

Täysistunto

Tiistai 2.10.2018 klo 14.05—22.06

14. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 157/2018 vp

Lähetekeskustelu

Puhemies Paula Risikko: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 14. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan, jolle perustuslakivaliokunnan on annettava lausunto.

Lähetekeskusteluun varataan tässäkin tilanteessa 30 minuuttia. Mikäli puhujalistaa ei ehditä annetussa ajassa käydä loppuun, asiakohdan käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan tämän päivän istunnossa muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi. Jos keskustelu asiasta puolestaan päättyy ennen sille varatun määräajan päättymistä, siirrytään päiväjärjestyksen seuraavaan, 15. asiakohtaan.

Keskustelua. — Ministeri Berner, olkaapa hyvä.

Keskustelu

20.27 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minulla on ilo ja kunnia esitellä liikenteen palveluista annetun lain kolmas varsinainen vaihe. Kyse on mittavasta lakihankkeesta, joka jo alun perin päätettiin toteuttaa vaiheittain sen suuruuden johdosta. Haluan tässä vaiheessa esittää kiitokseni eduskunnalle, että sillä on ollut rohkeutta säätää kansainvälisestikin katsoen uudistuksia mahdollistava laki.

Nyt eduskunnan käsittelyyn tuotu hallituksen esitys viimeistelee liikennepalvelulain ja luo edellytykset liikenteen digitalisaatiolle ja uusille liiketoimintamalleille. Liikennepalvelulain lähtökohtana on alusta alkaen ollut luoda liikenteestä kokonaisvaltainen palvelukokonaisuus ja tarjota näin liikenteen käyttäjille joustavuutta ja valinnan mahdollisuuksia. Edistykselliset liikenteen palvelut auttavat myös vähentämään päästöjä. Liikennepalvelulailla rakennetaan tulevaisuutta, tulevaisuuden palveluja ja uusia liiketoimintaedellytyksiä. Koko liikennepalvelun ajattelu eli MaaS on suomalainen innovaatio, joka on ollut kansainvälisesti menestys. Liikennepalvelulaki mahdollistaa MaaS:n. Lainsäädäntömme on herättänyt laajasti kiinnostusta EU-maissa ja kansainvälisesti erityisesti urauurtavien tietosäännösten osalta.

Nyt ehdotettava esitys jatkaa tällä tiellä. Sen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa asiakaslähtöiset liikennepalvelut luomalla markkinoille toimintaedellytyksiä. Tämä toteutetaan muun muassa helpottamalla kuljettajapulaa. Asiallisesti nyt käsiteltäväksi tuleva esitys sisältää raskaan tieliikenteen, taksinkuljettajien sekä meriliikenteen ammattipäte-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 93/2018 vp

vyyssääntelyä sekä varautumiseen ja julkisen liikenteen liityntäpysäköintiin liittyvää sääntelyä. Lainsäädäntöteknisesti ehdotus muuttaa liikenteen palveluista annetun lain numeeroinnin juokseväksi.

Tieliikenteen raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyyden suorittamiseen otettaisiin käyttöön niin sanottu koevaihtoehto nykyisten koulutusmallien rinnalle. Tällä mahdollistetaan entistä joustavammin ammattipätevyyttä suorittavan taustan, aiemman osaamisen sekä kielitaidon huomioiminen. Lakimuutos on myös vastaus eduskunnan ponteen. Ponnassa edellytettiin kehitettävän järjestelmä, joka helpottaa toimimista raskaan liikenteen tehtävissä Puolustusvoimien nopeutetun ammattipätevyyskoulutuksen pohjalta. Koevaihtoehdon käyttöönotto Puolustusvoimissa mahdollistaisi perustason ammattipätevyyden antamisen yhden mallin mukaisesti kaikille sotilaskuljettajiksi koulutettaville varusmiehille.

Merenkulun ammattipätevyysien osalta kevennettäisiin pelastuslaitosten, poliisin ja Tullin aluksia koskevia miehitys- ja pätevyysvaatimuksia. Niiden alukset jäisivät yleisten miehitys- ja pätevyysvaatimusten ulkopuolelle siltä osin kuin niillä on käytössään oma koulutusjärjestelmä, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt. Tämä mahdollistaisi esimerkiksi sen, että kyseiset viranomaiset voisivat itse perehdyttää henkilökuntansa halutessaan ja räätälöidä koulutuksen omien viranomaistarpeiden mukaisesti.

Myös taksinkuljettajiin kohdistuvia vaatimuksia kevennettäisiin siten, että taksinkuljettajan paikallistuntemuksen mittaamisesta kokeella taksinkuljettajan ajoluvan edellytyksenä luovuttaisiin. Aloite muutokseen on tullut alan toimijoilta. Liikenteen palveluista annettu laki on mahdollistanut taksipalvelujen tarjonnan kasvun. Ala kärsii kuitenkin tällä hetkellä kuljettajapulasta, joka rajoittaa alan kasvua. Taksinkuljettajan paikallistuntemuskoe vähentää potentiaalisten työntekijöiden hakeutumista alalle. Ulkomuistia testaava paikallistuntemuskoe ei tänä päivänä ole mielekäs kuljettajan osaamisen mittari, koska kuljettajalla on käytössään GPS-järjestelmät ja lupa myös on ennen kaikkea valtakunnallinen. Lisäksi uuden taksisääntelyn tavoitteena on tuoda joustoa palvelutarjontaan mahdollistamalla ammatin harjoittaminen kaikkialla Suomessa. Yhdellä alueella suoritettu koe ei mittaa paikallistuntemusta kattavasti eikä välttämättä osoita kuljettajan osaamista tosiasiallisella toiminta-alueella. On huomattava, että taksiyrittäjä olisi edelleen vastuussa kuljettajan riittävistä pätevyydestä muun muassa paikallistuntemuksen ja reitin valinnan osalta. Taksinkuljettajan olisi edelleen myös läpäistävä kuljettajan muuta osaamista mittaava niin sanottu teoriakoe.

Esityksessä ehdotetaan uutta varautumisvelvollisuutta tieliikenteessä. Varautumisvelvollisuus koskisi sellaisia henkilöliikenneluvan haltijoita, joilla on käytössään enemmän kuin 15 linja-autoa tai tavaraliikenteen osalta enemmän kuin 15 raskasta ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää. Velvoite ei kuitenkaan koskisi taksiliikennettä. Velvoite on sisällöllisesti verrattain kevyt, ja sillä edellytetään suuremmilta liikenteenharjoittajilta sellaista valmiussuunnittelua, riskiarviointia ja oman toimintansa jatkuvuuden varmistamista, joka hyödyttää yrityksiä itseäänkin.

Lisäksi esityksellä asetettaisiin julkisen liikenteen liityntäpysäköintiä tarjoavalle yritykselle tai yhteisölle velvollisuus tarjota liityntäpysäköintiä tasapuolisin ehdoin kaikkien liikumis- ja yhdistämispalvelun tarjoajien asiakkaille.

Arvoisa puhemies! Kuten jo lakihanketta käynnistettäessä kaavailtiin, kolmas vaihe on itsessään luonteeltaan täydentävä. Toivon esityksestä hyvää keskustelua. — Kiitos.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 93/2018 vp

20.33 Kari Kulmala sin: Arvoisa rouva puhemies! Otan käsiteltäväksi tässä kohtaa raskaan liikenteen osuudesta muutaman kohdan.

Tämän esityksen myötä tieliikenteen raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyyden hankkimisessa otettaisiin käyttöön pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva vaihtoehto nykyisten koulutusmallien rinnalle. Perustason ammattipätevyyskoe olisi kaksiosainen ja edellyttäisi teoriaa ja käytäntöä koskevien kokeiden suorittamista. Perustason ammattipätevyyskoulutukseen liittyvä osaaminen testataan kaikissa tilanteissa kokeella.

Nyt käsillä olevassa ehdotuksessa luodaan ainoastaan rinnakkainen väylä tutkintoon. Toinen on siis koulutuksen kautta ja toinen on ilman sitä. Lopputulema on kuitenkin sama eli osaamista mittaava koe. Kokeen tulos ratkaisee edelleen sen, ovatko kokelaan tiedot ja taidot riittävällä tasolla, ja näin on oltava jatkossakin.

Puolustusvoimat on edelleen erittäin merkittävä kouluttaja. He antavat kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyteen johtavaa koulutusta kymmenessä joukko-osastossa eri puolilla Suomea. Koulutettujen määrä on noin 14 prosenttia varusmiesten vuotuisesta määrästä. Puolustusvoimien tarjoamaa koulutusta voidaan pitää alueellisesti ja määrällisesti kattavana koulutusmahdollisuutena. Koulutusmalli on todettu myös Puolustusvoimissa toimivaksi. Esityksessä on Puolustusvoimissa saavutettavan ammattipätevyyden siirtämistä siviiliin parannettu. Nopeutetun koulutuksen Puolustusvoimissa suorittanut saisi ehdotuksen mukaisesti ammattipätevyyden siviiliin alle 21-vuotiaana suorittamalla ammattipätevyyskokeen siviilissä. Mielestäni tämä on erinomainen esitys tältä osin.

Arvoisa puhemies! Tieliikenteessä ollaan tällä hetkellä tilanteessa, jossa monissa kuljetusyrityksissä on vaikeuksia saada ammattitaitoista työvoimaa palvelukseensa. Jatkossa näköpiirissä on selkeä kuljettajapula. Koevaihtoehdon tuominen koulutusvaihtoehdon rinnalle madaltaa alalle tulon kynnystä, ja sillä on siten positiivisia vaikutuksia työvoiman saatavuuteen. Mielestäni tämä esitys ei vaaranna liikenneturvallisuutta mutta ei myöskään paranna sitä.

20.35 Katja Taimela sd: Arvoisa rouva puhemies! Kyseessä on siis liikennekaarena aiemmin tunnetun lakiuudistuksen kolmas osa. Tässä esityksessä muun muassa kevennetään raskaan kaluston ammattipätevyyden suorittamista tuomalla nykyisten koulutusmahdollisuuksien rinnalle näyttökokeisiin perustuva malli. Esitystä on pääosin kannatettu työvoiman saamiseksi alalle, niin kuin on jo käynyt ministerin ja edustaja Kulmalankin puheenvuoroissa esille.

Suurimmille luvanvaraisen liikenteen harjoittajille säädetään varautumisvelvoite ja aiemmin tieliikenteessä Huoltovarmuuskeskuksen kautta järjestettynä ollut velvoite tuodaan nyt lakiin kuten juna- ja lentoliikenteessäkin. Tämä osa tästä esityksestä on saanut lausuntokierroksella pääsääntöisesti kannatusta.

Mitä sitten tapahtuu taksien kohdalla, niin tämä kolmas osa tuo tullessaan sen, että taksinkuljettajilta poistettaisiin kokeesta paikallistuntemuksen osuus. Tälläkin pyritään esityksen mukaan vähentämään työvoimapulaa, ja tietysti se tulee myös vähentämään Trafín työtä.

Itse uskallan jotenkin ajatella tässä lähetekeskustelussa ääneen sellaista, että vaikka tämä taksikuski selviäisikin työtehtävistään pääsääntöisesti GPS:n avulla, on jonkintasoinen paikallistuntemus pakollinen jo pelkästään sen vuoksi, että hinnoista voidaan jo etukäteen sopia nykyisen taksilainsäädännön aikana. Toisaalta nykyisen järjestelmän puute on siinä, ettei taksilupa rajoitu alueelle, josta paikallistuntemus on testattu. Esim. Helsingissä

Pöytäkirjan asiakohta PTK 93/2018 vp

taksia ajavalta on voitu testata paikallistuntemus vaikka Imatralla, ja tavallaan tämä tuo määrätynlaisia epäluotettavuustekijöitä siihen taksipalveluun. Näin ainakin itse näen.

Lähetekeskustelussa olen tyytyväinen siihen, että tässä esityksessä ei ole mukana lausuntokierroksella olleita paikantamisvelvollisuuksia, jotka olisivat kohdistuneet tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijaan, rautatieliikenteessä toimiluvan haltijaan ja raideliikenteessä ilmoitusvelvolliseen toimijaan.

Erityisen kiitoksen haluan antaa hallituspuolueiden niille sankareille ja osaajille, jotka tässä kohtaa tekivät sen, että tässä esityksessä ei myöskään ole mukana postilakiin muutoksia, joissa olisi Postin luovutettava operatiivisia tietoja omille kilpailijoilleen, koska se olisi ollut aivan täysin kohtuuton esitys tässä kohtaa.

20.38 Jukka Kopra kok: Arvoisa rouva puhemies! Tämä on pitkään odotettu liikennepalvelulakikokonaisuuden kolmas osa, ja nyt sitä pääsemme sitten eduskunnassa käsittelemään. Pitkin vuosia tässä on saanut kuulla raskaan liikenteen puolelta kommentteja siitä, että pätevytyminen ja koulutus on hyvin raskasta ja ammattimiehetkin pannaan käymään kurssija asioista, jotka he jo osaavat. Nyt tässä esityksessä mennään kyllä hyvällä tavalla eteenpäin eli tulee tämä koevaihtoehto eli sen sijaan, että osoitetaan sitä pätevyyttä istumalla tuntitolkulla tai päiväkaupalla kurssilla, niin riittää, kun osoittaa sen osaamisensa kokeella ja saa näin niitä pätevyyksiä hankittua. Se on hyvä ja tervetullut uudistus.

Edelleen on hyvä, että poliisi, rajavartiolaitos ynnä muut viranomaiset voivat meripuolella kouluttaa ja myöntää pätevyyksiä itse sen sijaan, että ovat tässä raskaammassa yleisessä mekanismissa mukana.

Taksien osalta: Takseista on liikennepalvelulain yhteydessä puhuttu joka käänteessä hyvin paljon, ja niin tälläkin kertaa. Paikallistuntemuskoe on tarkoitus poistaa, ja pyyntö ja aloite muutokseen on tullut alan toimijoilta. Mielestäni, jos tällä polulla edetään, jatkossa kuljettajien osaamiseen on kyllä kiinnitettävä huomiota. Ei voida päästää täysin villiksi tätä koepuolta. On oltava tietty taso kuskeilla. Nyt vastuu tästä asiasta siirtyy liikenneluvan haltijalle ja tavallaan yrittäjän vastuu kasvaa. Uskon tietysti ja toivon, että se osaaminen sitten varmistetaan sitä kautta ja että kentällä nähdään, että on kilpailuetu, että taksiyritykset voivat kertoa asiakkaalleen, että meidän kuskimme tietävät, minne asiakkaat vievät, eivätkä ole täysin navigaattorin varassa, vaikka se nyt sitten tämän paikallistuntemuskokeen poistumisen myötä olisikin mahdollista.

20.40 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Liikennepalvelulaki luo edellytykset liikenteen digitalisaatiolle ja uusille liiketoimintamalleille. Se on ollut hallituksen tahona ja myös tavoitteena. Keskeisenä tavoitteena on myös mahdollistaa asiakaslähtöiset liikennepalvelut, ja liikenteestä luodaan kokonaisvaltainen palvelukokonaisuus ja liikenteen käyttäjille tarjotaan joustavuutta ja valinnanvapautta. Se on hyvä asia. Tämä hallituksen esitys nyt on tämän lain liikenteen palveluista kolmas vaihe. On erittäin hyvä, että tässä on nyt myöskin huomioitu edellisessä vaiheessa tulleet eduskunnan ponnet muun muassa siihen juoksevaan pykälänumerointiin, joka on aika kattava tuolla hallituksen esityksessä, sekä myös Puolustusvoimissa saavutettavan ammattipätevyyden huomioiminen tulevaisuudessa.

Tässä liikennepalvelulain kolmannessa vaiheessa kevennetään tie- ja meriliikenteen ammattipätevyyssääntelyä. Tieliikenteen raskaan kaluston kuljettajien perustason ammattipätevyyden suorittamiseen ehdotetaan kokeisiin perustuvaa vaihtoehtoa nykyisten koulutus-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 93/2018 vp

mallien rinnalle. Kokeissa mitattaisiin samaa osaamista kuin koulutusvaihtoehtoissa. Kuitenkin tulevaisuudessa se on huomioitava asia.

Tässä hallituksen esityksessä helpotetaan myös taksinkuljettajapulaa, joka on ilmennyt tässä lähiaikoina. Kun nyt hallituksen esityksessä luovutaan taksinkuljettajan paikallistuntemuskokeen suorittamisesta, niin se on myöskin Taksiliitolta tullut toive, joka on näin hallituksen esitykseen saatu aikaiseksi. Muistan, kun tästä liikenne- ja viestintävaliokunnassa aikanaan keskusteltiin ja silloin katsottiin se paikallistuntemus tärkeäksi asiaksi, mutta nyt on tullut myöskin Taksiliitolta toiveita, että tähän voitaisiin joustoa saada. Niissä takseissa on kuitenkin navigaattorit, ja kuitenkin on huomioitava, että taksin kuljettaminen edellyttää edelleen taksinkuljettajan ajolupaa ja taksinkuljettajan on edelleen suoritettava hyväksytysti niin sanottu teoriakoe, jonka tarkoituksena on selvittää ajoluvan hakemisen yhteydessä, että kuljettaja kykenee huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta myös käytettävistä ajoneuvosta riippumatta ja ottamaan huomioon matkustajan toimintarajoitukset. Huomionarvoista on, että edelleen taksiyrittäjä on vastuussa kuljettajan riittävästä pätevyydestä muun muassa paikallistuntemuksen ja reitin valinnan osalta, ja kuljettajanhan on aina valittava joko asiakkaan ilmoittama reitti tai tarkoituksenmukaisin reitti. Itse toivon, että tähän myöskin taksiyrittäjät kiinnittävät huomiota, että taksinkuljettajat ovat riittävän päteviä.

20.44 Mikko Alatalo kesk: Arvoisa rouva puhemies! Nyt käsittelyssä oleva hallituksen esitys on liikenteen palveluista annetun lain kolmas vaihe. Todellakin rekkojen ammattikuskeilta on tullut palautetta niin sanotuista turhista kursseista, jossa muna opettaa kanaa eli opitaan itsestäänselvyksiä. Jos tällä lailla voidaan helpottaa työvoiman saantia ja helpottaa alalle tuloa, niin se on tietysti hyvä asia. Työvoimasta on ollut pulaa rekkaliikenteen kuljetuksissa, jopa eläkeläisetkin on komennettu töihin. Ja todellakin tämä koevaihtoehto on silloin se helpompi vaihtoehto tulla alalle, mutta eihän tämä tietenkään poista sitä ammatillista koulutusta, sekin on mahdollista suorittaa.

Toinen kysymys on, että taksinkuljettajan ajoluvan edellytyksenä ei olisi enää paikallistuntemuskokeen suorittaminen. Tämä on kriittinen kysymys. Siitä on tullut palautetta, että milläs se taksikuski tietää sen matkan, jos ei tiedä reitin pituutta. No, navigaattorista se pitää tietysti sitten tutkia. Mutta tämä palaute on tosiaan tullut myös yrittäjiltä. Edelleen taksinkuljettajan on kuitenkin suoritettava teoriakoe, jonka tarkoituksena on selvittää myös se, että kuljettaja kykenee huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta ja ajoneuvosta riippumatta ottamaan huomioon matkustajan toimintarajoitukset. Ja se on nyt sitten taksiyrittäjän vastuulla, että kuljettaja tietää reitit ja osaa paikallistuntemuksen. Kuljettajan on aina valittava joko asiakkaan ilmoittama reitti tai sitten tarkoituksenmukainen reitti. Ja kyllähän navigaattoristakin apua on, mutta välillä tuntuu, etteivät täällä pääkaupunkiseudullaakaan kaikki kuskit oikein tiedä, mistä kautta pääsee mihinkin, kun navigaattori ei pidä välttämättä paikkansa.

Todellakin täältä on yksi tärkeä pykälä, 38 a §, poistettu. Se olisi ollut lisäys postilakiin, jolla postiyrityksiä olisi velvoitettu luovuttamaan postipalveluja koskevat olennaiset ja ajantasaiset tiedot postipalveluiden ja jakelutoiminnan kehittämistä ja nimenomaan myös muiden kuin posti- ja jakelutoimintaa koskevien palveluiden tarjoamista ja kehittämistä varten. Erityisesti mediayhtiöt ovat tässä olleet tietysti aktiivisena. Ehdotukset saivat lausuntokierroksella aika vähän kannatusta, ja meillä ei myöskään eduskuntaryhmä ollut yksimielinen tästä. Niiden jatkotyöstäminen ei ollut mahdollista käytettävissä olevassa aika-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 93/2018 vp

taulussa, ja lausuntokierroksella olleet esitykset valmisteltiin tietysti jo aiemmin hyväksytyjen linjausten pohjalta — tämä valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta. Mutta joka tapauksessa se pykälä on nyt poissa, ja tulevaisuus sitten näyttää, mitenkä edetään postin reittitietojen osalta — osa näistä tiedoista ja osoitetiedoista on jo käytössä muillekin — ja ennen kaikkea kuinka sitten toimitaan, jos halutaan turvata myös haja-asutusalueella postin jakelu.

20.47 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tässä hallituksen esityksessä erityisesti tämä ammattipätevyyskohta on herättänyt paljon keskustelua, ja on hyvä, että siinä on päästy eteenpäin ja saatu sellaista riittävää väljennystä. Työvoiman saatavuus on kuljetusalalla monella kuljetusyrittäjällä ollut haasteellista, ja siksi tähän pätevyyyteen on syytä kiinnittää huomio. Tärkeää on myös se, että Puolustusvoimien antama koulutus hyväksytään nyt yhä helpommin ja nuoret, jotka siitä ovat kiinnostuneet, pääsevät sitä kautta helpommin työelämään kiinni. Esitänkin vielä kysymyksen ministerille: nyt kun ammattipätevyys on todettu, niin kun nythän on tämä viiden vuoden välein päivitetty ammattipätevyys, niin onko siinä sitten vielä tapahtumassa jotain höllennyksiä kenties? Tällä hetkellä lähän on voimassa kuitenkin edelleen, että viiden vuoden välein se viisi vuorokautta täytyy siellä kurssilla istua. Tästä asiasta on käyty kovaa keskustelua niin alan toimijoiden kuin yrittäjien kanssa, mutta mikä on tämän tulevaisuus?

Varautumiseen liittyvät asiat: on tärkeää, että kuljetusala ottaa tavallaan vastuuta myös tästä huoltovarmuuskysymyksestä ja varautumiseen liittyvät asiat on huomioitu niin kuljetus- kuin henkilöliikenteelläkin. Yli 15 bussin yrityksillä on merkittävä tehtävä silloin tietenkin huoltovarmuuden osalta.

Tähän taksin paikallistuntemukseen. Se on varmaan sillä lailla hyvä, että siellä alueilla, missä se paikallistuntemus ei ole oleellinen asia, näillä digitaalisilla laitteilla sitä pystytään korjaamaan, mutta ihan selvästi kuluttajan näkemyksen mukaan täällä Helsingissä on kuljettajia, joilla ei ole riittävää paikallistuntemusta. On tietysti vähän haasteellista, ettei enää tuttujakaan osoitteita löydä. Mutta tämä on ollut useamman vuoden jo ongelma täällä pääkaupunkiseudulla. Tästä pitää mennä eteenpäin.

Postilain osalta tyydyn toteamaan, että kun riittävää yhteisymmärrystä ei tässä yhteydessä siihen myöskään hallituspuolueiden sisältä löytynyt, niin oli hyvä ratkaisu, että se asia ei nyt tällä kertaa ainakaan edennyt.

20.49 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Haluan kiittää edustajia näistä näkökulmista ja palautteista ja evästyksistä. Ymmärrän hyvin edustaja Meren näkökulman ja tuskan siitä, että monien asioiden edistäminen kestää etenkin EU:sta päin tullessa parikymmentäkin vuotta, mutta tällä hallituskaudella olemme kuitenkin monia asioita saaneet eteenpäin, myös sellaisia, jotka ovat olleet kymmeniäkin vuosia valmistelussa. Toivottavasti tämä jatkuu tulevaisuudessakin.

Liittyen tähän lakiin liikenteen palveluista ja siihen liittyvään taksiliikenteen kuljettajan paikallistuntemukseen liittyvään sääntelyyn muistutan siitä, että laki edelleen edellyttää sitä, että kuljettaja osaa valita asiakkaan kannalta tarkoituksenmukaisimman reitin, jollei asiakas sitä itse esitä. Tämän osalta haluan myöskin uskoa siihen, että kuljettajakunta sitä tavoittelee ja siihen pystyykin. Samalla meidän tulee kuitenkin huolehtia myöskin siitä, että meillä työhön pääsyn ja työn saamisen kynnyks ei ole liian korkea ja että sallimme myöskin sen, että teknologiaa voidaan hyödyntää. Tänä merkittävänä aikana, jossa digitalisaatio te-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 93/2018 vp

kee paljon murrosta moneen työpaikkaan, on myöskin tärkeää, että meillä syntyy mahdollisimman hyvä kynnys saada myöskin työllisyyttä edistettyä tälläkin sektorilla. Tällä hetkellä paikallistuntemuskokeesta ei selviä keskimäärin 45 prosenttia kuljettajista, ja silloin on pikemminkin järjestelmässä vika kuin niissä, jotka näihin testeihin tulevat. Samalla kuitenkin keskimäärin 21 prosenttia kuljettajista reputtaa tämän yleisen kokeen, ja se on ehkä semmoinen normaali taso, josta voidaan sanoa, että tämä on ehkä todennäköistä. Toivon, että tältä osin asiassa päästään eteenpäin.

Ja jos puheenjohtaja sallii, niin aivan lyhyesti haluaisin todeta vielä, että lain vaarallisten aineiden kuljetuksesta sääntelyä noudatetaan edelleen ja että meidän sähköisen rahti-asiakirjamme osalta tämä ei vaikuta siihen. Erityislakeja sovelletaan edelleen erityiskuljetuksiin. — Kiitos.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan, jolle perustuslakivaliokunnan on annettava lausunto.