulutuksessa, jonka yhteydessä tämä kelpoisuus saavutettaisiin.” (s. 180)

Pidämme hyvänä ehdotuksessa olevaa laajennusta ammatillisen koulutuksen poikkeusten käyttöalan osalta, jolla mahdollistettaisiin perustason ammattipätevyyskokeen vaiheittainen suorittaminen ja hyväksymisasiakirjan käyttäminen esimerkiksi pelastusopistossa annettavassa koulutuksessa.

***Esitämme**, että 8 §:ään lisättäisiin nykyinen ammattipätevyyslain 4 §:n 3 momentti ja nykyinen ammattipätevyysasetuksen 8 §:n 2 momentti.*

6. Ammattipätevyyden uudelleen voimaan saattaminen jatkokoulutuksella: II osan 3 luvun 9 §

Vaikka 9 §:n yksityiskohtaisten perusteluiden mukaan jatkokoulutusta koskevat säännökset vastaisivat ammattipätevyyslain nykyisiä säännöksiä (s. 180) ja vaikka 9 §:n 1 momentin säädöstekstiin on otettu kursiivinen maininta myös ammattipätevyyden uudelleen voimaan saattamisesta, selvyyden vuoksi olisi syytä kirjata nykyisen ammattipätevyyslain 7 §:n 2 momentin toinen lause esityksen 9 §:ään.

Kuljettajalta ei voida vaatia perustason ammattipätevyyden (uudelleen)suorittamista, vaikka hän ei olisi suorittanut 35 tunnin jatkokoulutusta viiden vuoden määräajassa. Ammattipätevyyden voimaan saattaminen pidemmänkin väliajan jälkeen tulee olla jatkossakin mahdollista pelkän jatkokoulutuksen suorittamisella.

***Esitämme**, että 9 §:ään lisättäisiin nykyisen ammattipätevyyslain 7 §:n 2 momentin sisältämä seuraava lause: ”Jos ammattipätevyyttä ei ole pidetty voimassa jatkokoulutuksella, kuljettaja voi saattaa ammattipätevyyden uudelleen voimaan osallistumalla jatkokoulutukseen.”*

7. Opetuksesta vastaavan johtajan vaatimukset: II osan 3 luvun 11 §

Hallituksen esityksen 11 §:ssä on säädetty koulutuskeskuksen opetuksesta vastaavaa johtajaa koskevista vaatimuksista. Siinä ei ole kuitenkaan eritelty nykyisen ammattipätevyysasetuksen 15 §:n tapaan jatkokoulutuksen opetuksesta vastaavaa johtajaa perustason ammattipätevyyskoulutuksen opetuksesta vastaavasta johtajasta. Erittely on tarpeen, sillä jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi voidaan hyväksyä nykyiseen tapaan esimerkiksi kuljetusyrityksiä, alan järjestöjä, säätiöitä ja muita yhteisöjä (esityksen 10 §:n 2 mom), mitä pidämme erittäin hyvänä.

Kuten opetusministeriön työryhmämuistiossa 2005:7 ammattipätevyysdirektiivin toimeenpanosta on todettu: ”Perustason ammattipätevyyden koulutuksen luvan haltijoiden lisäksi myös muilla jatkokoulutuksen järjestäjillä olisi mahdollisuus hakea koulutukselle

lupaa. Tämä mahdollistaisi jatkokoulutuksen luvan myöntämisen suurempien kuljetusyritysten itsensä järjestämälle kuljettajien jatkokoulutukselle sekä alan järjestöjen, säätiöiden ja muiden yhteisöjen järjestämälle jatkokoulutukselle. Kuljettajien ammattitaidon syventämiseksi ja tarkentamiseksi tarvittavaa keskeistä tietoa ja osaamista syntyy alan monille toimijoille. Tämän vuoksi on tarkoituksenmukaista pitää hyväksyttyjä koulutuskeskuksia koskevat reunaehdot, etenkin oppiaineiden suhteen väljinä mahdollisimman monipuolisen osaamisen turvaamiseksi. Tavoitteena tulee olla laaja jatkokoulutuskeskusten verkosto, jossa ovat mukana perustason ammattipätevyyskoulutusta antavat järjestäjät ja muut kuljetusalan toimijat.” (s. 65)

Puolustusvoimissa annettavassa koulutuksessa hyväksytään nykyisin ajo-opetusta antavan opettajan osalta Puolustusvoimien liikenneopettajakelpoisuus ja -lupa.

***Esitämme**, että 11 §:ään lisättäisiin nykyisestä ammattipätevyysasetuksen 15 §:n 2 momentista Puolustusvoimien opettajavaatimukset ja kevyemmät vaatimukset jatkokoulutuksen opetuksesta vastaavan johtajan osalta.*

8. Ammattipätevyyden voimassa olon laskenta: II osan 3 luvun 13 §

Hallituksen esityksen 13 §:n 2 momentin mukaan ammattipätevyyskorttiin tai ajokorttiin tehtävä ammattipätevyysmerkintä olisi voimassa nykyisen ammattipätevyysasetuksen 10 §:n tapaan viisi vuotta perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvän kokeen tai jatkokoulutuksen suorittamista koskevan todistuksen suorittamisesta. Esityksestä on jätetty pois nykyisen ammattipätevyysasetuksen 10 §:n 2 momentin loppuosa viiden vuoden laskennasta edellä mainittujen todistuspäivämäärien lisäksi: ”taikka edellisen merkinnän päivämäärästä, jos uutta ammattipätevyyskorttia haetaan jatkokoulutuksen suorittamisen perusteella aikaisintaan kuusi kuukautta ennen edellisen määräajan päättymistä. Jos jatkokoulutus on annettu jaksoissa, määräaika luetaan viimeisen jakson suorittamisesta annetusta todistuksesta.”

Puolen vuoden merkintäaikasääntö on tarpeen, jotta 35 tunnin jatkokoulutuksia voidaan jakaa viiden vuoden ajanjaksoihin vapaammin. Mikäli se poistettaisiin, viimeinen viidestä jatkokoulutuspäivästä jätettäisiin käytännössä viiden vuoden ajanjakson viimeisille päiville, mikä puolestaan merkitsisi mahdotonta ruuhkaa jatkokouluttajille sekä ammattipätevyyskortin ja ajokortin myöntäville viranomaisille.

***Esitämme**, että 13 §:n 2 momentin 1. virkkeen loppuun lisättäisiin nykyisestä ammattipätevyysasetuksen 10 §:n 2 momentista: ”taikka edellisen merkinnän päivämäärästä, jos uutta ammattipätevyyskorttia haetaan jatkokoulutuksen suorittamisen perusteella aikaisintaan kuusi kuukautta ennen edellisen määräajan päättymistä. Jos jatkokoulutus on annettu jaksoissa, määräaika luetaan viimeisen jakson suorittamisesta annetusta todistuksesta.”*

9. Kuljettajan velvollisuudet ajopiirturin käytössä: II osan 4 luvun 4 §

Hallituksen esityksen 4 §:ssä on päädytty ainoastaan viittaamaan EU:n ajo- ja lepoaika-asetukseen ja ajopiirturiasetukseen kuljettajan velvollisuuksien osalta. Yleisviittauksen myötä kuljettajalla on velvollisuus antaa tarkastusviranomaiselle ajo- ja lepoaikojen valvonnan suorittamiseksi muun muassa digitaalisen ajopiirturin kuljettajakortti ja mekaanisen ajopiirturin piirturilevyt (ajopiirturiasetus 36 asetus). Nykyisen tieliikennelain 92 j §:n 2 momentin mukaan kyseistä kuljettajan tietojenantovelvollisuutta tarkastusviranomaiselle sovelletaan myös tehdas-, satama-, varasto- ja kilpailualueella sekä muulla vastaavalla alueella. Ajopiirturiasetuksen velvollisuudet eivät ulotu kyseisille yleisen tiealueen ulkopuolisille alueille, mutta niiden mukanaolo kuljettajan tiedonantoalueina on tarpeen ajo- ja lepoaikavalvonnan suorittamiseksi.

***Esitämme**, että 4 §:ään lisättäisiin nykyisen tieliikennelain 92 j §:n 2 momentin laajuinen kuljettajan tiedonantovelvollisuus tarkastusviranomaiselle.*

10. Rangaistussäännökset: VI osan 2 luvun 6 §

Yksityiskohtaisissa perusteluissa on mainittu, että voimassa oleva tieliikennelain 105 a §, jossa säädetään rangaistukset tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta, siirrettäisiin sisällöltään sellaisenaan liikennepalvelulain VI osan 2 luvun 6 §:ään (s. 311). Jostain syystä 6 §:stä on kuitenkin jätetty pois kaksi nykyisin tieliikennelain 105 a §:ssä sanktioitua rikkomusta:

1) Kuljettaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 92 j §:n 2 momentin säännöksiä: ”Ajoneuvon kuljettajan on pyynnöstä esitettävä valvontaviranomaiselle ajopiirturiasetuksen 15 artiklan 7 kohdassa tarkoitetut tiedot. Tätä momenttia sovelletaan myös tehdas-, satama-, varasto- ja kilpailualueella sekä muulla vastaavalla alueella”. Tämä liittyy lausuntomme kohdassa 9 esitettyyn.

2) Tieliikennelain 105 a §:n 4 momentin tilaajavastuu ajo- ja lepoajoista: ”Kun kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamisella rikotaan tahallisesti 1 momentissa mainittuja ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä, mutta aikataulun laatinut tästä huolimatta edellyttää kuljetuksen tapahtuvan niin, että näitä säännöksiä ei voida noudattaa, aikataulun laatija tai tämän edustaja tuomitaan 1 momentin mukaisesti. Aikataulun laatijaksi katsotaan myös se, joka on aikataulua laatimatta muutoin edellyttänyt määrättyä toimitusaikaa.”

   Samoin hallituksen esityksen 6 §:stä on jätetty pois nykyinen tieliikennelain 105 a §:n 3 momentti: ”Kuljettajaa ei tuomita rangaistukseen teosta, jonka syynä on korjaamon taikka työnantajan tai tämän edustajan rikkomus.”

   Lisäksi 6 §:n 1 momentin 3)-kohdassa on viitattu II osan 4 luvun 5 §:n säännöksiin, kun oikea viittaus olisi II osan 4 luvun 4 §.

***Esitämme**, että liikennepalvelulain VI osan 2 luvun 6 §:n 1 momentin 3)-kohtaan lisättäisiin nykyisen tieliikennelain 92 j §:n 2 momentin sisältämän velvollisuuden rikkominen (lausuntomme kohta 9) ja että 6 §:n uusiksi momenteiksi lisätään nykyisen tieliikennelain 105 a §:n 3 ja 4 momentit.*

Logistiikkayritysten Liitto ry edustaa merkittäviä logistiikkaoperaattoreita Suomessa. Liiton jäsenyrityksillä on noin 7 000 työntekijää Suomessa ja lisäksi heidän alihankkijoilla on noin 4 500 työntekijää.

Kunnioittavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen
Toimitusjohtaja