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



Liikenne- ja viestintävaliokunta 9.1.2019

Ari Herrala

Johtava asiantuntija, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Yleistä

- **Laki liikenteen palveluista on erittäin suuri kokonaisuus**
- **Liikenteen palveluista annettuun lakiin esitetään tehtäväksi teknisiä muutoksia niin, että sen pykälänumerointi muuttuu juoksevaksi, HYVÄ**
- **Lain aiemmissa vaiheissa esitettyjä pykäläkohtaisia perusteluja on jatkossa vaikea löytää**
  - **Tämä on vieläkin vaikeampaa, kun myös pykälien otsikointia muutetaan**
- **Valitettavaa on myös, että perustelut kokonaisuudessaan ovat sekavat, eikä lausuntojen perusteella itse pykäliin tehtyjä muutoksia ole kaikilta osin huomioitu yleisperusteluissa**

© SKAL

Yleistä

- **esityksessä ei ole mukana lausuntokierroksella olleita paikantamisvelvollisuuksia, jotka olisivat kohdistuneet mm. tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoihin**
- **sähköistä rahtikirjaa koskevat asiat erotettiin omaksi esityksekseen**

© SKAL

Tieliikenteen ammattipätevyydet

- **SKAL kannattaa lämpimästi koemallin käyttöönottoa ja tämän esitysluonnoksen mukaan Suomessa otettaisiinkin käyttöön kaikki mahdolliset perustason ammattipätevyyden suorittamistavat**
- **SKAL siis kannattaa vahvasti tätä esitystä, mutta toteaa kuitenkin, että koemallin käyttöönotto vaatii vielä käytännön toteutustapojen selvittämistä**

© SKAL

Tieliikenteen ammattipätevyydet

- **SKAL:n saamien tietojen mukaan puolustusvoimat suhtautuu myönteisesti koemalliin ja voisi selvittää sen käyttöön ottamista omassa kuljettajakoulutuksessaan**
- **puolustusvoimia koskevat säädökset on hyvä saada voimaan mahdollisimman pian esityksen mukaisessa muodossa, vaikka lopullinen soveltaminen tapahtuisikin puolustusvoimissa vasta myöhemmin**

© SKAL

Tieliikenteen ammattipätevyydet

- **On hyvä, että koemallia koskevat säädökset tulevat voimaan vasta myöhemmin**
- **On kuitenkin välttämätöntä viipymättä perustaa eri viranomaisten ja sidosryhmien muodostama työryhmä valmistelemaan kokeiden käytännön toteuttamista**
- **Opetus- ja kulttuuriministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymiä koulutuskeskuksia ja koejärjestelyitä koskevat säännökset tulee käsitellä samanaikaisesti**
- **Yhteismitallisuus laadun ja luotettavuuden samoin kuin tasapuolisten toimintaedellytysten mahdollistaminen tulee varmistaa näiden kahden järjestelmän osalta**

© SKAL

Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyys ammatillisen koulutuksen yhteydessä

- **II osan 3 luvun 33 § pykälässä säädettäisiin poikkeuksesta kuljettaa ajoneuvoa ilman ammattipätevyyttä ja suorittaa kokeet vaiheittain**
- **SKAL pitää tärkeänä, että jatkossakin kaikilla koulutuskeskuksilla on mahdollisuus riittävän pitkäkestoisissa ja laajoissa koulutuskokonaisuuksissa hyödyntää työharjoittelu yrityksissä myöntämänsä hyväksymisasiakirjan turvin**

© SKAL

Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyys ammatillisen koulutuksen yhteydessä

- **SKAL esittää, että pykälän 1 momentin teksti muutettaisiin sisällöltään toisen vaiheen luonnoksen mukaiseen muotoon:**
  - **Perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvä teoriakoe ja perustason ammattipätevyyskoe voidaan suorittaa vaiheittain vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta kestävän opetus- ja kulttuuriministeriön tutkintojen ja koulutuksen järjestämisluvalla tai muuten annettavan ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä ~~tutkintojen ja muiden osaamiskokonaisuuksien viitekehyksestä annetun lain (93/2017) 1 §:ssä tarkoitetun tutkinnon tai osaamiskokonaisuuden suorittamisen sisältävässä ammatillisessa koulutuksessa, jonka kesto on vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta~~.**
  - _ _ _ _

© SKAL

II osa 3 luku 35 § Kuorma- ja linja-autonkuljettajan koulutuskeskukset

- **SKAL pitää hyvänä, että pääesikunnalle annetaan mahdollisuus hyväksyä koulutuskeskuksiksi Puolustusvoimien kuljettajaopetusta järjestävät Puolustusvoimien yksiköt**
- **Samoin SKAL pitää hyvänä sitä, että Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymien koulutuskeskusten vaatimustasoa ei laskettu, vaan säilytettiin edellytys autokoululuvasta kuorma- tai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseen**

© SKAL

V osa 1 luku 193 § Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

- **Esitykseen sisältyvä toimivaltaisten viranomaisten kolmijako on perusteltu**
- **Olisi kuitenkin hyvä, että saman viranomaisen vastuulla olevat tehtävät hoidettaisiin yhdenmukaisella tavalla ja viranomaisten vastuita koskevat asiat ovat lainsäädännössä yhdessä paikassa**
- **Esityksen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla olevia kokeita hoidettaisiin kahdella eri tavalla ja niistä säädettäisiin eri paikoissa**

© SKAL

V osa 1 luku 193 § Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

- **193 §:n 4 momentti koskee perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja jatkokoulutuksen sekä perustason koulutukseen liittyvän teoriakokeen järjestämistä ja valvontaa**
- **5 momentti puolestaan koskee Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiä uuden laajemman perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjiä**
- **SKAL esittää, että 4 ja 5 momentit yhdistetään siten, että molempien kokeiden järjestäminen Liikenteen turvallisuusviraston osalta tapahtuu samojen periaatteiden mukaisesti, tai ainakin niin, että toimijoiden vaatimustaso on samanlainen ja yhtä selkeästi määritelty**

© SKAL

267 § Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

- **Liikennepalvelulain toisen vaiheen perusteluissa oli monin paikoin mainittu, että liikennepalvelulakiin tuotaisiin aiemmin tieliikennelaissa (267/1981) olleet säännökset tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä ja tieliikenteen valvontalaitteista sellaisinaan**
- **Vaikka yksityiskohtaisissakin perusteluissa mainittiin, että 105 a § siirretään sisällöltään sellaisenaan niin 4 momentin tilaajavastuuta ajo- ja lepoajoista ei kuitenkaan lain 6 §:ssä ole**
- **SKAL pitää säännöstä erittäin tarpeellisena**

© SKAL

267 § Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

- **SKAL:in tietojen mukaan oikeusministeriö olisi edellyttänyt tämän kohdan poistamista vedoten siihen, että asia tulisi hoidettua yllytysrikoksen kautta**
- **SKAL on vahvasti eri mieltä**
- **Yhä edelleen rangaistavuuteen tulee riittää se, että olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamisella rikotaan tahallisesti ajoaikoja**
- **Tällöin ei ole kyse yllytysrikoksesta, mutta aiemmin aikataulun laatija silti tuli tuomita tieliikennelain 105 a §:n mukaisesti, ja näin pitäisi menetellä jatkossakin.**

© SKAL

267 § Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

- **SKAL pyysi asiasta lausunnon OTT, rikos- ja prosessioikeuden professori Matti Tolvaselta**
  - **Lausunnon mukaan liikennepalvelulain VI osan 2 luvun 267 § nykyisessä muodossaan tarkoittaa tilaajan vastuun poistamista kaikesta kuljetusreittien aikataulujen suunnittelusta, johon tilaaja yleensä vahvasti osallistuu**
  - **Jatkossa vastuun kantaa yksin rahdinkuljettaja, syyllisen jäädessä rankaisematta**
- **Lisäksi SKAL:n saamien tietojen mukaan poliisi ei tule näitä jatkossa valvomaan lainkaan, koska asiasta ei ole säädetty erityislainsäädännössä**
- **Toisin sanoen yllytysrikokseen vetoaminen vesittää lain valvonnan sekä sanktiot.**

© SKAL

267 § Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

- **SKAL esittää, että aiempi tieliikennelain 105 a §:n 4 momentti tuodaan liikennepalvelulain VI osan 2 luvun 267 §:ään seuraavasti:**
- **_ _ _**
- ***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***

© SKAL

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

- **Lisäksi SKAL esittää, että myös lievät ajo- ja lepoaikojen rikkomukset on saatava tieliikennelain muutoksessa esitetyn hallinnollisen maksun piiriin, vaikka ne siirretäänkin tieliikennelaista liikenteen palvelulakiin**

© SKAL

Kiitos!

ASIANTUNTEMUSTA

JÄSENEN HYVÄKSI



