

## Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan tieliikennelakia muutettavaksi niin, että vastuuta ajoneuvon oikeasta kuormaamisesta ja kuorman sitomisesta sekä ajoaikojen noudattamisesta tulisi kuljettajan lisäksi sellaiselle henkilölle, joka osallistuu kuormaamiseen tai tosiasiallisesti määrää kuljettajan aikataulusta. Tarkoituksena on, että jokainen päättävä vastaa tekemisistään. Kuormaamisen osalta esitys koskisi vain kaupallisia kuljetuksia. Muiden kuljetusten kuormaamista koskeviin säädöksiin, mukaan lukien vaarallisten aineiden kuljetusta koskeviin säädöksiin, ei puututtaisi.

Esityksessä ehdotetaan myös, että kuormauksen ja kuljetuksen suorittajat huolehtisivat siitä, että niiden palveluksessa olevat kuormaukseen ja kuljetukseen osallistuvat tuntevat kuormausta koskevat säännökset. Kuljetukseen osallistuvat olisivat myös velvollisia huolehtimaan siitä, että kuormaajalla on oikeat tiedot ajoneuvosta ja kuormasta. Kuljetuksen suorittaja olisi vastuussa siitä, että ajoneuvossa on kuorman sitomiseen tarvittavat tavanomaiset välineet.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan syksyllä 2006.

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....</b>	<b>1</b>
<b>SISÄLLYSLUETTELO .....</b>	<b>2</b>
<b>YLEISPERUSTELUT.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Nykytila.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Vastuu oikeasta kuormaamisesta.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. Vastuu ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta.....</b>	<b>4</b>
<b>1.3. Vaikutus liikenneturvallisuuteen.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1. Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2. Vastuu ajoaikojen noudattamisesta.....</b>	<b>5</b>
<b>2.3. Rikosoikeudellinen vastuu .....</b>	<b>5</b>
<b>2.4. Vaikutus ajo-oikeuteen ja liikennelupaan .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Esityksen vaikutukset.....</b>	<b>6</b>
<b>4. Asian valmistelu.....</b>	<b>6</b>
<b>YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....</b>	<b>8</b>
<b>1. Lain perustelut .....</b>	<b>8</b>
<b>2. Voimaantulo .....</b>	<b>9</b>
<b>3. Riippuvuus muista esityksistä.....</b>	<b>9</b>
<b>LAKIEHDOTUS .....</b>	<b>10</b>
<b>tieliikennelain muuttamisesta.....</b>	<b>10</b>

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Nykytila

#### 1.1. Vastuu oikeasta kuormaamisesta

Tieliikennelain (267/1981) 3 §:n 1 momentin mukaan tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Saman lain 87 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvo on kuormattava siten, ettei kuorma voi vaarantaa henkilöitä, vahingoittaa omaisuutta, laahata maata, pudota tielle, pölytä häiritsevästi tai aiheuttaa muuta siihen verrattavaa haittaa taikka synnyttää tarpeetonta melua. Pykälän 3 momentissa säädetään, että ajoneuvon kuormaamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Nämä säännökset ovat ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 37 § ja 45—49 pykälässä. Ajoneuvojen kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä annetussa liikenneministeriön päätöksessä (940/1982) on kuorma-autoja koskevia tarkempia määräyksiä. Sidonnasta on myös SFS-standardi. Kansainvälisesti yhtenäisiä kuormaamisen sääntöjä ei ole. Euroopan komissiossa valmistellaan jäsenmaille suositusta kuorman varmistuksen parhaaksi käytännöksi.

Rikosoikeudellinen vastuu mainittujen säädösten noudattamatta jättämisestä määräytyy rikoslain 23 luvun (545/1999) 1 ja 2 §:n sekä tieliikennelain 103 §:n mukaisesti.

Rikoslain 23 luvun 1 §:n 1 momentissa säädetään, että joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia ... tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Saman luvun 12 §:n mukaan tienkäyttäjällä tarkoitetaan jokaista, joka on tiellä taikka sillä olevassa ajoneuvossa. Määritelmä vastaa tieliikennelain 2 §:n 10 kohdan määritelmää. Rajaus tienkäyttäjään sulkee pois muut kuin kuljettajan ja hänen mukanaan ajoneuvossa kulkevan muun

henkilön esimerkiksi apumiehen.

Samana rikoksen törkeästä tekemuodosta säädetään rikoslain 23 luvun 2 §:n 1 momentissa. Siinä vastuu on nimenomaan rajattu kuljettajaan. Säännöksen mukaan jos liikenneturvallisuuden vaarantamisessa moottori-käyttöisen ajoneuvon ... kuljettaja tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ... 4) muulla näihin rinnastettavalla tavalla rikkoo liikennesääntöjä siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, hänet on tuomittava törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta.

Edellä mainittuja tekoja lievempään liikenneriikkomukseen voi syyllystyä myös muu kuin kuljettaja. Siitä säädetään tieliikennelain 103 §:ssä. Sen mukaan jos joku muuten ... rikkoo ... tätä lakia ... hänet on tuomittava liikenneriikkomuksesta sakkoon.

Kuljettaja tienkäyttäjänä on siis pääsääntöisesti rangaistusvastuussa kuorman sidonnasta ja oikeasta sijoittamisesta ja muista liikenneturvallisuuteen vaikuttavista toimenpiteistä. Edellä mainittujen rikoslain kohtien nojalla ei voi rangaista esimerkiksi konttiin tavaraa kuormannutta taikka perävaunun lastaajaa, joka ei ole tienkäyttäjän onnettomuuden tapahtuessa. Koska rangaistavuus edellyttää tahallisuutta tai tuottamusta, niin periaatteessa kuljettajakaan ei ole vastuussa, jos hän ei ole ollut huolimaton. Muu kuin kuljettaja voi periaatteessa olla vastuussa tieliikennelain 103 §:n nojalla ja saada sakkoa. Käytännössä vain kuljettajia on todettu vastuullisiksi.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) on tieliikennelakia tarkemmin säädetty kuljettajan huolellisuusvelvollisuudesta. Lain 10 §:n mukaan kuljettajan on ennen matkan alkamista varmistauduttava siitä, että ajoneuvo vastaa kysymyksessä olevaa kuljetusta sekä on asianmukaisesti miehitetty ja kuormattu, sekä huolehdittava, että kuljetus suoritetaan voimassa olevien säännösten ja määräysten mukaisesti. Saman lain 3 luvussa velvollisuuksia oikeasta kuormaamisesta on säädetty myös muille

kuljetukseen osallistuville, kuten lähettäjälle, pakkaajalle, kuormaajalle ja kuljetuksen suorittajalle. Näitä velvollisuuksia on tarkennettu vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettussa valtioneuvoston asetuksessa (194/2002).

Edellä selostetun rikosoikeudellisen vastuun lisäksi on säädetty vahingoittuneen tai viivästyneen tavaran toimituksen vahingonkorvausvastuusta. Tiekuljetussopimuslaissa (345/1979) on säädetty vahingonkorvausvastuusta tavaran omistajalle. Siinä säädetään korvauksen määrästä ja vastuun jakaantumisesta kuljetusketjun eri vaiheissa tavaraa kuljettavan yhtiön ja muiden ketjun toimijoiden välillä. Laki noudattaa kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehtyä yleissopimusta (CMR; SopS 48-50/1973). Lain ja sopimuksen lähtökohta on, että korvausvastuusta voidaan sopia.

### **1.2. Vastuu ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta**

Vastuu ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta on tieliikennelain 105 a §:n nojalla kuljettajalla tai, jos hänen työnantajansa on laatinut sellaisen aikataulun, ettei ajoaikoja voi noudattaa, työnantajalla tai tämän edustajalla.

Ongelmana on, että kuljetusyrittäjä ei aina pysty kuljetussopimuksen puitteissa tietämään matkan kokonaisaika ja että palkkakuljettajan oikeus kieltäytyä työstä työpaikkaa vaarantamatta on vaikeaa. Jos kuljetusyrittäjä ei noudata sopimusta, seurauksena voi olla sopimussakko tai vahingonkorvaus, joka ylittää tieliikennelain rikkomisesta annettavan sakon. Tämä voi johtaa ajoaikasääntösten rikkomiseen.

Jäljempänä selostettava komission ehdotus uudeksi ajoaika-asetukseksi sisältää säännöksen, jonka mukaan kuljetuksen tilaajalle ja eräille muille tahoille voisi tulla vastuuta ajoaikojen noudattamisesta.

### **1.3. Vaikutus liikenneturvallisuuteen**

Kuorma- ja linja-auto-onnettomuudet ovat usein suuronnettomuuksia tai niissä on ainakin sen uhka. Onnettomuudet ovat tuhoisia törmäävien ajoneuvojen suuren massan takia ja erityisesti massaerojen takia. Tieliikenteen

vuotuisesta ajoneuvosuoritteesta kuorma-autojen osuus on noin 6 prosenttia ja linja-autojen runsaan prosentin. Kuorma-auto on osallisena, syyllisenä tai syyttömänä osapuolena noin 60:ssä kuolonkolarissa vuosittain eli suunnilleen joka viidennessä. Tämä osuus on hieman kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Perävaunullisten kuorma-autojen osuus kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa on kuusinkertainen verrattuna niiden osuuteen henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa.

Säättämällä vastuuta ja velvollisuuksia myös muille kuin kuljettajalle varmistettaisiin kuorman sidonnasta ja sijoittamisesta annettujen säädösten noudattaminen. Aikataulun laatijan osavastuu ajoaikojen noudattamisesta lisäisi kuljettajan mahdollisuuksia noudattaa ajoaikasääntöksiä. Ehdotetuilla toimenpiteillä olisi säädösten noudattamista ja liikenneturvallisuutta parantava vaikutus.

Konginkankaan onnettomuuden tutkintalautakunta suositti, että kuorman määrästä, kuljetusten suunnittelusta, aikataulusta ja reitistä kuljettajan puolesta päättävä velvoitettaisiin kantamaan osaltaan vastuu mahdollisesta rikkomuksesta tai seuraamuksesta. Lautakunta suositti myös, että rangaistukset ja seuraamukset määrättäisiin niin, että niillä olisi todellista merkitystä kuljettajalle, kuljetusyrittäjälle sekä niille kuljetusketjun osapuolille, jotka omilla toimenpiteillään, antamalla puutteellisia tai virheellisiä tietoja, käyttämällä työnjohto-oikeutta tai muuta suoraa ohjausta, ovat vaikuttaneet laittoman tilanteen syntymiseen. Lisäksi tutkintalautakunta suositti, että kuorma-auton kuljettajille ja lastaushenkilökunnalle määrättäisiin kuorman sijoittamis-, tuenta- ja sidontakoulutus, josta myönnettäisiin lastaustyöhön oikeuttava kelpoisuustodistus.

## **2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

### **2.1. Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa**

Ehdotuksen tarkoituksena on päästä kaupallisissa kuljetuksissa tilanteeseen, jossa lastin kuormatilaan sijoittava ja kiinnittävä vastaa sen tekemisestä oikein. Toisaalta vastuul-

lisen kuorman tekijän avustajana toimimista ei estettäisi määrämällä vastuuta myös tavarankantajalle, trukin kuljettajalle tai muulle henkilölle, joka vain siirtää tavarankuormatilaan. Vapaus sopia kuormaamisesta tai siitä vastaamisesta on tärkeää säilyttää.

Vaikein ongelma ovat tilanteet, joissa kuljettaja kokee olevansa pakotettu ottamaan kuorman, jonka turvallista sijoittamista ja kiinnittämistä hän ei kykene kunnolla tarkastamaan. Tieliikennelain 3 §:n huolellisuus- ja varovaisuusvaatimus edellyttää, että kuljettaja tarkastaa, että kuormaaminen on tehty tieliikennelain 87 §:n mukaisesti.

Koska tieliikennelain 87 § ei säätele vastuun kantajasta, ehdotetaan uutta pykälää, jonka nojalla muikin kuin kuljettaja joutuisi vastuuseen siitä, mitä on kuormaamisessa tehnyt. Kuljettajan vastuuta ei poistettaisi, mutta sitä tarkennettaisiin niihin tilanteisiin, joihin kuljettaja on voinut vaikuttaa.

Vastuunjakoa ehdotetaan muutettavaksi vain kaupallisissa kuljetuksissa. Eikaupallisten, esimerkiksi yksityisten henkilöautolla tapahtuvien kuljetusten vastuuseen ei puututtaisi. Myöskään vaarallisten aineiden kuljetukseen ei puututa, koska niissä on jo kattava vastuun jaon järjestelmä.

Vastuuta henkilökunnan kouluttamisesta kuormaamisessa lisättäisiin Konginkankaan onnettomuuden tutkintalautakunnan kannan mukaisesti, joskaan ei lautakunnan esittämää kelpoisuustodistusta otettaisi käyttöön.

## 2.2. Vastuu ajoaikojen noudattamisesta

Ehdotuksella on tarkoitus muuttaa tilannetta sellaiseksi, että kuljetuksen toimeksiantaja tai muu kuljetussopimuksen osapuoli on myös vastuussa ajoaikojen noudattamatta jättämisestä, jos on ennakolta selvää, että kuljettaja ei voi niitä noudattaa. Kokonaan vastuuta ei voi kuljetusyrykseltä poistaa, koska sen vastuulla on, kuinka monta kuljettajaa matkalla käytetään ja miten paljon muuta ajoa kuljettajalla on aiemmin ollut. Nämä ovat asioita, joista vain työnantaja voi vastata.

Komission ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksiksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85

muuttamisesta (valtioneuvoston kirjelmä U 80/2001 vp) on myös puututtu tilaajan vastuuseen Muutetun ehdotuksen 10 artiklan mukaan muun muassa kuljetusten huolitsijoiden, kuljetusten välittäjien ja kuljettajia välittävien toimistojen olisi varmistettava, että sopimusperusteiset liikenteen aikataulut ovat asetuksen mukaiset. Ehdotus on parhailaan parlamentin ja neuvoston välisessä sovittelussa, joka päättynee joulukuussa.

Eduskunnan työ- ja tasa-arvovaliokunta lausui komission ehdotuksesta kuljettajien työ- ja ajoaikojen valvontadirektiiviksi (valtioneuvoston kirjelmä U 11/2004 vp, TyVL 4/2004 vp), että valiokunta ”pitääkin tärkeänä, että myös Suomessa ryhdytään toimenpiteisiin, joilla kuljetusten tilaajat ja kuljetussopimusten tekijät saatetaan vastuuseen tilanteissa, joissa sopimukset on tietoisesti laadittu siten, että niiden noudattaminen aiheuttaa sosiaalilainsäädännön rikkomisen”. Konginkankaan onnettomuuden tutkintalautakunnan ehdotus oli samansuuntainen. Tämä periaate olisi siis tarkoitus toteuttaa.

Vastuu kuljetussopimuksen rikkomisesta voisi edelleen toteutua myös vahingonkorvauksena ja sopimussakkona.

## 2.3. Rikosoikeudellinen vastuu

Rangaistussäädöksiä ei ehdoteta muutettavaksi. Näin muu kuin kuljettaja joutuisi vastuuseen tieliikennelain 103 §:n nojalla ja voitaisiin tuomita sakkoon. Rikoslaisissa säädetyt törkeämmät tekemuodot eivät tulisi koskemaan muita kuin kuljettajaa.

Kuormaamisen virheet tai niiden seuraukset saattavat täyttää jonkun muunkin rikoksen tunnusmerkistön, esimerkiksi vamma- tai kuolemantuottamuksen tunnusmerkistön. Näiden rikosten rangaistukset koskevat muutenkin kuin kuljettajaa.

## 2.4. Vaikutus ajo-oikeuteen ja liikennelupaan

Tieliikennelain 75 §:n 2 momentin nojalla ajokieltoon määräämisen perusteet koskevat tieliikennelain rikkomusten osalta ajo-oikeuden haltijaa, joka on syyllistynyt tekoon moottoriajoneuvoa kuljettaessaan. Muun kuin kuljettajan tekemänä kuormaamista

koskevien säännösten rikkominen ei siis johdaisi ajo-oikeuden menettämiseen. Ehdotus ei siis muuttaisi nykyistä menettelyä.

Luvanvaraisesta tavaraliikenteestä annetun lain (342/1991) 10 §:n mukaan luvanhaltija tai yrityksen liikenteestä vastaava henkilö ei täyty luvan tai liikenteestä vastaavan henkilön pätevyuden edellytyksenä olevaa hyvää mainetta, jos hänet on tuomittu edeltäneen vuoden aikana vähintään kolmesti muun muassa liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten rikkomisesta. Uuden 87 a §:n säännösten rikkominen olisi tällainen teko. Säännöstä voidaan periaatteessa soveltaa myös henkilöliikenteeseen luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (343/1991) 9 §:n 2 momentin (871/1999) nojalla, mutta käytännössä ehdotetut tavaroiden kuormaamisäännökset tulevat siinä harvoin sovellettavaksi. Vastaava säännös on Eduskunnan käsittelyyn tulevassa hallituksen esityksessä kaupallisesta tavarankuljetuksesta ja maantieliikenteen yrittäjäkoulutusta koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.

Mainittuun esitykseen sisältyvän kaupallisia tavarankuljetuksia koskevan lakiehdotuksen 21 §:n nojalla ajoneuvokohtainen liikennelupa voitaisiin ottaa pois määräajaksi, jos luvanhaltijan käyttämä kuljettaja on syyllistynyt vakaviin ja toistuviin liikenne- ja ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten rikkomisiin. Myös tämä lainkohta tulisi sovellettavaksi 87 a §:n rikkomisen johdosta.

### 3. Esityksen vaikutukset

Liikenneturvallisuusvastuun lisäämisen muille kuin kuljettajille voidaan odottaa vaikuttavan töiden järjestelyyn. Kuormaamiseen osallistuvan henkilökunnan ammattitaitovaatimukset kasvavat. Tästä aiheutuu välillisiä lisäkustannuksia kuljetuksille.

Kuljetussopimuksissa vastuu voidaan entiseen tapaan sopia kuljettajalle, jolloin esimerkiksi varastohenkilökuntaan kuuluva, joka toimii vain kuljettajan tai jonkun muun ohjeiden mukaan, ei joudu vastuuseen eikä töitä tarvitse järjestellä uudestaan. Koska esitys ei koske myöskään vahingonkorvausta ja tavaravahingon välttämistä ja näistä syistä ehdotuksen periaatteita jo paljolti noudatetaan, kuormaamisen kustannukset eivät kai-

kissa kuljetuksissa lisäänty nykyisestä.

Esityksellä ei olisi vaikutusta muihin kuin kaupallisiin kuljetuksiin. Muiden kuljetusten osalta nykyiset säännöt säilyisivät. Vaarallisten aineiden kuljetusten kuormaamisen vastuusäännöksiä ei myöskään ehdoteta muutettaviksi.

Esityksen toteuttamisesta voidaan arvioida syntyvän jonkin verran lisäkustannuksia erityisesti säännöksen soveltamisalan piiriin kuuluvissa varastoissa ja terminaaleissa, mutta ajoaikojen noudattamisen ja kuormaamisen turvallisuuden parantuminen lisäävät liikenneturvallisuutta ja vähentävät onnettomuuskustannuksia.

### 4. Asian valmistelu

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti toukokuussa 2004 työryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää liikenneturvallisuuden näkökulmasta kuljetusketjussa eri osapuolten vastuukysymyksiä ja harkita mahdollisia toimenpiteitä niiden täsmentämiseksi. Työryhmän puheenjohtaja ja sihteeri olivat liikenneministeriöstä. Ryhmään kutsuttiin kuljetuselinkeinoharjoittajien ja työmarkkinajärjestöjen sekä oikeusministeriön ja sosiaali- ja terveysministeriön edustajat. Työryhmä antoi ehdotuksensa keväällä 2005. Tämä esitys noudattaa pääosin työryhmän ehdotusta. Elinkeinoelämän keskusliiton edustaja jätti ehdotukseen eriävän mielipiteen. Sen mukaan kuljettajalle olisi tullut säätää kuormaamisessa aina ensisijainen vastuu ja vain luetelluissa tilanteissa tästä vastuusta poikettaisiin.

Työryhmän mietinnöstä pyydettiin lausunnot oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriön poliisiosastolta, sosiaali- ja terveysministeriön työsuojeluosastolta, Liikenneturvalta, metsähallitukselta, tieliikelaitokselta, Elinkeinoelämän Keskusliitolta, Metsäteollisuus ry:ltä, Suomen Kaupan Liitolta, Teknologia ja Teollisuus ry:ltä, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitolta, Autoliikenteen Työnantajaliitolta, Auto- ja kuljetusalan yrittäjiliitto - AKT ry:ltä, Huolintaliikkeiden liitolta, Logistiikkayritysten liitolta, Linja-autoliitolta, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä ja Suomen Maarakentajien Liitolta. Useat kaupan ja teollisuuden järjestöt yhtyivät Elinkeinoelämän Keskusliiton edustajan eriävään

mielipiteeseen. Muutoin lausunnot olivat puoltavia, joskin useita pieniä tarkennuksia ehdotettiin.

Lausuntojen johdosta työryhmän esitykseen on tehty pieniä muutoksia. Tärkeimpinä muutoksina ehdotukseen on lisätty kuljettajan velvollisuus varmistautua kuormaamista

koskevien säästöjen noudattamisesta ennen ajoon lähtemistä ja kuormaamisessa vain avustajana toimivan vapauttamisesta vastuusta. Myös soveltamisalan rajausta vain kaupallisiin kuljetuksiin on tehty lausuntokierroksen jälkeen.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lain perustelut

**87 a §.** *Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa.* Kuljettajan on aina tarkastettava, että kuorman sijoittelussa ja kiinnittämisessä ei ole selvästi havaittavaa puutetta. Sääntö on voimassa tieliikennelain 3 §:n yleisen huolellisuusvelvollisuuden ja 87 §:n kuormaamista koskevan säännöksen nojalla. Tarkennuksena huolellisuusvelvollisuuteen säädettäisiin, että kuljettajan olisi ennen matkan alkamista mahdolluuksiensa mukaan varmistauduttava, että kuormausta koskevia säädöksiä on noudatettu. Tällainen mahdollisuus käytännössä puuttuu, jos kuljettaja ottaa mukaansa esimerkiksi sinetöidyn perävaunun tai kontin taikka perävaunun, josta ei kuormaa purkamatta voi nähdä tavaroiden sijoittumista ja kiinnittämistä. Viimeksi mainittua rajausta lukuun ottamatta ehdotus vastaisi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 10 §:n velvollisuutta.

Soveltamisalan rajaamisesta 1 momentissa todettaisiin myös, että pykälän säännökset koskevat muita kaupallisia kuljetuksia kuin vaarallisten aineiden kuljetuksia. Vaarallisten aineiden kuljetuksista on säädetty asiaa koskevassa laissa (719/1994).

Käsitettä ”kaupallinen kuljetus” käytetään Euroopan yhteisöjen lainsäädännössä. Ajoajkoja koskevassa neuvoston asetuksessa N:o 3820/85 (ETY) maantieliikenteen sosiaalilainsäädännön harmonisoimisesta yksityiset, ei-kaupalliset tavarankuljetukset on 4 artiklan 2-kohdan mukaan jätetty asetuksen soveltamisen ulkopuolelle. Samoin maanteiden tavarajon ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin N:o 2003/59/EY 2 artiklan f-kohdan mukaan muut kuin kaupalliset henkilö- ja tavarankuljetukset yksityiskäytössä olevilla ajoneuvoilla on jätetty pois direktiivin soveltamisalasta. Ajoajkojen soveltamiskäytännössä kaupalliseksi tavarankuljetukseksi on vakiintunut kaikki elinkeinotoimintaan liittyvä kuljetus. Eroa liikennelupaa vaativan kuljetuksen ja muun elinkeinotoimintaan liittyvän kuljetuk-

sen välillä ei ole tehty. Sama periaate soveltuisi myös kuormaamisen vastuuseen

Liikenneturvallisuuden kannalta keskeistä kuormauksessa on kuorman sijoittaminen oikein tavaratilaan, esimerkiksi ajoneuvon sallitut akselipainot ja kuorman tasapainon huomioon ottaminen, sekä tavarain kiinnittäminen. Kuljettaja ja varastotyöntekijä usein käytännössä yhdessä tekevät lastaamisen ja lastin purkamisen. Varsinainen kuormaaminen ja siinä avustaminen pitää erottaa toisistaan. Ehdotetun 3 momentin mukaan vastuussa olisi myös se, joka on asemansa vuoksi antanut kuormaamiseen ohjeita. Esimerkiksi kuljetussopimuksessa on voitu sopia, että lastin antaja neuvoo kuorman kiinnittämisessä. Lastin kuormatilaan sijoittanut ja kiinnittänyt on vastuussa lastin sijoituksesta ja kiinnityksestä mutta se, joka on vain avustanut siinä, esimerkiksi siirtänyt lastin trukilla kuljettajan osoittamaan paikkaan, ei ole kuorman sijoittaja eikä vastuussa kuorman sijoittamisesta.

Se, kenen vastuulla kuorman sijoittaminen ja kiinnittäminen on, on sovittavissa, mutta se joka sen tosiasiaa tekisi, ottaisi 3 momentin mukaan vastuun liikenneturvallisuudesta. Vahingonkorvausvastuu kuljetettavasta tavarasta seuraa tiekuljetussopimuslain ja sopimuksen nojalla eikä ole välttämättä sama kuin vastuu liikenneturvallisuudesta.

Kun kuljetuksen alettua kuormaa lisätään tai vähennetään, lastin kuormaaja olisi 3 momentin mukaan vastuussa siitä, että kuorma kokonaisuutena pysyy oikein sijoitettuna ja kiinnitettynä. Jos kuljetuksen aikana tapahtuu jotain, joka voi muuttaa kuorman turvallisuustilannetta ja johon kuljettajalla on mahdollisuus vaikuttaa, esimerkiksi kiinnityksen kiristäminen, siitä vastaa kuljettaja. Kuljettajalle vastuu voisi tulla 2 momentin nojalla myös, jos hän olisi laiminlyönyt jonkin toimenpiteen, jonka tarpeellisuudesta jokin 4 momentissa mainittu taho olisi antanut hänelle tiedon.

Jos kuljettajalle tai muulle kuormajalle on annettu ohjeita kuormaukseen ja jos hän on voinut luottaa ohjeiden antajan asiantuntemukseen, mutta kuorma on kuitenkin ohjei-



den vuoksi kiinnitetty väärin, hänen syykseen jäisi vain lievä tuottamus.

Kuljetuksen suorittavalla yrityksellä olisi velvollisuus huolehtia, että kuljetuksessa käytetään ajoneuvoa joka kantavuudeltaan ja tilavuudeltaan riittää kuljetustehtävään. Ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvolain (1090/2002) 3 §:n mukaan muun muassa kuorma-autoa ja perävaunua. Valmiiksi lastatun perävaunun soveltavuudesta tehtävään ei se kuljetuksen suorittaja kykene vastaamaan, joka vain ottaa perävaunun varastoalueelta tai muusta vastaavasta paikasta kuljetettavakseen eikä ole perävaunun haltija. Vastaajan täytyy olla se kuljetuksen suorittaja, joka on ottanut perävaunun käyttöön ennen kuljetustehtävän alkamista, koska silloin valitaan sopiva ajoneuvo. Kuljetuksen suorittaja on kuljetusyritys tai muu taho, joka kuljettaa tavarat. Kuljetuksen suorittajan ja kuljettajan välillä on tehty ero esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 9 §:ssä.

Ajoneuvolain 9 §:n mukaan vastuu siitä, että ajoneuvo on liikennekelpoinen ja katsastettu, on ajoneuvon omistajalla tai hänen sijastaan rekisteriin merkityllä haltijalla sekä ajoneuvon kuljettajalla. Ajoneuvon haltija on se, joka käyttää ajoneuvoa omistajana, rekisteriin merkittynä haltijana tai lyhytaikaisessa vuokrauksessa. Ajoneuvon haltijalla on velvollisuus pitää ajoneuvossa mukana rekisteröintitodistuksen tekninen osa, johon on merkitty muun muassa kantavuus. Siitä on säädetty ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun asetuksen 31 §:ssä (340/2004).

**105 a §. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen.** Momentti ei poistaisi kuljettajalta tai hänen työnantajaltaan 1 momentin mukaista vastuuta, mutta toimeksiantajan ja välittäjän toiminta voi vaikuttaa lieventävästi heidän rangaistuksiinsa. Teot olisivat 75 § 2 momentin 5) kohdan perusteella ajokieltoon määräämisen peruste. Kuljettajan ajo-oikeuden menettämisseuraamus voi lieventyä tieliikennelain 80 §:n mukaiseksi varoitukseksi, jos kuljettaja on ilmoittanut asiasta ja

teon ei katsota osoittavan piittaamattomuutta. Uuden varoituksen käyttö uusista teoista vuoden sisällä on kuitenkin mahdollinen vain erityisistä syistä.

Aikataulun laatijan rangaistusvastuu edellyttää sanamuodon mukaan tahallisuutta. Olosuhteet rangaistusvastuun toteutumisellet ovat selvät esimerkiksi silloin, kun sama kuljettaja jatkuvasti ajaa saman toimeksiantajan kuljetuksia ja toimeksiantaja tietää kuljettajan ajoajat ja että ne tulevat ylittämään sallitun rajan seuraavassa kuljetuksessa. Pelkätään se, että kuljetuksen suorittamatta jättämisestä seuraisi sopimussakko, ei olisi kuljetuksen suorittamista koskeva vaatimus. Säännös koskee myös tilausajobussin matka-

## 2. Voimaantulo

Lain sujuva voimaan tulo edellyttää jonkin verran valmistautumista alan yrityksiltä, lähinnä kuljetussopimusten uudelleen harkintaa ja henkilökunnan perehdyttämistä uusiin sääntöihin. Edellyttäen että eduskunta hyväksyy esityksen vuoden 2006 kesään mennessä, laki ehdotetaan tulevaksi voimaan syksyllä 2006.

## 3. Riippuvuus muista esityksistä

Edellä mainitussa valtioneuvoston kirjelmässä U 80/2001 vp tarkoitetussa komission ehdotuksessa on säännös kuljetuksen tilaajan ja eräiden muiden osapuolten vastuusta ajoaikojen noudattamisessa. Ehdotus on selostettu kohdassa 2.2. Viimeksi mainitun ehdotuksen hyväksymisellä ei olisi vaikutusta tähän esitykseen muutoin kuin, että ehdotetussa uudessa 105 a §:n 2 momentissa säädettäisiin millä tavalla kohdassa 2.2. selostettu vastuu toteutettaisiin Suomessa.

Edellä olevan perusteella ehdotetaan eduskunnalle annettavaksi seuraava lakiesitys:

## Laki

### tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti lisätään tieliikennelakiin (267/1981) siitä lailla 401/2005 kumotun 87 a §:n tilalle uusi 87 a § ja 105 a §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa laissa 401/2005, uusi 4 momentti seuraavasti:

#### 87 a §

##### *Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa*

Tämä pykälä koskee muita kaupallisia kuljetuksia kuin vaarallisten aineiden kuljetuksia.

Kuljettajan on ennen matkan alkamista varmistauduttava, että ajoneuvo on kuormattu säädösten mukaisesti, jos se ei kuormatilan sinetöinnin, kuorman purkamisen tai muun vastaavan syyn vuoksi aiheuta kohtuutonta häiriötä ja viivästystä kuljetustehtävälle. Lisäksi kuljettajan on ajon aikana huolehdittava, että kuorman sijoittelu ja kiinnitys pysyvät edelleen 87 §:n mukaisina.

Kuorman sijoittamisen ja kiinnittämisen ajoneuvon, konttiin tai muuhun kuormatilaan suorittanut samoin kuin asemansa vuoksi kuorman sijoittamisesta ja kiinnittämisestä ohjeita antanut, vastaa siitä, että kuorma on oikein sijoitettu ja kiinnitetty ja muutoinkin täyttää 87 §:n vaatimukset. Edellä tässä momentissa tarkoitettu henkilö ei kuitenkaan ole vastuussa, jos virhe johtuu 4 momentissa mainittujen tietojen virheistä tai puutteista, joiden virheellisyyttä tai puutteellisuutta hän ei ole voinut kohtuudella havaita. Tällaista vastuuta ei myöskään synny, jos hän on toiminut kuormaamisessa vain avustajana. Muutoksia kuormaan tehnyt vastaa siitä, että kuorman sijoittelu ja kiinnitys pysyy edelleen 87 §:n mukaisina.

Kuljetuksen suorittaja vastaa siitä, että tavarankuorman kuormaajalla on oikeat ja riittävät tiedot ajoneuvosta. Ajoneuvon haltijan velvollisuudesta pitää ajoneuvossa mukana rekisteröintitodistuksen tekninen osa säädetään erikseen. Tavarankuorman lähettäjä ja kuljetuksen toimeksiantaja vastaa siitä, että kuormaajalla on kuljetettavista tavaroista käytettävissään riittävät ja oikeat tiedot.

Kuljetuksen suorittaja vastaa siitä, että kuljetukseen käytetään ajoneuvoa, jossa on kuorman sitomiseen tarvittavat tavanomaiset välineet ja joka turvallisuudeltaan muutoinkin soveltuu tehtävään. Valmiiksi kuormatun perävaunun soveltuvuudesta vastaa kuitenkin se, joka on ennen kuormaamista ottanut perävaunun käyttöön tai sopinut sen käyttöön ottamisesta.

Kuormauksen ja kuljetuksen suorittajan on huolehdittava siitä, että niiden palveluksessa oleva kuormaukseen ja kuljetukseen osallistuva henkilö tuntee riittävän hyvin työtehtäviinsä kuuluvat kuormausta koskevat säännökset ja määräykset.

#### 105 a §

##### *Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen*

Kun kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut, tai kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun

noudattamisella rikotaan 1 momentissa mainittuja ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä, mutta aikataulun laatintu tästä huolimatta edellyttää kuljetuksen tapahtuvan niin, että näitä säännöksiä ei voida noudattaa, aikataulun laatija tai tämän edustaja tuomitaan 1 momentin mukaisesti. Aika-

taulun laatijaksi katsotaan myös se, joka on aikataulua laatimatta muutoin edellyttänyt määrättyä toimitusaikaa.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä kuuta 200 .

Helsingissä 22 päivänä joulukuuta 2005

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Liikenne- ja viestintäministeri *Susanna Huovinen*