

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Työ- ja elinkeinoministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Työ- ja elinkeinoministeriö on ollut edustettuna hallituksen esityksen valmistelussa. Ministeriö pitää ehdotuksia tarpeellisena osana EU:n maantieliikenteen liikkuvuuspaketin sosiaali- ja markkinasäännösten täytäntöönpanoa. Lisäksi ehdotuksilla toteutetaan pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman harmaan talouden torjunnan toimenpidekirjaukset kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisella ylikuormilla ajamiseen sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomiseen.

Ajo- ja lepoaikojen rikkomisista vastuuta on myös kuljettajilla. Sen sijaan ylikuormaa koskevat ehdotukset koskevat ainoastaan elinkeinonharjoittajia. Ylikuormiin liittyvän tilaajavastuun osalta merkityksellisiä ovat liikennepalveluista annetun lain 14 §:n 263 §:n muutosehdotukset ja lisäykset. Ehdotusten johdosta lisättäisiin ylikuormaa tilanneen tai vastaanottaneen tilaajan sekä maksaneen tilaajan tai tämän edustajan vastuita. Ehdotuksen 263 §:n perustelujen mukaan: ”Kuljetuksen tilaaja voisi vapautua kuljetusrikkomuksesta ylikuormien osalta, mikäli kuljetuksen suorittaja on tilaajan tietämättä kuormannut ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan ylittävästi ja ilmoittanut tilaajalle, ettei ajoneuvoa ole ylikuormattu, eikä tilaaja ole sitä voinut tietää. Lisäksi kuljetuksen tilaajan vastuusta vapautuminen vaatisi toteutuakseen sen, että kuljetuksen tilaaja on huolehtinut liikenteenharjoittajan kanssa tekemässään kuljetussopimuksessa, ettei alihankkijana toimiva kuljetusyritys kuljeta kuormia, jotka ajoneuvon ominaismassan kanssa ylittävät ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan. Jos kuljetuksen suorittaja kuitenkin kuormaisi ajoneuvon yli sallitun kokonaismassan, niin kuljetuksen vastaanottanut ja maksanut tilaaja ei olisi vastuussa

kuljetuksen suorittajan ajamasta ylikuormasta, mikäli ei olisi ollut tästä tietoinen, eikä olisi voinut asiaa 14 §:n 2 momentin 3 kohdan edellyttämällä tavalla selvittää.”

Ehdotuksen jatkovalmistelussa olisi syytä vielä katsoa miten nämä edellä kuvatut vastuuvapautusta koskevat perusteet näkyisivät selkeämmin tilaajille ehdotetuissa pykälissä. Alan toimijoille on keskeinen tieto siitä, miten tilaajat ja heidän edustajat voisivat välttyä vastuusta toimimalla huolellisesti käytettävissä olevin keinoin sopimusta tehtäessä ja ottaessa vastaan tilaamaansa kuormaa.

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää tärkeänä vahvistaa tieliikennealan valvontaa ja viranomaisten valvontaedellytyksiä. Viranomaisvalvonta vaatii resurssien turvaamista, hyviä toimintakäytäntöjä ja riittäviä toimivaltuuksia. Pidemmällä aikavälillä viranomaisten tiedonvaihto lisää myös valvonnan vaikuttavuutta. Järjestelmiä kehitettäessä uusien järjestelyjen käyttöönotto, koulutus ja myös yleinen tiedottaminen muutoksista vaativat resursseja, mikä vahvistaa uudistusten parempaa täytäntöönpanoa.

Neimala Antti
Työ- ja elinkeinoministeriö

Steiner Nico
TEM

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämisestä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta. Liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy tiekuljetuksiin ja erityisesti kappaletavara- ja pakettiliikenteeseen, joten painotamme tätä näkökulmaa lausunnossa.

YLEISTÄ

Yleisellä tasolla pidämme hyvänä, että tilaajavastuuta laajennetaan ylikuormilla ajamiseen sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomiseen.

Pidämme myös hyvänä, että kabotaasiliikenteessä noudatetaan yhtenäisiä sääntöjä myös yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksilla. Sillä ei ole kuljetusten kannalta kovin suurta käytännön merkitystä, mutta helpottaisi selvästi kabotaasin valvontaa. On selkeää, kun kabotaasia koskee vain yhdet yhtenäiset säännöt.

Muutosasetuksella (EU) 2020/1055 maantieliikenteen harjoittajien ammattiin pääsyä koskevat säännöt laajenevat kansainvälisessä liikenteessä koskemaan myös kokonaispainoltaan yli 2,5 tonnin ja enintään 3,5 tonnin ajoneuvoja. On luontevaa, että ehdotuksen mukaisesti kotimaanliikenteessä rekisteröitymisvelvollisuuden alaraja nostetaan yli 2,0 tonnista 2,5 tonniin. On myös hyvä, että rekisteröitymisvelvollisuuden ehtoja on tiukennettu ja sen noudattamatta jättäminen on sanktioitu. Samoin ajoneuvon rekisteröitymisvelvollisuuden liikenneasioiden rekisteriin laajentaminen koskemaan myös 2,5–3,5 tonnin ajoneuvoja on hyvä. Keskeistä on, että näitä sääntöjä myös valvotaan riittävästi.

Ainakin luonnoksen sivulla kahdeksan neljässä kappaleessa on käytetty sanaa ”kuski”. Mielestämme olisi parempi käyttää systemaattisesti kaikkialla sanaa ”kuljettaja”.

Lisäksi yhdyimme Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n lausunnon kohtaan 3, joka on kirjoitettu tähän lausunnon loppuun saman sanaisina Autoliikenteen Työnantajaliiton lausunnon kanssa.

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus ja vastuu ylikuormista: liikenteen palveluista annetun lain 14 § ja 263 §

Liikenteen palveluista annetun lain 14 §:n 2 momenttiin esitetään lisättäväksi uusi 3 kohta, jossa tavarankuljetuksen tilaajalle asetettaisiin ennen kuljetuksesta sopimista velvollisuus selvittää, ettei kuljetuksen suorittajan ajoneuvon kokonaisuudessa ylitä kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna suurimpia sallittuja enimmäismassoja. Valittu toteutustapa on parempi kuin hallituksen esitysluonnoksessa kerrottu esityksen valmisteluvaiheen vaihtoehto (s. 70). Vaihtoehto olisi koskenut rajaamattomana kaikkia kuljetuksia ja johtanut siihen, että esimerkiksi jokainen kuljetusyrityksen alihankkijan ajoneuvo olisi jouduttu punnitsemaan niiden saapuessa tavaraterminaaliin tai -varastoon ennen kuorman vastaanottamista. Tämä olisi aiheuttanut merkittävää kustannusten lisääntymistä, kuljettajien työaikojen pidentymistä ja kuljetusaikataulujen hidastumista.

Liikenteen palveluista annetun lain 263 §:ään esitetään puolestaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja voitaisiin tuomita kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon tietyissä ylikuormatilanteissa. Tilaja voisi vapautua esityksen perusteluiden mukaan vastuusta kaikkien seuraavien edellytysten täytyessä: 1) kuljetuksen suorittaja on kuormannut ajoneuvoon ylikuormaa tilaajan tietämättä, 2) kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tilaajalle, ettei ajoneuvoa ole ylikuormattu, 3) tilaaja ei ole voinut tietää ylikuormasta ja 4) tilaaja on huolehtinut kuljetussopimuksessa, ettei alihankkijana toimiva kuljetusyritys kuljeta ylikuormia. Kyseiset perusteluissa mainitut vastuusta vapautumisen edellytykset eivät vastaa itse säädöstekstiin kirjattua.

Säädöstekstiin kirjatun mukaisesti tilaajan ylikuormavastuu edellyttäisi – samalla tavalla kuin 267 §:n tilaajan vastuu ajo- ja lepoaikarikkomuksista – että kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai, kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuorman kuljettaminen edellyttää ylikuormaa, ja tilaaja silti edellyttää kuormaamaan ajoneuvoon ylikuormaa. Tämän säädöstekstikirjauksen osalta Logistiikkayritysten Liitolla ei ole huomautettavaa, mutta säännöksen perustelut eivät vastaa säädöstekstiä, vaan ne asettavat tilaajan vastuusta vapautumiselle tiukemmat edellytykset.

Vastuusta vapautumiseen tulisi riittää se, että tilaaja on huolehtinut kuljetussopimuksessa, ettei alihankkijana toimiva kuljetusyritys kuljeta ylikuormia. Se vastaisi silloin muun muassa yleisen tilaajavastuulain 5 §:n 6 momentin osalta omaksuttua viranomaistulkintaa ja oikeuskäytäntöä, samoin kuin työsopimuslain 11 a luvun 13 §:ä. Esitämme, että 263 §:n perusteluita muutetaan tämän mukaisesti.

Käytännön kannalta on myös ongelmallista tilanne, jossa tilaaja huomaa kuormaa vastaanottaessaan esimerkiksi massatavaran vaa'alla, että ajoneuvo on ylikuormattu. Pitääkö tilaajan kieltäytyä vastaanottamasta kuormaa, jotta tilaaja vapautuisi vastuusta sen osalta? Toisaalta silloinhan tilaaja edellyttää tietoisena ylikuormasta, että kuljetuksen suorittaja kuljettaa ajoneuvon muualle ylikuormattuna – laukaiseeko tämäkin tilaajan vastuun ylikuormasta? Vai saisiko tilaaja vastaanottaa ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan mukaisen kuorman ja edellyttää kuljetuksen suorittajan viemään ylikuorman osuuden kuormasta muualle ilman, että tilaajalle tulisi vastuuta ylikuormasta?

Perusteluissa on mainittu, että ylikuormamaksulain 4 §:n sisältämää viiden (tai kymmenen) prosentin ylityksen rajaa ylikuormamaksun määräämisessä voidaan soveltaa myös tilaajan vastuun osalta. Tämä on erittäin hyvä, sillä esimerkiksi sään vaihtelut kuljetuksen aikana tuovat haasteita myös tilaajan vastuun osalta. Tätä ei ole kuitenkaan kirjattu itse säädöstekstiin. Viittaus ylikuormamaksulain 4 §:ään tulisikin nimenomaisesti lisätä esitettyyn liikennepalvelulain 263 §:n 2 momenttiin, koska kyse on rangaistusvastuun rajauksesta, jonka pitää ilmetä suoraan säädöstekstistä.

Aaltonen Pekka
Logistiikkayritysten Liitto ry

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Rahtarit ry kiittää mahdollisuudesta lausua esillä olevista esityksistä.

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.

8 § 1 kohta, esitetty neljä tuomiota kahden vuoden aikana on mielestämme liian paljon, kaksi olisi mielestämme sopivampi määrä, neljä tuomiota osoittaa jo selvästi piittamattomuutta lainsäädäntöä kohtaan.

14 § 3 kohta, kannatettava lisäys.

17 §, mielestämme taksi pitää mainita myös uudessa lisätyssä osiossa, missä käsitellään liikenneluvan haltija merkitsemistä rekisteriin.

17 §, ehdotamme, että pykälään lisätään uusi kohta, jossa selvästi mainitaan tarvitseeko luvanvaraisessa liikenteessä olevan moottorikäyttöisen ajoneuvon kytketty perävaunu olla myös rekisteröity luvanvaraiseen liikenteeseen. Tilanne on nykyisin erittäin epäselvä, yhdistyksemme tekemän laajan kyselykierroksen pohjalta asiaa pitäisi selventää jo laki tasolla. Eri viranomais- ja vakuutustahoilta asiaa tiedusteltaessa vastaukset eroavat toisistaan ja suurin osa kyselyn saaneista ei halunnut vastata siihen, koska asia ei ole selvä. Nyt olisi sopiva hetki korjata tilanne ja pykälään pitäisi lisätä asiaa selventävä kohta, eli pitääkö perävaunu olla rekisteröity luvanvaraiseen

liikenteeseen, kun sitä käytetään luvanvaraisen moottoriajoneuvoon kytkettynä, ja jos pitää, niin koskeeko se kaikkia perävaunuluokkia? (kevytperävaunut O1 ja O2 voisivat olla rekisteröintivelvoitteen ulkopuolella, koska niitä käytetään pääsääntöisesti tilapäisesti)

262 a §, Mitä edellisessä kohdassa on tuotu esille, olisi tätäkin kohtaa tarkennettava, nykyinen sanamuoto tarkoittaa myös perävaunujen rekisteröintivelvoitetta, koska siinä ei puhuta erikseen moottorikäyttöisistä ajoneuvoista.

200 §, ehdotamme että sanamuotoa muutettaisiin niin, että "Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos TULEE keskeyttää kuljetus, jos sen edellä 1 momentissa tarkoitettut asiakirjat tai tiedot eivät ole saatavilla, SIIHEN ASTI, KUN PUUTTEET ON KORJATTU, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkamista." Esitetty sanamuoto on luonteeltaan ristiriitainen, koska loppuosassa voidaan antaa lupa jatkaa vain, jos erityinen syy on olemassa. Alkuosankin pitäisi siis olla esitettyä sanamuotoa tiukempi, siis esittämämme TULEE sopisi kokonaisuuteen luontevammin, eikä antaisi valvovalle viranomaiselle liikaa mahdollisuuksia olla puutumatta puutteisiin.

202 §, kuten edellä myös tässä kohdassa mielestämme tulisi sanamuotoa muuttaa siten, että "Poliisi-, tulli-, tai rajavartiomies TULEE keskeyttää ajon, jollei edellä mainittuja asiakirjoja ole esittäjä."

242 §, esitetyt lisäykset ovat kannatettavia ja antavat lupaviranomaisille nykyistä laajemmat työkalut puuttua havaittuhin puutteisiin.

263 § ja 267 §, esitetyt lisäykset ovat hyviä lisäyksiä, joilla myös kuljetuksen suorittajan lisäksi muut kuljetusketjun osapuolet vastuutetaan lainsäädännön noudattamisen rikkomisesta.

Vielä kun saataisiin lainsäädännössä selvemmin esille, mikä on lähettäjien vastuu lähetettävän tavaran ohjeistamisesta lain vaatiman kuormanvarmistamisen toteutustavoista. Nyt lähettäjät antavat kuljetuksen suorittajille tavaroita, joita ei voida, ilman erityisiä lisäohjeistuksia tai ilman normaalista poikkeavia kuormanvarmistusvälineitä varmistaa kuormatilaan lain vaatimusten mukaisesti. Lähettäjiltä tulisi selvemmin vaatia tuotekohteisia kuljetusohjeita, joiden perusteella kuljetuksen suorittaja voisi suorittaa kuorman varmistamisen, ja samalla tulisi mahdollisuus sanktioida lähettäjää, jollei he toimita yksilöityjä ohjeita tai antavat kuljetettavaksi tavaroita, joita ei voi varmistaa kuormatilaan niiden vaurioitumatta puuttelisista kuljetuspaukkauksista tai tavaran ominaisuuksista johtuen.

Yhdistyksemme kannattaa esitystä Laiksi ylikuormamaksusta annetun lain muuttamiseksi. Nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista riittävästi sitä, että kuljetusta suorittavan tahon lisäksi voitaisiin vastuuta

jakaa myös muille osapuolille kuljetusketjussa, silloin kun heidän tietoisten toimiensa vuoksi ylikuormilla ajamista edesautetaan tai jopa vaaditaan.

Kima Timo
Rahtarit ry

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan hallituksen esitysluonnoksesta, jolla muutettaisiin lakia liikenteen palveluista, lakia työntekijöiden lähettämistä ja lakia ylikuormamaksusta, seuraavaa:

1. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentaminen: liikenteen palveluista annetun lain 39 §

Liikenteen palveluista annetun lain 39 §:n 3 momenttiin esitetään lisättäväksi Rajavartiolaitokselle itsenäinen ajon keskeytsoikeus silloin, jos kuljettajalla ei ole ammattipätevyyssasiakirjaa mukana eikä ammattipätevyyttä ole muutoinkaan todennettavissa. Rajavartiolaitoksen ei tarvitsisi jatkossa enää nykyiseen tapaan pyytää poliisia tai Tullia ryhtymään kyseiseen toimenpiteeseen.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijät ry pitää esitystä hyvänä, ja sillä tehostetaan kuljettajien ammattipätevyyksien valvontaa ja viranomaistoimintaa.

2. EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 15 artiklaa koskeva kansallinen säännös: liikenteen palveluista annetun lain 200 §

Säännöllinen henkilöliikenne, jonka liikennereitti on enintään 50 kilometriä (perusteluissa alle 50 km), on ollut alusta alkaen suljettu EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 561/2006/EY soveltamisalan

ulkopuolelle. Asetuksen 15 artiklassa on myös alusta alkaen säädetty sitä koskien: ”Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 3 artiklan a alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajiin sovelletaan kansallisia sääntöjä, jotka antavat sallittuja ajoaikoja sekä pakollisia taukoja ja lepoaikoja koskevan asianmukaisen suojan.” EU:n Liikkuvuuspakettiin sisältyvän ajo- ja lepoaika-asetuksen muutosasetuksen (EU) 2020/1054 1(14) artiklassa muutettiin edellä mainittua ajo- ja lepoaika-asetuksen 15 artiklaa yksinomaan lisäämällä siihen uusi toinen lause: ”Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tällaisiin kuljettajiin sovellettavista asiaankuuluvista kansallisista säännöistä.”

Liikennepalvelulain 200 §:ään esitetään lisättäväksi uusi 6 momentti, jonka säädöstekstiin olisi kirjattu, että kyseiseen säännölliseen henkilöliikenteeseen ”sovelletaan työaikalain moottoriajoneuvon kuljettajan vuorokautisia työaikoja sekä yleissitovan linja-autohenkilökunnan työehtosopimuksen mukaisia sääntöjä, jotka antavat sallittuja ajoaikoja sekä pakollisia taukoja ja lepoaikoja koskevan asianmukaisen suojan.” Liikennepalvelulain säädöstekstissä ei ole tarpeen mainita, mitä säännöksiä kyseisten kuljettajien työaikoihin (ajoihin), taukoihin ja lepoaikoihin noudatetaan, sillä ne määräytyvät jo työaikalain, työsopimuslain ja työehtosopimuslain säännösten kautta. Säädöstekstissä ei ylipäänsä ole sopivaa viitata tiettyyn nimettyyn työehtosopimukseen, koska yleissitovuuslautakunta käsittelee ja tekee työehtosopimusten yleissitovuutta koskevat päätökset periaatteessa aina uuden työehtosopimuksen solmimisen jälkeen. Liikennepalvelulakia voitaisiin siis pahimmillaan joutua muuttamaan tuolta osin parin vuoden välein.

Lisäksi on huomioitava, että Suomessa on ainakin kaksi julkisomisteista säännöllistä henkilöliikennettä (reitti enintään 50 km) harjoittavaa yritystä/toimijaa, jotka soveltavat linja-autonkuljettajiin työehtosopimuslain 4 §:n eli ns. normaalisitovuuden perusteella kunnallista virka- ja työehtosopimusta (KVTES). Normaalisitova työehtosopimus ohittaa aina yleissitovan työehtosopimuksen, ja siksi tiettyyn nimettyyn yleissitovaan työehtosopimukseen viittaaminen ei ole oikein. Työaikalaki ja linja-autohenkilökunnan työehtosopimus sääntelevät kaiken lisäksi työaikoja, taukoja ja lepoaikoja – eivät ajoaikoja.

Esitämme, että 200 §:n 6 momentti muutetaan seuraavaksi:

”Työ- ja elinkeinoministeriö ilmoittaa EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 15 artiklassa tarkoitetut tiedot komissiolle.”

3. Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus ja vastuu ylikuormista: liikenteen palveluista annetun lain 14 § ja 263 §

Liikenteen palveluista annetun lain 14 §:n 2 momenttiin esitetään lisättäväksi uusi 3 kohta, jossa tavarankuljetuksen tilaajalle asetettaisiin ennen kuljetuksesta sopimista velvollisuus selvittää, ettei kuljetuksen suorittajan ajoneuvon kokonaisuudessa ylitä kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna

suurimpia sallittuja enimmäismassoja. Valittu toteutustapa on parempi kuin hallituksen esitysluonnoksessa kerrottu esityksen valmisteluvaiheen vaihtoehto (s. 70). Vaihtoehto olisi koskenut rajaamattomana kaikkia kuljetuksia ja johtanut siihen, että esimerkiksi jokainen kuljetusyrityksen alihankkijan ajoneuvo olisi jouduttu punnitsemaan niiden saapuessa tavaraterminaaliin tai -varastoon ennen kuorman vastaanottamista. Tämä olisi aiheuttanut merkittävää kustannusten lisääntymistä, kuljettajien työaikojen pidentymistä ja kuljetusaikataulujen hidastumista.

Liikenteen palveluista annetun lain 263 §:ään esitetään puolestaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja voitaisiin tuomita kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon tietyissä ylikuormatilanteissa. Tilaja voisi vapautua esityksen perusteluiden mukaan vastuusta kaikkien seuraavien edellytysten täytyessä: 1) kuljetuksen suorittaja on kuormannut ajoneuvoon ylikuormaa tilaajan tietämättä, 2) kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tilaajalle, ettei ajoneuvoa ole ylikuormattu, 3) tilaaja ei ole voinut tietää ylikuormasta ja 4) tilaaja on huolehtinut kuljetussopimuksessa, ettei alihankkijana toimiva kuljetusyritys kuljeta ylikuormia. Kyseiset perusteluissa mainitut vastuusta vapautumisen edellytykset eivät vastaa itse säädöstekstiin kirjattua.

Säädöstekstiin kirjatun mukaisesti tilaajan ylikuormavastuu edellyttäisi – samalla tavalla kuin 267 §:n tilaajan vastuu ajo- ja lepoaikarikkomuksista – että kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai, kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuorman kuljettaminen edellyttää ylikuormaa, ja tilaaja silti edellyttää kuormaamaan ajoneuvoon ylikuormaa. Tämän säädöstekstikirjauksen osalta Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:llä ei ole huomautettavaa, mutta säännöksen perustelut eivät vastaa säädöstekstiä, vaan ne asettavat tilaajan vastuusta vapautumiselle tiukemmat edellytykset.

Vastuusta vapautumiseen tulisi riittää se, että tilaaja on huolehtinut kuljetussopimuksessa, ettei alihankkijana toimiva kuljetusyritys kuljeta ylikuormia. Se vastaisi silloin muun muassa yleisen tilaajavastuulain 5 §:n 6 momentin osalta omaksuttua viranomaistulkintaa ja oikeuskäytäntöä, samoin kuin työsopimuslain 11 a luvun 13 §:ä. Esitämme, että 263 §:n perusteluita muutetaan tämän mukaisesti.

Käytännön kannalta on myös ongelmallista tilanne, jossa tilaaja huomaa kuormaa vastaanottaessaan esimerkiksi massatavaran vaa'alla, että ajoneuvo on ylikuormattu. Pitääkö tilaajan kieltäytyä vastaanottamasta kuormaa, jotta tilaaja vapautuisi vastuusta sen osalta? Toisaalta silloinhan tilaaja edellyttää tietoisena ylikuormasta, että kuljetuksen suorittaja kuljettaa ajoneuvon muualle ylikuormattuna – laukaiseeko tämäkin tilaajan vastuun ylikuormasta? Vai saisiko tilaaja vastaanottaa ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan mukaisen kuorman ja edellyttää kuljetuksen suorittajan viemään ylikuorman osuuden kuormasta muualle ilman, että tilaajalle tulisi vastuuta ylikuormasta?

Perusteluissa on mainittu, että ylikuormamaksulain 4 §:n sisältämää viiden (tai kymmenen) prosentoin ylityksen rajaa ylikuormamaksun määräämisessä voidaan soveltaa myös tilaajan vastuun osalta. Tämä on erittäin hyvä, sillä esimerkiksi sään vaihtelut kuljetuksen aikana tuovat haasteita myös tilaajan vastuun osalta. Tätä ei ole kuitenkaan kirjattu itse säädöstekstiin. Viittaus ylikuormamaksulain 4 §:ään tulisikin nimenomaisesti lisätä esitettyyn liikennepalvelulain 263 §:n 2 momenttiin, koska kyse on rangaistusvastuun rajauksesta, jonka pitää ilmetä suoraan säädöstekstistä.

4. Kuljetuksen tilausrikkomuksen piirin laajentaminen: liikenteen palveluista annetun lain 263 §

EU:n Liikkuvuuspakettiin kuuluvan asetuksen (EU) 2020/1055 2(7) artiklan mukaan jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille asetuksen (EY) 1072/2009 II ja III luvun noudattamatta jättämisestä määrättävistä seuraamuksista, jos ne tiesivät tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyi kyseisen asetuksen rikkomista. Hallituksen esitysluonnoksessa sääntöjen vahvistaminen tapahtuisi lisäämällä edellä mainitut toimijat liikennepalvelulain 263 §:n 1 momenttiin.

Ongelmallista on, että liikennepalvelulain 263 § on rangaistusseuraamussäännös lain 14 §:n sisältämien velvollisuuksien laiminlyönnistä. Lähettäjät, huolitsijat, hankkijat ja alihankkijat on lisätty yksinomaan 263 §:n rangaistussäännökseen, mutta heitä ei ole lisätty varsinaiseen 14 §:n velvollisuussäännökseen eli 14 §:n velvollisuudet eivät kyseisiä tahoja koske. Lisäksi on huomioitava, että myös yksityishenkilö voidaan tuomita 263 §:n mukaan lähettäjänä, huolitsijana, hankkijana ja alihankkijana kuljetuksen tilausrikkomuksesta, kun taas tavarankuljetuksen tilaajalla tarkoitetaan 14 §:n 1 momentissa ainoastaan elinkeinonharjoittajaa.

5. Tilaajan vastuu ajo- ja lepoaikarikkomuksista: liikenteen palveluista annetun lain 267 §

Liikenteen palveluista annetun lain 267 §:n 2 momenttiin esitetään lisättäväksi uusi 3 kohta kuljetuksen tilaajan ja aikataulun laatijan vastuusta ajo- ja lepoaikarikkomuksista. Perusteluiden mukaan esitys tarkoittaisi käytännössä aiemman tieliikennelain (267/1981) 105 a §:n rangaistussäännöksen palauttamista teknisin muutoksin.

Toisin kuin 14 §:ssä ja sitä koskevassa 263 §:n rangaistussäännöksessä, tilaajan vastuu ajo- ja lepoaikarikkomuksista koskisi myös yksityishenkilöitä, mitä pidämme erittäin tärkeänä. Aiemman tieliikennelain (267/1981) 105 a §:n rangaistussäännös koski samoin myös yksityishenkilöitä, joiden osuus on esimerkiksi linja-autoliikenteen tilausajojen tilaajina merkittävä. Tältä osin esityksen taloudellisissa vaikutuksissa onkin virhe, kun niiden osalta on todettu seuraavaa (s. 63): ”Kuljettajien ajo- ja lepoaikarikkomusten vastuuden laajentamisen taloudelliset negatiiviset vaikutukset

kohdistuvat aikataulun laatineisiin tai kuljetuksia tilaaviin yrityksiin, eikä vaikutuksia yksittäisiin kansalaisiin tai kotitalouksiin esiintyisi.”

6. Laki työntekijöiden lähettämisestä

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry on osallistunut EU:n Liikkuvuuspaketin sisältämien kuljettajien lähettämistä koskevien erityissäännösten kansallista toimeenpanoa valmistelleen alatyöryhmän työskentelyyn. Näkemyksemme lainsäädännön sisällön osalta on otettu huomioon alatyöryhmän työskentelyvaiheessa.

Haluamme kuitenkin painottaa tältä osin valvonnan resurssien varmistamisen tärkeyttä. Lähetettyjen kuljettajien valvontaan liittyy huomattavasti aiempaa enemmän viranomaisten välistä yhteistyötä. Lähetettyjen kuljettajien valvonnalle tulee luoda yhteiset menettelytavat, varmistaa riittävä määrä valvoja ja kouluttaa valvojat. Vain riittävien resurssien varmistamisella voidaan saavuttaa lähettämistä koskevien säännösten tavoitteet.

Hallituksen esitysluonnoksen lähetettyjä työntekijöitä koskevan lain 2 §:ään on jäänyt kaksi direktiivistä poikkeavaa muotoilua. Vaikka kyse onkin kirjausteknisistä virheistä, ne myös muuttavat säännösten sisältöä. Tästä johtuen esitämme, että 2 §:n uusi 11 kohta muutetaan seuraavaksi (muutokset esitykseen tässä isoilla kirjaimilla):

”Kuljettajan on kyseisen kahdenvälisen tavarankuljetuksen aikana mahdollista suorittaa yhden kuorman lastaamisen ja purkamisen taikka yhden kuorman lastaamisen tai purkamisen jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljetus ajetaan, edellyttäen ettei kuljettaja ole lastannut JA purkanut kuormaa samassa jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei ole suoritettu kuorman lastaamista ja purkamista taikka kuorman lastaamista tai purkamista, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, on kuljetuksen aikana mahdollista suorittaa enintään kaksi kuorman lastaamista JA purkamista taikka ENINTÄÄN KAKSI kuorman LASTAAMISTA TAI PURKAMISTA edellä mainituin edellytyksin.”

Vastaavat muutokset tulisi tehdä myös kyseisen säännöksen perusteluihin. Tällöin säännös vastaisi direktiivin (EU) 2020/1057 1(3) artiklan tekstiä.

Pasanen Harri
Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Metsäteollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua ja keskittyy lausumaan muutoksista koskien ylikuormamaksusta annettuja lakeja. Toimet kuljetusten ylikuormien ehkäisemiseksi ovat hyvin tärkeitä ja suhtaudumme erittäin vakavasti ylikuormien aiheuttamiin riskeihin ja haittoihin.

Metsäteollisuus katsoo, että ylikuormien tilaajavastuussa tulee paremmin huomioida tilaajan tosiasialliset mahdollisuudet vaikuttaa ylikuorman syntyyn eri vaiheissa kuljetusketjua. Tiivistäen voidaan todeta, että esitetystä mallista tilaaja tai tämän edustaja syyllistyisi "Kuljetuksen tilausrikkomukseen" mikäli "kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuljetussopimuksen mukaisen kuorman kuljettaminen edellyttää ajoneuvon suurimman sallitun kokonaisuuden ylittämistä, ja kuorman vastaanottanut sekä maksanut tilaaja tai tämän edustaja on tästä huolimatta edellyttänyt kuljetuksen tapahtuvan...".

Tilaajan vastuu kuljetusten operatiiviseen toimintaan liittyvissä asioissa on lähtökohtaisesti monimutkainen malli. Tilaajalla on parhaimmillaankin käytössä vain osa siitä tietotaidosta, joka vaikuttaa kuormatun ajoneuvokaluston tosiasialliseen painoon. Esimerkiksi puuraaka-aineen tuoreiheys vaihtelee vuodenaikojen mukana, minkä lisäksi kuljetuksen sääolosuhteet voivat kerryttää matkan aikana merkittäväkin loiskuormaa. Ratkaisut ajoneuvoyksikön kuormasta ja massasta tekee kuormaaja/kuljettaja hyödyntäen ammattitaitoaan ja kuorman punnitukseen käytettäviä työkaluja.

Metsäteollisuus huomauttaa, että kuljetuksen suorittajan käyttämän kaluston enimmäispaino ei ole samalla tapaa vakio kuin kuljetuksen suorittajan arvonlisävelvollisuus tai lupa/oikeus suorittaa kabotaasiliikennettä. Puukuormia liikkuu Suomessa noin 3000 kpl/vuorokaudessa, jolloin ehdotettu

tilaajavastuumalli pakottaisi tilaajan tuplavarmistamaan kuljetuspalvelun suorittajalla jo olevat tiedot vielä viranomaisen palvelusta 3000 krt/vuorokaudessa.

Ehdotettu malli on hallinnollisesti vaikea, ja soveltuu huonosti myös sellaisten ennakoimattomien tilanteiden varalle, jossa kuljetuskaluston tietoja ei saadakaan joustavasti Traficomien palvelusta tai kalusto joudutaan viime hetkellä tai kesken ajon vaihtamaan toiseen kalustoon.

Metsäteollisuus katsoo, että tilaajaa ei tulisi voida asettaa ylikuormatilanteista rikosoikeudelliseen vastuuseen, mikäli tilaajan käyttämät kuljetussopimukset ja -säännöt osoittavat, että tilaaja ei salli kuljetusten ylikuormia, kannusta tai edellytä niitä sekä osoittaa ryhtyvän tarvittaviin toimenpiteisiin ylikuormia havaitessaan.

Metsäteollisuus kiinnittää myös huomiota liikenneturvallisuutta heikentäviin vaikutuksiin, joita ehdotettu lisäys kuljetuksen tilausrikkomukseen saattaa aiheuttaa. Esityksen mukaisessa tilanteessa, jossa tilaaja ei ole edellyttänyt tai kannustanut ylikuormaan, mutta silti havaitsee enimmäispainon ja laillisen jouston ylittyvän, tilaajan ainoa laillinen menettelytapa olisi olla maksamatta ja vastaanottamatta kuormaa. Kuljetus tulisi näin ollen käännäyttää takaisin tieliikenteeseen.

Metsäteollisuus on huolestunut menettelytavan vaikutuksista tieliikenteeseen ja muiden tieliikennekäyttäjien liikenneturvallisuuteen, jos havaitusti ylikuormattu kuljetus pääsee jatkamaan matkaansa vastaanotto paikalta. On myös mahdollista, että kuljetusta vajuutettaisiin vastaanotto paikan läheisyydessä liikenneturvallisuutta vaarantaen ja palattaisiin takaisin vastaanotto paikkaan lain salliman kuorman kanssa.

Metsäteollisuus katsoo, että ylikuormien automaattisen käännäyttämisen sijaan tilaajalla tulisi olla mahdollisuus osoittaa toimintansa vastuullisuus kuljetussopimusten ja -sääntöjensä kautta. Näkemyksemme mukaan ylikuormaleikkuri on ylikuormien käännäyttämistä tieliikenteeseen liikenneturvallisempi ja ennaltaehkäisevämpi pelote. Erilaisissa ylikuormaleikkurimalleissa leikataan kuormasta maksettavaa rahtimaksua, mikäli ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu kokonaispaino ylittyy leikkurin kriteerien mukaisesti. Oikein toteutettuna ylikuormaleikkuri on todettu tehokkaaksi työkaluksi ylikuormien ehkäisemisessä, kun sen käytöstä on ennakolta sovittu kuljetussopimuksissa ja -säännöissä kuljetuksen suorittajan kanssa ja sitä käytetään ennaltaehkäisemistarkoituksessa.

Tavoitellun oikeustilan tulisi olla Metsäteollisuus ry:n näkökulmasta sellainen, jossa vakiintuneet ja toimiviksi havaitut kuljetussopimukset ja -säännöt eivät aiheuta ylimääräistä huolta tilaajille mahdollisista rikosoikeudellisista vastuista. Tilaajat ovat kyenneet reagoimaan sopimusten ja sääntöjen laiminlyönteihin. Nykykäytännöllä on ollut huomattava ennaltaehkäisevä vaikutus. Tilaajan toimesta laiminlyöntitapauksissa kuljetuksen suorittaja on määrätty tilaajan toimesta määräaikaan ajokieltoon vastaanotto paikalle tai vaikeimmissa tapauksissa kuljetussopimus on purettu.

Metsäteollisuus esittää, että nykykäytännöt kirjattaisiin lain esitöihin selkeyden vuoksi esimerkkeinä huolellisuusveloitteen täyttymisestä.

Metsäteollisuus katsoo, että kuljetusten ylikuormien tilaajavastuun ei tulisi johtaa tilanteeseen, jossa kuormia kuormataan ja kuljetetaan vajaina varmuuden vuoksi. Metsäteollisuus yhtyy hallituksen esityksen näkemyskseen, että ylikuormamaksulaisa määritettyä viiden prosentin ylitystä tulee soveltaa myös tilaajavastuussa. Toimiala on tehnyt pitkäjänteistä työtä puutoimitusten logistiikan tehostamiseksi ja päästövähennysten aikaansaamiseksi hyödyntämällä suurimpia mahdollisia kuljetusmassoja. Kokeiluissa nykyisiä sallittuja massoja isommissa kuljetuksissa on polttoaineen kulutuksessa saatu jopa 20%:n säästöjä per kuljetettu tonni. Vajaiden kuormien yleistyminen vesittäisi vuosien yhteistyötä ja leikkaisi päästövähennyspotentiaalia.

Metsäteollisuus ry

Timo Jaatinen

toimitusjohtaja

Koskela Alina
Metsäteollisuus ry

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Hämeen Taksiryttäjät ry oudoksuu EU:n liikkuvuuspaketin kansallista täytäntöönpanoa ja kuljetuksen tilaajan vastuiden tarkentamista käsittelevän säädöshankkeen rajoituksia joiden mukaan muutokset eivät koskisi taksiliikenteen luvanhaltijoita eikä palveluntarjoajia, jotka harjoittavat kyseisillä ajoneuvoilla pelkästään taksiliikennettä henkilö- ja tavaraliikenneluvalla.

Esitämme rajoitusten poistamista taksiliikenteen valvontatehtävää ja taksipalveluiden turvallista käyttöä haittaavina. Esitämme, että taksiliikenteessä käytettävät ajoneuvot rekisteröidään luvanhaltijalle ja että taksiliikenneluvan saamisen edellytykset hyvämaineisuudesta koskevat kaikilta osin myös taksiliikenneluvan hakijaa.

Hämeen Taksiryttäjät ry

Kasakkamäki Jari
Hämeen Taksiryttäjät ry

Kuusniemi Jari

Hämeen Taksiryttäjät ry

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lounais-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue (työsuojeluviranomainen) kiittää Liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta lausua asiassa. Lausunto on muodostettu yhdessä kaikkien työsuojelun vastuualueiden kanssa ja edustaa näin kaikkia työsuojeluviranomaisia.

Työsuojeluviranomainen suhtautuu myönteisesti esitettyihin muutoksiin. Ennen kaikkea viranomaisten välisen tiedonvaihdon laajentaminen lisää vaikuttavaa ja tehokasta viranomaisvalvontaa. Työsuojeluviranomainen katsoo, että esitettävä tietojenvaihdon lisääminen vaatii toimiakseen riittävät resurssit. Vaikka pitkällä aikavälillä tietojenvaihto tuonee tehokkuutta, on selvää, että järjestelmien käyttöönoton, koulutuksen ja yhteistyön luomisen osalta alkuvaiheessa valvonnan resurssia kuluu näihin tehtäviin.

Työsuojeluviranomainen yhtyy käsitykseen siitä, että Y-tunnusedellytys lisää toimijoiden tunnistettavuutta ja on omiaan selkeyttämään viranomaisten välistä tiedonvaihtoa. Työsuojeluviranomainen katsoo, että tämä muutos korostaa aitoa yrittäjämäistä asemaa suhteessa erilaisiin itsensä työllistämisen muotoihin.

Työsuojeluviranomainen kiinnittää huomiota oikeushenkilön hyvämaineisuuden arviointia koskevaan lainkohtaan (9 §). Lainkohtaan ollaan esittämässä lisäystä, jonka mukaan 2 momentin muutoksella säädettäisiin, että oikeushenkilöä ei voitaisi myöskään pitää hyvämaineisena, jos sen toimitusjohtaja, hallituksen puheenjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 8 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta. Selvyyden vuoksi hallituksen puheenjohtaja tulee samaistaa hallituksen ainoaan varsinaiseen jäseneseen niissä tilanteissa, joissa osakeyhtiölain mukaisesti ei ole tarpeen valita hallitukselle puheenjohtajaa.

Lisäksi työsuojeluviranomainen kiinnittää huomiota toimivaltaansa. Esityksen sivulla 64 todetaan seuraavaa:

Vaikutukset valvontaviranomaisten menettelytapoihin ylikuormien ja ajo- ja lepoaikarikkomusten kohdalla arvioidaan olevan merkittäviä, koska rikkomuksen selvittäminen tapahtuisi pääosin jälkikäteisesti. Valvontatilanteessa liikenteen valvoja pyrkii hankkimaan kaiken mahdollisen tiedon tapahtumien kulusta niin asiakirjoista selvittämällä kuin kuljettajaa puhuttamalla. Tarvittaessa voitaisiin ottaa yhteyttä maksajaan tai tilaajaan mahdollisen lisätiedon saamiseksi rikosilmoituksen laadinnan tueksi ja sen jälkeisen mahdollisen esitutkinnan käynnistämiseksi. Nykyiseen toimintamalliin ylikuorman toteamisessa, ja ajo- ja lepoaikojen rikkomisessa, sekä niistä aiheutuviin seuraamuksiin, tällä muutoksella ei sinänsä olisi vaikutusta. Kuljetuksen tilaajan vastuun toteutuminen ylikuormien ja ajo- ja lepoaikarikkomusten osalta voi käytännössä olla haastavaa erilaisten rikkomuksen näyttöön liittyen ongelmien vuoksi. Valvontaprosessiin tulisi vain lisänä sellaisia selvitettäviä seikkoja, jotka eivät voi olla vaikuttamatta valvonta tapahtuman kestoon ja sitä kautta valvontaviranomaisen tehtäväsidonnaisuusaikeisiin.

Työsuojeluviranomaisen käsityksen mukaan ei ole täysin yksiselitteistä, mihin työsuojelutarkastajan toimivalta perustuisi tilanteessa, jossa olisi tarpeen selvittää kuljetuksen tilaajan myötävaikutusta ajo- ja lepoaikasäännösten rikkomiseen. Työsuojeluviranomainen esittää, että tältä osin olisi syytä nimenomaisesti mainita työsuojeluviranomaisen oikeudesta saada myös tilaajalta kuljetussopimukseen liittyviä aikataulu- ym. tietoja. Tämä ei tulisi olemaan tyyppillinen valvonnan muoto, mutta tehostaisi lisättävän 267 § 2 momentin 3 kohdan toteutumista. Rangaistussäännöksen lisäystä työsuojeluviranomainen pitää perusteltuna.

Työsuojeluviranomainen on esittänyt työryhmävaiheessa seuraamusmaksumenettelyn lisäämistä rikosoikeudellisen rangaistussäännöksen rinnalle. Työsuojeluviranomainen katsoo edelleen, että seuraamusmaksu säästäisi poliisin resursseja ja toimisi ainakin osassa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomistapauksia tehokkaana keinona. Seuraamusmaksuprosessissa sanktio kohdentuisi kuljetusyritykseen, mikä useimmissa tapauksissa olisi kuljettajaa tai työnantajan edustajaa oikeampi kohde rangaistukselle. Työsuojeluviranomaisen käsityksen mukaan laiminlyöntimaksu on osoittautunut toimivaksi ainakin niissä tilanteissa, joiden toteaminen on valvontatilanteessa yksinkertaista.

Eriksson Aki

Lounais-Suomen aluehallintovirasto - Työsuojelun vastuualue/tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonta

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Helsingin Taksiautoilijat ry on huolissaan liikenteen valvonnasta ja valvontaan käytettävistä resursseista, erityisesti ammattiliikenteen osalta. Viranomaisvalvonnan tulee olla riittävän laajaa. Lait ja asetukset ovat hyvä lähtökohta, mutta ilman valvontaa täysin merkityksettömiä. Säädetyin lain perään tarvitaan aina riittävän tehokas valvonta

Ajoneuvojen rekisteröinti

Helsingin Taksiautoilijat ry pitää tärkeänä, että yrityksen liikenteessä käyttämät ajoneuvot rekisteröidään siten, että ajoneuvo yhdistetään liikennelupaan ja liikenneluvanhaltijaan. Esitämme, että lisätty 17 §:n 2 momentti kirjataan koskemaan myös taksiliikenteessä käytettävää ajoneuvoa. Ei ole mitään perusteltua syytä jättää tältä osin taksitoimialaa tämän korjauksen ulkopuolelle, kun ko. pykälä muutoinkin koskee taksiliikennettä. Taksiliikenteen tulee olla lain piirissä ihan tasavertaisesti kaiken muun ammattiliikenteen kanssa. Taksiliikenne on ammattiliikennettä.

Hyvämaineisuus

Helsingin Taksiautoilijat ry esittää, että 8 §:n 5 momentin rajausta, jossa säädetään, että hyvämaineisuuden vaatimukset eivät koske kaikilta osiltaan taksiliikenneluvan hakijaa, poistetaan. Ei voi olla niin, että taksiliikenneluvan saamisen edellytykset koskien hyvämaineisuutta ovat henkilö- tai tavaraliikennelupaa kevyemmät. Taksissa kuljetetaan henkilöitä ja heidän turvallisuutensa näkökulmasta hyvämaineisuuden vaatimusten tulisi enneminkin olla tiukemmat kuin tavaraliikenteessä. Mikäli vakaviin rikoksiin syyllistyneet henkilöt eivät ole kelpollisia toimimaan tavaraliikenteessä kuljettajina, ei heidän pidä toimia taksiliikenteessäkään kuljettajina. Riskit ovat erittäin suuria. Taksinkuljettajan ajoluvan olemassaolo ei takaa mitään hyvämaineisuudesta. Ajolupia on myönnetty ilman rikostaustan selvittämistä.

Hettula Tuija
Helsingin Taksiautoilijat ry

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lähitaksi Oy:n lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lähitaksi Oy on tutustunut otsikossa mainittuun esitykseen ja lausuu siitä seuraavaa:

Luonnos lakiesitykseksi kuvaa hyvin, miten ammattimaisen liikenteen esimerkiksi valvontaa koskeviin ongelmakohtiin voidaan ja pitää tehokkaammin puuttua muun muassa harmaan talouden, lupaehtojen ja lainsäädännön rikkomisen sekä tasapuolisten markkinoilla toimimisen edellytysten johdosta.

Tätä yleistä luonnoksen tavoitetilaa, lain henkeä ja ongelmien kuvailua vasten on kovin erikoista ja perustelematonta, että taksiliikennetoiminta ja taksiliikenteessä käytettävät ajoneuvot on jätetty liikennepalvelulain 17 §:n muutosesityksen ulkopuolelle erillisellä rajauksella.

17 § Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Liikennepalvelulain 17 §:n muutosesityksen rajauksen mukaan taksit jätettäisiin ajoneuvon liikenneluvan haltijan hallintaan rekisteröinnin vaatimuksen ulkopuolelle, mikä on täysin perusteetonta. Ko. kohdassa on kuvattu hyvin ja perusteellisesti valvonnan ongelma nykytilanteessa

ajoneuvon rekisteröintiin liittyen, ja kuvailu koskee täysin vastaavasti myös taksiliikennetoimintaa ja taksiliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja.

Mitään perusteita jättää takseja ko. muutoksen ulkopuolelle ei ole ja siten rajausta takseja koskien tulee poistaa lakiesityksen luonnoksesta.

Ammattimaisen liikenteen valvontaa koskevan lainsäädännön epäkohtia on kuluneella hallituskaudella ja viime aikoina pyritty korjaamaan, mikä näkyy muun muassa taksisääntelyn epäkohtiin puuttuvassa lainsäädännön korjaushankkeessa, jonka ensimmäinen vaihe astui voimaan 1.5.2021 ja toinen vaihe astuu voimaan esimerkiksi taksamittareita ja hinnoittelun ilmoittamista ja selkeyttämistä koskien 1.9.2021.

Taksien rajaaminen ajoneuvon liikenneluvan haltijan hallintaan rekisteröinnin ulkopuolelle toimisi nimenomaisesti liikennepalvelulain taksilainsäädäntöä korjaavia uudistuksia, toimenpiteitä ja lainsäädännön yleistä henkeä vastaan.

Kunnioittaen,

Sakari Lauriala

Viestintäpäällikkö

Lähitaksi Oy

Lauriala Sakari
Lähitaksi Oy - Viestintäpäällikkö

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Huomionamme EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin kansallista täytäntöönpanoa ja kuljetuksen tilaajan vastuiden tarkentamista käsittelevään säädöshankkeeseen esitämme seuraavaa.

Esitämme lisätyn kohdan 17§:n 2 momentin koskemaan myös taksiliikenteessä käytettävää ajoneuvoa. Esitämme rajaustekstin* poistamista.

*Ehdotetut muutokset eivät koske taksiliikenteen luvan haltijoita eikä palveluntarjoajia, jotka harjoittavat kyseisellä ajoneuvolla pelkästään taksiliikennettä henkilö- tai tavaraliikenneluvalla.

Lakiesitys kuvaa hyvin valvonnan vaikeuden nykytilaa jota esityksellä pyritään selkeyttämään. Rajaustekstillä tarpeettomasti haitataan taksiliikenteen valvonnan mahdollisuuksia. Se on myös ristiriidassa hallitusohjelman mukaisessa tavoitteessa, torjua taksialan harmaata taloutta. Taksiliikenteessä käytettävien ajoneuvojen rekisteröinti luvanhaltijan nimeen selkeyttää valvontatehtävää.

Itä-Suomen Taksiryttäjät ry

Kasakkamäki Jari
Hämeen Taksiyrittäjät ry

Kuusniemi Jari
Itä-Suomen Taksiyrittäjät ry

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämisestä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämisestä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa esitysluonnosta ja esittää lausuntonaan liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavia täsmennyksiä hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista.

Liikenne- ja viestintävirasto esittää liikennepalvelulain esitysluonnoksen 5 §:n 3 momenttia tarkennettavaksi siten, että toisesta virkkeestä poistettaisiin oikeushenkilö sanan jälkeen pilkku, jotta virkkeestä kävisi ilmi, että hyvämaineisuuden vaatimuksen osalta viitataan tässä kohtaa oikeushenkilön toimitusjohtajaan, oikeushenkilön hallituksen puheenjohtajaan ja oikeushenkilön vastuunalaiseen yhtiömieheen. Virasto ehdottaa momentin toista virkettä muutettavaksi muotoon "Lisäksi luvanhakijana olevan oikeushenkilön toimitusjohtajan, hallituksen puheenjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia."

Liikenne- ja viestintävirasto esittää liikennepalvelulain esitysluonnoksen 8 §:n 1 momentin 1 kohtaa tarkennettavaksi siten, että virkkeestä poistettaisiin laittoman maahantulon edessä oleva laitonta sana. Virasto ehdottaa, että 8 §:n 1 momentin 1 kohta voitaisiin muuttaa muotoon "1) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta, ihmiskauppaa, huumausainerikoksia tai laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n

liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta sakkorangaistukseen;"

Liikenne- ja viestintävirasto esittää liikenne- ja viestintäministeriölle harkittavaksi liikennepalvelulain esitysluonnoksen 8 §:n 1 momentin 3 kohdan muokkaamista siten, että säännöksestä muodostettaisiin kaksi erillistä kohtaa. Näin olisi selkeää, että 8 §:n 1 momentin 1 kohdassa lueteltujen tekojen perusteella luonnollisen henkilön saamat vankeusrangaistukset tulisivat huomioitavaksi viiden vuoden ajanjaksolta, kun vuorostaan yhteensä vähintään neljästä 8 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetusta teosta luonnolliselle henkilölle määrätty sakkorangaistukset tai muut seuraamukset tulisivat huomioitavaksi kahden vuoden ajanjaksolta. Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa, että 8 §:n 1 momentin 3 kohta voitaisiin muuttaa seuraavanlaiseksi:

"3) hänelle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty sakkorangaistus tai muu seuraamus yhteensä vähintään neljästä 1 kohdassa tarkoitetusta teosta; taikka

4) hänet on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu 1 kohdassa tarkoitetusta teosta vankeusrangaistukseen."

Liikenne- ja viestintävirasto esittää liikennepalvelulain esitysluonnoksen 9 §:n 3 momentin oikeushenkilöä koskevaa osiota tarkennettavaksi siten, että momentista käy ilmi, ettei sitä sovelleta taksiliikenneluvan hakijana tai luvanhaltijana olevan oikeushenkilön hyvämaineisuuden arvioinnissa. Virasto ehdottaa momenttia muutettavaksi muotoon "Henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvanhaltijana olevan oikeushenkilön hyvä maine vaarantuu myös, jos se on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu tai sille on määrätty seuraamus EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitetusta unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai komission kyseisen asetuksen 6 artiklan 2a kohdan nojalla hyväksymässä luettelossa tarkoitetusta vakavasta rikkomuksesta."

Liikenne- ja viestintävirasto esittää vielä liikennepalvelulain esitysluonnoksen 14 §:n 2 momentin 1 kohtaa tarkennettavaksi siten, että se koskee tavaraliikenneluvanhaltijan ja kabotaasiliikennettä harjoittavan lisäksi myös 16 §:n nojalla ilmoituksenvaraista tavaraliikennetoimintaa harjoittavaa luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä. Virasto ehdottaa, että 14 §:n 2 momentin 1 kohta voitaisiin muuttaa muotoon "1) kuljetuksen suorittajalla on tarvittava lupa, oikeus suorittaa tavarankuljetus 16 §:n nojalla tai oikeus suorittaa kuljetus EU:n tavara-liikennelupa-asetuksessa tarkoitettuna kabotaasiliikenteenä;"

Liikenne- ja viestintävirasto esittää lisäksi liikenne- ja viestintäministeriölle harkittavaksi, että liikennepalvelulain esitysluonnoksen 220 §:ään lisättäisiin, että toiminnanharjoittajaluvasta ja ilmoituksenvaraista toimintaa harjoittavasta saa tallentaa liikenneasioiden rekisteriin niiden ajoneuvojen rekisteritunnukset, jotka yrityksellä on käytettävissään sekä yrityksen palveluksessa

edellisen vuoden 31 päivänä joulukuuta olleiden työntekijöiden lukumäärän. Virasto ehdottaa, että 220 §:n 1 momentin 5 kohta voitaisiin korvata viittauksella liikenteenharjoittaja-asetukseen sekä liikenteenharjoittaja-asetuksen nojalla annettaviin täytäntöönpanoasetuksiin.

Tämän lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto esittää liikenne- ja viestintäministeriölle harkittavaksi, että liikennepalvelulain esitysluonnoksessa säädettäisiin siitä, miten liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuus voidaan palauttaa. EU:n muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 11 kohdan mukaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1071/2009 14 artiklan 1 kohdan mukaan toimivaltainen viranomaisensa saa palauttaa liikenteestä vastaavan henkilön hyvän maineen aikaisintaan yhden vuoden kuluttua siitä päivästä, jona hyvä maine menetettiin, ja joka tapauksessa vasta kun liikenteestä vastaava henkilö on osoittanut osallistuneensa asianmukaiseen koulutukseen vähintään kolmen kuukauden ajan tai suorittaneensa tutkinnon liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä I olevassa I osassa luetelluista aihepiireistä. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, ettei liikennepalvelulaissa säädetä tarkemmin siitä, millä toimenpiteillä hyvä maine voidaan palauttaa. Koska hyvämaineisuuden menettäminen liittyy yksilön perusoikeuksien rajoittamiseen, tulee hyvämaineisuuden palauttamiseen liittyvistä toimenpiteistä säätää laissa tarkkarajaisesti ja riittävän täsmällisesti. Tällä hetkellä ei ole olemassa liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan 1 kohdan mukaista koulutusta eikä myöskään koulutusta varten hyväksytyjä kouluttajia. Liikenne- ja viestintävirasto järjestää liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan 1 kohdan mukaisen liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä I olevassa I osassa luetelluista aihepiireistä olevan liikenneyrittäjätutkinnon. Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa, että liikennepalvelulain esitysluonnoksessa säädettäisiin, että liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuus olisi mahdollista palauttaa jo olemassa olevalla liikenne- ja viestintäviraston järjestämällä liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisella liikenneyrittäjätutkinnolla.

Luonnoksessa hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista esitetään perusteluissa siirtymäsäännösten osalta, että liikennepalvelulain 5 §:n 1 momenttiin lisättäisiin siirtymäsäännös koskien esityksessä esitettyä 5 §:n 1 momentin 5 kohdassa olevaa yritys- ja yhteisötietolain (244/2001) 9 §:n mukaista Y-tunnus vaatimusta, joka olisi jatkossa henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytys. Tämän lisäksi esityksen perusteluissa esitetään, että liikennepalvelulain 16 §:n 1 ja 2 momenttiin lisättäisiin siirtymäsäännös koskien palveluntarjoajan Y-tunnuksen jälkikäteisestä ilmoittamisesta tavaraliikenteeseen rekisteröitymisessä. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että esityksen edellä selostettuja siirtymäsäännöksiä ei ole lisätty 5 §:n 1 momenttiin eikä 16 §:n 1 ja 2 momenttiin.

Liikenne- ja viestintävirasto esittää lisäksi liikenne- ja viestintäministeriölle harkittavaksi, että liikennepalvelulain esitysluonnoksen lisättäisiin siirtymäsäännös koskien esitettyä 3 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaista tavaraliikennelupaa. EU:n muutosasetuksen (EU) 2020/1055 14 artiklan mukaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1071/2009 23 artiklaan lisättävän kohdan mukaan liikenteenharjoittaja-asetusta ei sovelleta ennen 21 päivää toukokuuta 2022 niihin yrityksiin, jotka harjoittavat kansainvälistä maanteiden tavaraliikennettä yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaisuus on enintään 3,5 tonnia, jollei sijoittautumisjäsenvaltion lainsäädännössä toisin säädetä. Virasto esittää, että esitykseen lisättäisiin

siirtymäsäännös jonka mukaan 3 §:n 1 momentin 3 kohdan mukainen vaatimus tavaraliikenneluvasta on voimassa asetusta vastaavasti 21.5.2022 lähtien.

Pylväs Kimmo
Liikenne- ja viestintävirasto

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämisestä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Turun Seudun Taksiryttäjät ry toteaa, että liikennepalvelulain 17§:n rajausteksti, joka jättää taksit ajoneuvon liikenneluvan haltijan hallintaan rekisteröinnin vaatimuksen ulkopuolelle, on syytä poistaa. Lakiesityksessä on erittäin hyvin kuvattu valvonnan ongelma nykytilanteessa ja se koskee aivan vastaavasti taksiliikennettä. Perustetta taksien jättämiseksi tämän muutoksen ulkopuolelle ei ole. Liikennepalvelulain myötä taksiliikenteen tosiasiallisen ja tehokkaan valvonnan tarve on tullut selvästi esiin.

Koivula Kai
Turun Seudun Taksiryttäjät ry

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Tulli kiittää mahdollisuudesta lausua tässä asiassa.

Tulli näkee mm. rajoilla ja satamissa tehtävien tullivalvontatehtävien kannalta hyvänä, että muutoksella parannetaan valvontaviranomaisten toimintaedellytyksiä, sekä parannetaan liikenneturvallisuutta ja tehostetaan harmaan talouden torjuntaa

Vanhala Mikko

Tulli.fi - Valvontaosasto / tavara- ja liikennevalvonta

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan hallituksen esitysluonnoksesta, jolla muutettaisiin lakia liikenteen palveluista, lakia työntekijöiden lähettämistä ja lakia ylikuormamaksusta, seuraavaa:

1. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentaminen: liikenteen palveluista annetun lain 39 §

Liikenteen palveluista annetun lain 39 §:n 3 momenttiin esitetään lisättäväksi Rajavartiolaitokselle itsenäinen ajon keskeytysoikeus silloin, jos kuljettajalla ei ole ammattipätevyysasiakirjaa mukana eikä ammattipätevyyttä ole muutoinkaan todennettavissa. Rajavartiolaitoksen ei tarvitsisi jatkossa enää nykyiseen tapaan pyytää poliisia tai Tullia ryhtymään kyseiseen toimenpiteeseen.

Autoliikenteen Työnantajaliitto pitää esitystä hyvänä, ja sillä tehostetaan kuljettajien ammattipätevyyksien valvontaa ja viranomaistoimintaa.

2. EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 15 artiklaa koskeva kansallinen säännös: liikenteen palveluista annetun lain 200 §

Säännöllinen henkilöliikenne, jonka liikennereitti on enintään 50 kilometriä (perusteluissa alle 50 km), on ollut alusta alkaen suljettu EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 561/2006/EY soveltamisalan

ulkopuolelle. Asetuksen 15 artiklassa on myös alusta alkaen säädetty sitä koskien: ”Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 3 artiklan a alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajiin sovelletaan kansallisia sääntöjä, jotka antavat sallittuja ajoaikoja sekä pakollisia taukoja ja lepoaikoja koskevan asianmukaisen suojan.” EU:n Liikkuvuuspakettiin sisältyvän ajo- ja lepoaika-asetuksen muutosasetuksen (EU) 2020/1054 1(14) artiklassa muutettiin edellä mainittua ajo- ja lepoaika-asetuksen 15 artiklaa yksinomaan lisäämällä siihen uusi toinen lause: ”Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tällaisiin kuljettajiin sovellettavista asiaankuuluvista kansallisista säännöistä.”

Liikennepalvelulain 200 §:ään esitetään lisättäväksi uusi 6 momentti, jonka säädöstekstiin olisi kirjattu, että kyseiseen säännölliseen henkilöliikenteeseen ”sovelletaan työaikalain moottoriajoneuvon kuljettajan vuorokautisia työaikoja sekä yleissitovan linja-autohenkilökunnan työehtosopimuksen mukaisia sääntöjä, jotka antavat sallittuja ajoaikoja sekä pakollisia taukoja ja lepoaikoja koskevan asianmukaisen suojan.” Liikennepalvelulain säädöstekstissä ei ole tarpeen mainita, mitä säännöksiä kyseisten kuljettajien työaikoihin (ajoihin), taukoihin ja lepoaikoihin noudatetaan, sillä ne määräytyvät jo työaikalain, työsopimuslain ja työehtosopimuslain säännösten kautta. Säädöstekstissä ei ylipäänsä ole sopivaa viitata tiettyyn nimettyyn työehtosopimukseen, koska yleissitovuuslautakunta käsittelee ja tekee työehtosopimusten yleissitovuutta koskevat päätökset periaatteessa aina uuden työehtosopimuksen solmimisen jälkeen. Liikennepalvelulakia voitaisiin siis pahimmillaan joutua muuttamaan tuolta osin parin vuoden välein.

Lisäksi on huomioitava, että Suomessa on ainakin kaksi julkisomisteista säännöllistä henkilöliikennettä (reitti enintään 50 km) harjoittavaa yritystä/toimijaa, jotka soveltavat linja-autonkuljettajiin työehtosopimuslain 4 §:n eli ns. normaalisitovuuden perusteella kunnallista virka- ja työehtosopimusta (KVTES). Normaalisitova työehtosopimus ohittaa aina yleissitovan työehtosopimuksen, ja siksi tiettyyn nimettyyn yleissitovaan työehtosopimukseen viittaaminen ei ole oikein. Työaikalaki ja linja-autohenkilökunnan työehtosopimus sääntelevät kaiken lisäksi työaikoja, taukoja ja lepoaikoja – eivät ajoaikoja.

Esitämme, että 200 §:n 6 momentti muutetaan seuraavaksi:

”Työ- ja elinkeinoministeriö ilmoittaa EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 15 artiklassa tarkoitetut tiedot komissiolle.”

3. Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus ja vastuu ylikuormista: liikenteen palveluista annetun lain 14 § ja 263 §

Liikenteen palveluista annetun lain 14 §:n 2 momenttiin esitetään lisättäväksi uusi 3 kohta, jossa tavarankuljetuksen tilaajalle asetettaisiin ennen kuljetuksesta sopimista velvollisuus selvittää, ettei kuljetuksen suorittajan ajoneuvon kokonaisuudessa ylitä kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna

suurimpia sallittuja enimmäismassoja. Valittu toteutustapa on parempi kuin hallituksen esitysluonnoksessa kerrottu esityksen valmisteluvaiheen vaihtoehto (s. 70). Vaihtoehto olisi koskenut rajaamattomana kaikkia kuljetuksia ja johtanut siihen, että esimerkiksi jokainen kuljetusyrityksen alihankkijan ajoneuvo olisi jouduttu punnitsemaan niiden saapuessa tavaraterminaaliin tai -varastoon ennen kuorman vastaanottamista. Tämä olisi aiheuttanut merkittävää kustannusten lisääntymistä, kuljettajien työaikojen pidentymistä ja kuljetusaikataulujen hidastumista.

Liikenteen palveluista annetun lain 263 §:ään esitetään puolestaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja voitaisiin tuomita kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon tietyissä ylikuormatilanteissa. Tilaja voisi vapautua esityksen perusteluiden mukaan vastuusta kaikkien seuraavien edellytysten täytyessä: 1) kuljetuksen suorittaja on kuormannut ajoneuvoon ylikuormaa tilaajan tietämättä, 2) kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tilaajalle, ettei ajoneuvoa ole ylikuormattu, 3) tilaaja ei ole voinut tietää ylikuormasta ja 4) tilaaja on huolehtinut kuljetussopimuksessa, ettei alihankkijana toimiva kuljetusyritys kuljeta ylikuormia. Kyseiset perusteluissa mainitut vastuusta vapautumisen edellytykset eivät vastaa itse säädöstekstiin kirjattua.

Säädöstekstiin kirjatun mukaisesti tilaajan ylikuormavastuu edellyttäisi – samalla tavalla kuin 267 §:n tilaajan vastuu ajo- ja lepoaikarikkomuksista – että kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai, kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuorman kuljettaminen edellyttää ylikuormaa, ja tilaaja silti edellyttää kuormaamaan ajoneuvoon ylikuormaa. Tämän säädöstekstikirjauksen osalta Autoliikenteen Työnantajaliitolla ei ole huomautettavaa, mutta säännöksen perustelut eivät vastaa säädöstekstiä, vaan ne asettavat tilaajan vastuusta vapautumiselle tiukemmat edellytykset.

Vastuusta vapautumiseen tulisi riittää se, että tilaaja on huolehtinut kuljetussopimuksessa, ettei alihankkijana toimiva kuljetusyritys kuljeta ylikuormia. Se vastaisi silloin muun muassa yleisen tilaajavastuulain 5 §:n 6 momentin osalta omaksuttua viranomaistulkintaa ja oikeuskäytäntöä, samoin kuin työsopimuslain 11 a luvun 13 §:ä. Esitämme, että 263 §:n perusteluita muutetaan tämän mukaisesti.

Käytännön kannalta on myös ongelmallista tilanne, jossa tilaaja huomaa kuormaa vastaanottaessaan esimerkiksi massatavaran vaa'alla, että ajoneuvo on ylikuormattu. Pitääkö tilaajan kieltäytyä vastaanottamasta kuormaa, jotta tilaaja vapautuisi vastuusta sen osalta? Toisaalta silloinhan tilaaja edellyttää tietoisena ylikuormasta, että kuljetuksen suorittaja kuljettaa ajoneuvon muualle ylikuormattuna – laukaiseeko tämäkin tilaajan vastuun ylikuormasta? Vai saisiko tilaaja vastaanottaa ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan mukaisen kuorman ja edellyttää kuljetuksen suorittajan viemään ylikuorman osuuden kuormasta muualle ilman, että tilaajalle tulisi vastuuta ylikuormasta?

Perusteluissa on mainittu, että ylikuormamaksulain 4 §:n sisältämää viiden (tai kymmenen) prosentoin ylityksen rajaa ylikuormamaksun määräämisessä voidaan soveltaa myös tilaajan vastuun osalta. Tämä on erittäin hyvä, sillä esimerkiksi sään vaihtelut kuljetuksen aikana tuovat haasteita myös tilaajan vastuun osalta. Tätä ei ole kuitenkaan kirjattu itse säädöstekstiin. Viittaus ylikuormamaksulain 4 §:ään tulisikin nimenomaisesti lisätä esitettyyn liikennepalvelulain 263 §:n 2 momenttiin, koska kyse on rangaistusvastuun rajauksesta, jonka pitää ilmetä suoraan säädöstekstistä.

4. Kuljetuksen tilausrikkomuksen piirin laajentaminen: liikenteen palveluista annetun lain 263 §

EU:n Liikkuvuuspakettiin kuuluvan asetuksen (EU) 2020/1055 2(7) artiklan mukaan jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille asetuksen (EY) 1072/2009 II ja III luvun noudattamatta jättämisestä määrättävistä seuraamuksista, jos ne tiesivät tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyi kyseisen asetuksen rikkomista. Hallituksen esitysluonnoksessa sääntöjen vahvistaminen tapahtuisi lisäämällä edellä mainitut toimijat liikennepalvelulain 263 §:n 1 momenttiin.

Ongelmallista on, että liikennepalvelulain 263 § on rangaistusseuraamussäännös lain 14 §:n sisältämien velvollisuuksien laiminlyönnistä. Lähettäjät, huolitsijat, hankkijat ja alihankkijat on lisätty yksinomaan 263 §:n rangaistussäännökseen, mutta heitä ei ole lisätty varsinaiseen 14 §:n velvollisuussäännökseen eli 14 §:n velvollisuudet eivät kyseisiä tahoja koske. Lisäksi on huomioitava, että myös yksityishenkilö voidaan tuomita 263 §:n mukaan lähettäjänä, huolitsijana, hankkijana ja alihankkijana kuljetuksen tilausrikkomuksesta, kun taas tavarankuljetuksen tilaajalla tarkoitetaan 14 §:n 1 momentissa ainoastaan elinkeinonharjoittajaa.

5. Tilaajan vastuu ajo- ja lepoaika-rikkomuksista: liikenteen palveluista annetun lain 267 §

Liikenteen palveluista annetun lain 267 §:n 2 momenttiin esitetään lisättäväksi uusi 3 kohta kuljetuksen tilaajan ja aikataulun laatijan vastuusta ajo- ja lepoaika-rikkomuksista. Perusteluiden mukaan esitys tarkoittaisi käytännössä aiemman tieliikennelain (267/1981) 105 a §:n rangaistussäännöksen palauttamista teknisin muutoksin.

Toisin kuin 14 §:ssä ja sitä koskevassa 263 §:n rangaistussäännöksessä, tilaajan vastuu ajo- ja lepoaika-rikkomuksista koskisi myös yksityishenkilöitä, mitä pidämme erittäin tärkeänä. Aiemman tieliikennelain (267/1981) 105 a §:n rangaistussäännös koski samoin myös yksityishenkilöitä, joiden osuus on esimerkiksi linja-autoliikenteen tilausajojen tilaajina merkittävä. Tältä osin esityksen taloudellisissa vaikutuksissa onkin virhe, kun niiden osalta on todettu seuraavaa (s. 63): ”Kuljettajien ajo- ja lepoaika-rikkomusten vastuuden laajentamisen taloudelliset negatiiviset vaikutukset

kohdistuvat aikataulun laatineisiin tai kuljetuksia tilaaviin yrityksiin, eikä vaikutuksia yksittäisiin kansalaisiin tai kotitalouksiin esiintyisi.”

6. Laki työntekijöiden lähettämisestä

Autoliikenteen Työnantajaliitto on osallistunut EU:n Liikkuvuuspaketin sisältämien kuljettajien lähettämisestä koskevien erityissäännösten kansallista toimeenpanoa valmistelleen alatyöryhmän työskentelyyn. Näkemyksemme lainsäädännön sisällön osalta on otettu huomioon alatyöryhmän työskentelyvaiheessa.

Haluamme kuitenkin painottaa tältä osin valvonnan resurssien varmistamisen tärkeyttä. Lähetettyjen kuljettajien valvontaan liittyy huomattavasti aiempaa enemmän viranomaisten välistä yhteistyötä. Lähetettyjen kuljettajien valvonnalle tulee luoda yhteiset menettelytavat, varmistaa riittävä määrä valvoja ja kouluttaa valvojat. Vain riittävien resurssien varmistamisella voidaan saavuttaa lähettämisestä koskevien säännösten tavoitteet.

Hallituksen esitysluonnoksen lähetettyjä työntekijöitä koskevan lain 2 §:ään on jäänyt kaksi direktiivistä poikkeavaa muotoilua. Vaikka kyse onkin kirjausteknisistä virheistä, ne myös muuttavat säännösten sisältöä. Tästä johtuen esitämme, että 2 §:n uusi 11 kohta muutetaan seuraavaksi (muutokset esitykseen tässä isoilla kirjaimilla):

”Kuljettajan on kyseisen kahdenvälisen tavarankuljetuksen aikana mahdollista suorittaa yhden kuorman lastaamisen ja purkamisen taikka yhden kuorman lastaamisen tai purkamisen jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljetus ajetaan, edellyttäen ettei kuljettaja ole lastannut JA purkanut kuormaa samassa jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei ole suoritettu kuorman lastaamista ja purkamista taikka kuorman lastaamista tai purkamista, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, on kuljetuksen aikana mahdollista suorittaa enintään kaksi kuorman lastaamista JA purkamista taikka ENINTÄÄN KAKSI kuorman LASTAAMISTA TAI PURKAMISTA edellä mainituin edellytyksin.”

Vastaavat muutokset tulisi tehdä myös kyseisen säännöksen perusteluihin. Tällöin säännös vastaisi direktiivin (EU) 2020/1057 1(3) artiklan tekstiä.

Vasarainen Mari
Autoliikenteen Työnantajaliitto ry

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämisestä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Oikeusministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämisestä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt oikeusministeriöltä lausunnon luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämisestä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta. Esityksellä on tarkoitus panna kansallisesti täytäntöön EU:n nk. tieliikenteen liikkuvuuspaketista johtuvat kansallisen lainsäädännön muutostarpeet. Lisäksi esityksen tarkoituksena on toteuttaa pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman harmaan talouden torjunnan toimenpidekirjaukset kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisella ylikuormilla ajamiseen sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomiseen. Esityksellä on tarkoitus ehdottaa myös sääntelyä, joka liittyisi mm. viranomaisten valvontatoimivaltuuksiin ja ajoneuvojen rekisteröintiin.

Oikeusministeriö toteaa lausuntonaan seuraavan.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä, tieliikenteen valvontalaitteita ja yrittäjäkuljettajan työaikaa käsittelevät ja valvovat viranomaiset

Liikenteen palveluista annetun lain 192 §:ään (1. lakiehdotus) kaavaillaan tehtäväksi lisäys, jonka mukaan työsuojeluviranomainen valvoisi yrittäjäkuljettajia koskevien säännösten lisäksi lähetettyihin kuljettajiin sovellettavaa lakia työntekijöiden lähettämisestä (447/2016). Kaavailtu säännös olisi oikeusministeriön käsityksen mukaan perustellumpaa kirjoittaa informatiiviseen muotoon, jottei synny vaikutelmaa saman toimivallan säätämisestä kahteen kertaan, esimerkiksi:

”Työsuojeluviranomainen valvoo yrittäjäkuljettajia koskevia 49–52 §:n säännöksiä. Työsuojeluviranomaisen toimivallasta valvoa lähetettyjä työntekijöitä säädetään laissa työntekijöiden lähettämisestä (447/2016).”

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot

Liikenteen palveluista annetun lain 202 §:ään (1. lakiehdotus) kaavaillaan otettavaksi uusi 3 momentti, jonka nojalla poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voisi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen Suomeen lähetetyllä kuljettajalla ei tienvarsitarkastuksessa ole esittää jäljennöstä paperisessa tai sähköisessä muodossa IMI-järjestelmän kautta työsuojeluviranomaiselle toimitetusta kuljettajan lähettämistä koskevasta ilmoituksesta, taikka todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, taikka kuljettajan kansainvälistä kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa.

Oikeusministeriö toteaa, ettei säännöksen säännöskohtaisissa perusteluissa (HE-luonnos s. 84-85) mainita mitään mainittujen viranomaisten voimankäyttöoikeuksista. Säännöksen perusteluissa olisi aiheellista todeta, onko poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehellä käytössään niille tavanomaisten tehtäviensä hoitoon kuuluvat voimankäyttöoikeudet, jos sellaisten käyttö olisi tarpeellista kuljettajan ajon jatkumisen estämiseksi.

Pykälään kaavailtua uutta 4 momenttia ei mainita säännöskohtaisissa perusteluissa lainkaan. Kaavaillon säännöksen mukaan lähetetyn kuljettajan olisi pidettävä ajaessaan mukana jäljennös ao. lain 42 §:n mukaisesta lähettämisilmoituksesta, joko sähköisessä tai paperisessa muodossa, ja todisteet Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, ja kuljettajan kansainvälistä kuljetusta todistava ajopiirturin tieto. Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voisi keskeyttää ajon, jollei edellä mainittuja asiakirjoja ole esittää. Oikeusministeriö pitää perusteltuna, että esityksen säännöskohtaisissa perusteluissa perustellaan myös kaavailtu uusi 4 momentin sääntely ja kuten kaavaillon uuden 3 momentin kohdalla, kuvataan riittävän yksityiskohtaisesti viranomaisten toimivaltuudet.

Pykälän perusteluissa viitataan nyt 3 momenttiin asiayhteydessä (kuljettaja-, yritys- tai korjaamokortin haltuunotto), joka kaavaillon lakitekstin osalta kuitenkin tarkoittaisi pykälän 5 momenttia. Viittaus on tarpeen korjata.

Oikeusministeriö pitää perusteltuna, että viranomaisille kaavailtuja uusia toimivaltuuksia käsiteltäisiin myös esityksen Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys –jaksossa perustuslain 2 §:n 3 momentin laillisuusperiaatteen näkökulmasta sekä tehtäisiin arvio viranomaisten toimivaltuuksista (ajon jatkamisen estämiseen liittyen) merkittävän julkisen vallan käyttämisen kannalta.

Ajon jatkamisen estämisessä on oikeusministeriön näkemyksen mukaan tosiasiallisesti kyse perustuslain 9 §:n liikkumisvapauden rajoittamisesta, kun kuljettajaa estetään jatkamasta matkaa kuljettamansa ajoneuvon kanssa, josta hän on vastuussa. Sikäli kuin ajon estämiseen olisi mahdollista tarvittaessa käyttää voimakeinoja, perusoikeuskytkennän arviointi olisi tarpeen myös perustuslain 7 §:n osalta (henkilökohtainen vapaus ja koskemattomuus). Edellä mainittuja olisi perusteltua arvioida perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset (PeVM 25/1994 vp, s. 5) huomioiden esityksen Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys –jaksossa.

Luvan peruuttaminen

Liikenteen palveluista annetun lain 242 §:ään (1. lakiehdotus) kaavaillun uuden 6 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi peruuttaa ao. laissa tarkoitetun ajoneuvokohtaisen luvan tai yhteisöluvan oikeaksi todistetun jäljennöksen määräajaksi. Peruutettavien lupien lukumäärä päätettäisiin luvan haltijan lupien kokonaislukumäärän ja rikkomusten vakavuuden perusteella. Luvan haltijalle ei myönnettäisi uusia liikennelupia eikä annettaisi yhteisöluvan jäljennöksiä sinä aikana, jona niitä on peruutettuina.

Säännöksen säännöskohtaisissa perusteluissa (HE-luonnos s. 85) todetaan kaavaillun säännöksen tarkoituksena olevan antaa mahdollisuus peruuttaa vain yksi tai useampi liikenneluvan jäljennös tilanteessa, jossa koko liikenneluvan peruuttaminen ei ole tarkoituksenmukaista. Tällainen tilanne voi olla esimerkiksi tilanne, jossa luvan peruuttaminen olisi kohtuuton seuraus saavutettavaan hyötyyn nähden.

Oikeusministeriö pitää kaavaillun sääntelyn ajatusta sinänsä ymmärrettävänä ja perusteltuna. Säännöksen muotoilu lakitekstissä antaa kuitenkin nyt vaikutelman viranomaisen hyvin laajasta harkintavallasta, jonka käyttöä ei asiallisesti ole pykälän aiempien momenttien tapaan sidottu tiettyihin edellytyksiin. Oikeusministeriö pitää välttämättömänä, että kaavailtu 242 §:n 6 momentin harkintavalta sidotaan voimassa olevan lain tapaan tiettyihin sitä rajoittaviin asiallisiin edellytyksiin.

Rangaistussäännökset

Rangaistussäännösten kirjoittamisessa tulee noudattaa Lainkirjoittajan oppaassa todettuja periaatteita ja lähtökohtia. Kaavaillut (1. lakiehdotuksen) säännökset on syytä käydä kokonaisuudessaan läpi näiden ohjeiden valossa.

Esitysluonnoksessa esitetään lisäyksiä 262 §:n 1 momentin 1 kohtaan. Ehdotuksen mukaan kuljetuksen suorittaja, joka kuljettaa tavaroita lakiehdotuksen kolme luvussa tarkoitettujen kansainvälisen yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavien tieosuuksia koskevien säännösten vastaisesti, olisi tuomittava säännöksen mukaan. Lakiehdotuksen perusteluissa kohtaa on selvennetty siten, että rangaistavuus koskisi kuljettajaa, joka toimii kansainvälisen yhdistettyjen kuljetusten kabotaasiliikennettä koskevien säännösten vastaisesti. Kohdan perusteluissa mainitaan, että ehdotetun muutoksen tavoitteena olisi vahvistaa valvontaa.

Rikosoikeudellisesta laillisuusperiaatteesta on säädetty perustuslain 8 §:ssä. Laillisuusperiaatteen tärkeimpiä ainesosia ovat vaatimus rikoksina rangaistavien tekojen sekä niiden seuraamusten määrittämisestä täsmällisesti laissa sekä rikoslain analogisen soveltamisen kieltö (ks. HE 1/1998 vp, s. 79; HE 309/1993 vp, s. 49-50; PeVM 25/1994 vp, s. 8). Rangaistussäännöksestä tulisi siten käydä selkeästi ilmi, mikä teko on säädetty rangaistavaksi. Lisäksi, mikäli rangaistussäännöksessä viitataan muihin säännöksiin, on myös itse rangaistussäännökseen sisällytettävä lyhyt sisällöllinen luonnehdinta rangaistusuhan piiriin tulevista teoista.

Oikeusministeriö huomauttaa, että ehdotuksen sanamuodosta ei selkeästi käy ilmi rangaistavan teon alaa. Epäselväksi jää esimerkiksi se, onko rangaistavaksi tarkoitus säätää kuljetus ajettavia tieosuuksia koskevien säännösten vastaisesti, kun kyseessä on lain 3 luvussa (19 §:ssä) tarkoitettu kansainvälinen yhdistetty kuljetus, vai onko rangaistavaa esimerkiksi muiden lain 3 luvun säännösten vastainen toiminta. Oikeusministeriö kehottaa, että säännöksen sanamuotoa ja perusteluja tulisi tältä osin selkeyttää. Lisäksi säännöksessä tulisi mahdollisuuksien mukaan viitata luvun sijasta rangaistavat teot sisältäviin pykäliin ja lisätä säännökseen myös luonnehdinnat rangaistavuuden piiriin tulevista teoista.

Oikeusministeriö huomauttaa lisäksi, että rangaistussäännösten tarvetta harkittaessa on otettava huomioon muun muassa se, että ensin on käytettävä muita yhteiskunnallisia vaikuttamistapoja, ja teon säätäminen rangaistavaksi on vasta viimekätinen ohjauskeino (ns. ultima ratio -periaate). Tämä periaate on johdettavissa myös perustuslain säännöksiin (ks. PeVL 23/1997 vp, s. 3). Valvonnan vahvistamista ei voida siten rikosoikeuden viimesijaisuusperiaatteen valossa pitää yksinomaan riittävänä perusteena rangaistussääntelyn luomiselle etenkin, kun rangaistussäännökseen sisältyy myös vankeusrangaistuksen uhka. Oikeusministeriö kehottaa, että esiin tuodaan rangaistussäännöksen perusteet, jotka perustuvat rangaistavaksi säädetyn teon haitallisuuteen, vahingollisuuteen, vaarallisuuteen ja moitittavuuteen.

Säännöksen viimeisessä 5 kohdassa on kaikkia säännöskohtia koskevat tuomitsemiskäskey, toissijaisuuslauseke ja rangaistusuhka. Ne täytyy erottaa 5 kohdasta. Rikosnimike tulee Lainkirjoittajan oppaassa todetuin tavoin kursivoida.

Esitysluonnoksessa lakiin esitetään lisättävän uusi 262 a §. Säännöksessä kiinnittää huomiota se, että rikostunnusmerkistöstä saa käsityksen, että rangaistavuus koskee rekisteröinnin laiminlyömistä, kun taas rikosnimikkeessä puhutaan väärästä rekisteröinnistä. Säännöksen otsikko ja rikosnimike myös poikkeavat toisistaan. Rikosnimike tulee kursivoida. Säännöksen mukaan rangaistukseen voidaan tuomita säännöksen mukaisesta teosta, joka ei ole vähäinen. Säännöksen perusteluissa ei kuitenkaan selvennetä tarkemmin kuvailuin tai esimerkein, miten teon vähäisyyttä arvioidaan. Oikeusministeriö kehottaa selventämään perusteluja näiltä osin.

Lisäksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota säännöksen perustelujen toisen kappaleen ensimmäiseen puutteelliseen lauseeseen "17 §:ssä tarkoitetun ajoneuvon liikenneasioiden rekisterissä luvanvaraiseen käyttöön ja yksinomaiseen hallintaan, väärästä rekisteröinnistä sakkorangaistus."

263 §

Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi 1 momentin osalta ja siihen ehdotetaan lisäksi lisättävän uusi 2 momentti. Ensimmäistä momenttia koskevan ehdotuksen mukaan rangaistaisiin sitä, joka on ollut tietoinen, tai sen olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, ettei kuljetuksen suorittaja täytä 14 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja edellytyksiä. Kohtaa koskevissa perusteluissa viitataan kuitenkin 14 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettuihin edellytyksiin. Oikeusministeriö kehottaa selventämään ehdotusta näiltä osin. On syytä myös harkita ehdotetun 263 §:n 1 momentin ensimmäisen virkkeen kirjoittamista sujuvampaan muotoon. Säännöksen jälkimmäisessä virkkeessä oleva toimenpiteistä luopumista koskeva sääntely tulee erottaa momentista omaksi momentiksi.

Toisen momentin mukaan tuomittaisiin kuljetuksen maksanut ja vastaanottanut tilaaja tai tämän edustaja, joka on edellyttänyt kuljetuksen tapahtuvan niin, ettei 14 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja edellytyksiä ole voitu noudattaa ja mikäli kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuljetus edellyttää ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan ylittämistä. Säännöksen perusteluiden mukaan kuljetuksen tilaajan vastuusta vapautuminen vaatisi toteutuakseen sen, että kuljetuksen tilaaja on huolehtinut liikenteenharjoittajan kanssa tekemässään kuljetussopimuksessa, ettei alihankkijana toimiva kuljetusyritys kuljeta kuormia, jotka ajoneuvon ominaismassan kanssa ylittävät ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan. Ehdotetun säännöksen sanamuodosta tällaista rangaistusvastuusta vapautumisen ehtoa ei kuitenkaan käy ilmi. Säännös päinvastoin edellyttää tilaajan edellyttäneen kuljetuksen tapahtuvan 14 §:n mainittujen edellytysten vastaisesti. Siten ehdotuksen mukaisesti pelkkä tilaajan välinpitämättömyys ylikuormaa kohtaan tai ylikuorman hyväksyminen riittäisi vapauttamaan tilaajan rangaistusvastuusta, vaikka tilaaja olisi ollut ylikuormasta tietoinen. Oikeusministeriö kehottaa korjaamaan joko ehdotetun säännöksen sanamuotoja tai perusteluja näiltä osin. Momenttia ei voida aloittaa sanoilla "lisäksi kun".

Ehdotuksen sanamuodon mukaan "Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös: [...] 3) kuljetuksen tilaaja tai aikataulun laatija, joka on kuljetuksen suorittajan ilmoituksesta tai muista ilmenneistä olosuhteista huolimatta edellyttänyt kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei 1 momentissa mainittuja ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä voida noudattaa, kuljetuksen tilaaja, aikataulun laatija tai tämän edustaja tuomitaan 1 momentin mukaisesti. Aikataulun laatijaksi katsotaan myös se, joka on aikataulua laatimatta muutoin edellyttänyt määrättyä toimitusaikaa."

Oikeusministeriö viittaa edellä ehdotuksen 262 §:n yhteydessä mainittuun laillisuusperiaatteeseen ja kehottaa muotoilemaan ehdotuksen sanamuodon selkeään ja yleisiä rangaistussäännösten kirjoittamisen periaatteita vastaavaan muotoon käyttäen apuna Lainkirjoittajan opasta ja tarpeen mukaan oikeusministeriön laintarkastusyksikköä. Kohdasta tulisi selkeästi käydä ilmi, koskeeko rangaistusuhka kuljetuksen tilaajaa, aikataulun laatijaa vai myös jommankumman tai molempien edustajia. Ehdotetun pykälän toisen momentin 3 kohtaan sisältyy tuomitsemista koskeva osa, vaikka tuomitsemiskäsky sisältyy jo momentin johdanto-osaan.

Tiedonsaantioikeudet

Liikenteen palveluista annetun lain 200 §:än (1. lakiehdotus) kaavaillaan uutta 4 momenttia, jonka 1. virkkeen mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla, poliisilla, Tullilla, Rajavartiolaitoksella ja työsuojeluviranomaisella on salassapitosäännösten estämättä oikeus vaihtaa keskenään tarpeellisia tietoja tämän lain 2–5 luvuissa mainitun ammattimaista henkilöiden ja tavaroiden kuljettamista tiellä koskevan lainsäädännön valvonnan suorittamiseksi.

Perustuslakivaliokunta on antanut merkitystä luovutettavien tietojen luonteelle arkaluonteisina tietoina myös arvioidessaan tietojen saamista ja luovuttamista salassapitovelvollisuuden estämättä koskevan sääntelyn kattavuutta, täsmällisyyttä ja sisältöä (ks. esim. PeVL 38/2016 vp, s. 3). Valiokunta on arvioinut viranomaisten tietojen saamista ja luovuttamista salassapitovelvollisuuden estämättä koskevaa sääntelyä perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädetyn yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta ja kiinnittänyt huomiota muun muassa siihen, mihin ja ketä koskeviin tietoihin tiedonsaantioikeus ulottuu ja miten tiedonsaantioikeus sidotaan tietojen välttämättömyyteen. Viranomaisen tietojensaantioikeus ja tietojenluovuttamismahdollisuus ovat valiokunnan mukaan voineet liittyä jonkin tarkoituksen kannalta "tarpeellisiin tietoihin", jos tarkoitetut tietosisällöt on pyritty luettelemaan laissa tyhjentävästi. Jos taas tietosisältöjä ei ole samalla tavoin luetteloitu, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus "tietojen välttämättömyydestä" jonkin tarkoituksen kannalta (ks. esim. PeVL 17/2016 vp, s. 2–3 ja siinä viitatu lausunnot). Valiokunta ei kuitenkaan ole pitänyt hyvin väljiä ja yksilöimättömiä tietojensaantioikeuksia perustuslain kannalta mahdollisina edes silloin, kun ne on sidottu välttämättömyyskriteeriin (PeVL 19/2012 vp, s. 4/I ja siinä mainitut lausunnot).

Lisäksi perustuslakivaliokunta on painottanut, että erottelussa tietojen saamisen tai luovuttamisen tarpeellisuuden ja välttämättömyyden välillä on kyse tietosisältöjen laajuuden ohella myös siitä, että salassapitosäännösten edelle menevässä tietojensaantioikeudessa on viime kädessä kysymys siitä, että tietoihin oikeutettu viranomaisen omine tarpeineen syrjäyttää ne perusteet ja intressit, joita tiedot omaavaan viranomaiseen kohdistuvan salassapidon avulla suojataan. Mitä yleisluonteisempi tietojensaantiin oikeuttava sääntely on, sitä suurempi on vaara, että tällaiset intressit voivat syrjäytyä hyvin automaattisesti. Mitä täydellisemmin tietojensaantioikeus kytketään säännöksissä asiallisiin edellytyksiin, sitä todennäköisemmin yksittäistä tietojensaantipyyntöä joudutaan käytännössä perustelemaan (PeVL 48/2018 vp).

Oikeusministeriö toteaa, ettei valittu sääntelymalli ”usean viranomaisen välinen tietojen vaihtaminen” ole sopusoinnussa perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön kanssa. Lisäksi oikeusministeriö toteaa, ettei ehdotetusta momentista nykyisellään ilmene, mitä tietoja mainitut viranomaiset voisivat salassapitosäännösten estämättä vaihtaa. Jatkovalmistelussa on arvioitava täsmällisesti, millaisia tietotarpeita eri viranomaisilla tosiasiallisesti on, ja toteuttava sääntely tietojensaanti- tai tietojenluovuttamissääntelyn kautta.

Tietojen vaihtamisen edellytys on sidottu momentissa tarkoitetun valvonnan kannalta tarpeellisiin tietoihin ilman, että tietoja luetaan säännöksessä. Tähtäkään osin ehdotettu säännös ei ole sopusoinnussa perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön kanssa. Edellä todetun lisäksi jatkovalmistelussa tulee kiinnittää erityisesti huomiota siihen, voidaanko tarpeelliset tiedot luetaan säännöksessä vai sidotaanko tietojen luovuttaminen välttämättömyyskriteeriin.

Henkilötietojen suoja

Kaavaillun 200 §:n (1. lakiehdotus) 4 momentin 2. virkkeen mukaan ajopiirturin tiedoista ilmeneviä henkilötietoja voidaan käyttää sen toteamiseksi, että ajo- ja lepoaikoja, ajopiirtureita ja liikenteenharjoittajaa, tavaraliikennelupia, henkilöliikennelupia, moottoriajoneuvon kuljettajan ja yrittäjäkuljettajan työaikoja, ajoneuvojen nopeudenrajoittimien asentamista ja käyttöä, kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia ja lähetettyjä kuljettajia koskevaa lainsäädäntöä noudatetaan.

Kun kyse on tietosuojasetuksen soveltamisalaan kuuluvasta henkilötietojen käsittelystä, tietosuojasetusta tarkentava kansallinen lainsäädäntö on mahdollista vain silloin, kun tietosuojasetus nimenomaisesti jättää jäsenvaltioille kansallista sääntelyliikkumavaraa. Lainsäätäjän on osoitettava, mihin tietosuojasetuksen artiklaan henkilötietojen käsittelyä koskevat erityissäännökset perustuvat. Kansallinen liikkumavara pohjautuu keskeisiltä osin tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c ja e alakohtiin, eli tilanteisiin, joissa henkilötietojen käsittely perustuu rekisterinpitäjän lakisääteiseen tehtävään (c alakohta) tai jos se on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi (e alakohta). Jatkovalmistelussa käsittelyn oikeusperuste tulee yksilöidä. Sillä on merkitystä muun muassa rekisteröidyn oikeuksien käyttämisen kannalta.

Oikeusperusteen yksilöimisen lisäksi kansallista liikkumavaraa käytettäessä on oleellista, että lakiluonnoksesta käy selkeästi ilmi, millä tavoin esitys täydentää tai täsmentää yleistä tietosuojasetusta. Perustuslakivaliokunta on ottanut tietosuojasetuksen jälkeisessä lausuntokäytännössään kantaa henkilötietojen käsittelyä koskevan erityissääntelyn tarpeeseen. Valiokunta on todennut, että henkilötietojen suojan toteutuminen tulisi jatkossa ensisijaisesti taata yleisen tietosuojasetuksen ja sitä täydentävän ja täsmentävän tietosuojalain nojalla. Valiokunta on myös korostanut, että kansallisen erityislainsäädännön säätäminen tulisi varata vain tilanteisiin, joissa se on yhtäältä sallittua tietosuojasetuksen kannalta ja toisaalta välttämätöntä henkilötietojen suojan toteuttamiseksi perustuslainmukaisella tavalla (kts. tarkemmin erityisesti PeVL 14/2018 vp, s. 3 ja PeVL 2/2018 vp, s. 5). Perustuslakivaliokunnan mukaan tietosuojasetuksen yksityiskohtainen sääntely mahdollistaa myös viranomaistoiminnan sääntelyn osalta aikaisempaa sääntelymallia huomattavasti yleisemmän, henkilötietojen suojaa ja käsittelyn perusteita sääntelevän lakitasoisen sääntelyn (kts. PeVL 14/2018, s. 4). Perustuslakivaliokunnan vakiintuneen lausuntokäytännön mukaisesti hallituksen esityksessä on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta syytä tehdä selkoa kansallisen liikkumavaran alasta.

Säätämisyjärjestysperusteluissa ei ole kuvattu kansallisen liikkumavaran käyttöä ehdotetusta sääntelystä, jotka osaltaan täydentäisivät yleistä tietosuojasetusta. Oikeusministeriö katsoo, että esitysluonnoksen säätämisyjärjestystä koskevassa osiossa tulee jatkovalmistelun yhteydessä ottaa huomioon edellä keskeisimmiltä osiltaan kuvattu perustuslakivaliokunnan perustuslain 10 §:ä koskeva lausuntokäytäntö ja tehdä selkoa kansallisen liikkumavaran käytöstä laajemmin.

Ei aineellisia säännöksiä määritelmäpykäliin

Liikenteen palveluista annetun lain 19 §:ään (1. lakiehdotus), joka nykyisellään sisältää määritelmiä, kaavaillaan lisättäväksi kaksi uutta momenttia, jotka sisältäisivät aineellisia säännöksiä. Samoin työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 2 §:ään (3. lakiehdotus), joka sisältää määritelmiä, kaavaillaan uusien määritelmien ohella otettavaksi aineellisia säännöksiä.

Oikeusministeriö toteaa Lainkirjoittajan oppaaseen viitaten (luku 23, Määritelmistä), ettei määritelmiä sisältävään pykälään tulisi kirjoittaa aineellisia säännöksiä. Oikeusministeriö pitää perusteltuna, että em. pykäläluonnoksissa nyt olevat aineelliset säännökset sijoitetaan muualle lakiin, eikä määritelmiä sisältävään pykälään.

Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys –jakso

Jakson elinkeinovapautta koskevassa osassa viitataan siihen, että eräät Euroopan unionin jäsenmaat ovat vieneet Euroopan unionin tuomioistuimen ennakkoratkaisumenettelyyn ratkaistavaksi

merkittävän määrän kanteita Euroopan parlamenttia ja Euroopan unionin neuvostoa vastaan liikkuvuuspaketin tiimoilta vaatien tiettyjen asetus- ja direktiivikohtien kumoamista. Kanteiden sisältö liittyy yhdenvertaiseen kohteluun, suhteellisuusperiaatteeseen, työntekijöiden vapaaseen liikkuvuuteen ja syrjintäkieltoon.

Oikeusministeriö pitää asianmukaisena, että esityksestä käy ilmi myös asiayhteys EU:n perusoikeuskirjaan. Perusoikeuskirjan määräykset tulee ottaa huomioon valmisteltaessa sekä EU:n omaa lainsäädäntöä että laadittaessa EU-säädöksen täytäntöönpanon edellyttämää kansallista sääntelyä ja muuta kansallista sääntelyä, jolla on liityntä EU-oikeuteen. EU:n perusoikeudet on siten otettava huomioon esimerkiksi valmisteltaessa kansallista lainsäädäntöä direktiivin täytäntöönpanemiseksi tai kun laadittavalla kansallisella sääntelyllä saattaa olla vaikutuksia EU-oikeudessa taattujen oikeuksien toteutumiseen (esimerkiksi pyrittäessä oikeuttamaan jonkin EU:n vapaata liikkumista koskevan määräyksen rajoittamista). Perusoikeudet saattavat tällöin rajoittaa kansallisen lainsäätäjän liikkumavaraa. (Lainkirjoittajan opas, kohta 4.1.4)

Oikeusministeriö pitää perusteltuna, että myös 1. lakiehdotuksen 19 §:ään kaavailtua uutta sääntelyä (joka sinänsä siis olisi perusteltua olla muualla kuin määritelmiä sisältävässä pykälässä) arvioitaisiin perustuslain 15 §:ään liittyvänä omaisuudensuojan rajoituksena. Kaavaillut säännökset käytännössä rajoittavat sitä, miten liikenteenharjoittaja voi kuljetuskalustoaan käyttää. Erityisesti säännös, jonka mukaan liikenteenharjoittaja ei saisi Suomessa harjoittaa kabotaasiliiikennettä samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla neljään päivään siitä, kun sen suorittama kolmas kabotaasimatka Suomessa on päättynyt.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön valossa aiheellisena voi pitää kysymystä siitä, voiko omaisuuden käyttämisen rajoittaminen rinnastua pakkolunastukseen. Käyttörajoitukseen liittyvän korvausvelvollisuuden osalta perustuslakivaliokunta on katsonut, ettei perustuslain 15 §:n 1 momentin säännöksestä johdu vaatimusta korvata omistajalle mitä tahansa käyttörajoitusta eikä myöskään täyden korvauksen vaatimusta korvauksia myönnettäessä. Toisaalta valiokunnan käytännön mukaan omaisuuden käyttörajoituksen korvaaminen on vain yksi kokonaisarviointiin vaikuttava osatekijä, joka otetaan huomioon valtiosääntöoikeudellisessa arvioinnissa siitä, onko käyttöoikeuden rajoitus omaisuuden perustuslainsuojan kannalta sallittua. (PeVL 55/2018 vp, s. 3)

Oikeusministeriö on edellä tässä lausunnossa viitannut tarpeeseen sisällyttää Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys –jaksoon arviointi viranomaisille kaavailluista toimivaltuuksista perustuslain 2 §:n 3 momentin kannalta sekä ajon estämiseen liittyvistä perusoikeusrajoituksista.

Muistutus esittelyluvan hankkimisesta

Esitysluonnoksen 4. lakiehdotuksessa kaavillaan muutettavaksi lakia ylikuormamaksusta (51/1982). Laki on oikeusministeriön hallinnonalalle kuuluva laki ja oikeusministeriö muistuttaa valmistelevaa

ministeriötä siitä, että esittelylupa on hankittava hyvissä ajoin ennen kaavaillun hallituksen esityksen viemistä valtioneuvoston yleisistuntoon.

Ylijohtaja Johanna Suurpää

Lainsäädäntöneuvos Veli-Pekka Hautamäki

Hautamäki Veli-Pekka
Oikeusministeriö

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Esityksen tavoitetta yhdenmukaistaa tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädäntöä, edistää reilua ja tasapuolista kilpailua, parantaa valvontaviranomaisten toimintaedellytyksiä sekä liikenneturvallisuutta voidaan pitää kaikilta osiltaan erinomaisena ja keskeisenä kysymyksenä koko liikennealan kannalta, siis myös taksiliikenteen osalta.

Tavoite edistää reilua ja tasapuolista kilpailua saavutetaan parantamalla valvontaviranomaisten toimintaedellytyksiä sekä liikenneturvallisuutta

Suomen Taksiliitto kantaa huolta liikenteen valvonnasta ja valvontaan liittyvistä resursseista, erityisesti ammattiliikenteen osalta. Liikennepalvelulain 1.5.2021 voimaan tulleet muutokset siirtymäaikaoneen ovat omalta osaltaan edistämässä reilua ja tasapuolista kilpailua, mutta vain siinä tapauksessa, että tosiasiallista riittävän laajaa viranomaisvalvontaa tapahtuu. Lait ja asetukset ovat hyvä lähtökohta, mutta ilman valvontaa valitettavasti markkinoille aina tulee toimijoita, jotka aiheuttavat vakaviakin markkinahäiriöitä toimiessaan vastoin määräyksiä.

Ei yksin luottamus vaan myös tosiasiallista ja tehokasta valvontaa tarvitaan kaikilla liikenteen sektoreilla.

Ajoneuvojen rekisteröinti

Tosiasiallisen ja tehokkaan valvonnan vuoksi Suomen Taksiliitto näkee välttämättömänä, että yrityksen liikenteessä käyttämät ajoneuvot rekisteröidään tavalla, joka yhdistää ajoneuvon ja liikenneluvan haltijan. Lain perusteluita ja nykytilaan liittyviä ongelmia kuvataan hyvin tältä osin. Erityisesti valvontaan liittyvä problematiikka on syytä ottaa huomioon.

Esitämme, että lisätty 17 §:n 2 momentti kirjataan koskemaan myös taksiliikenteessä käytettävää ajoneuvoa. Ei ole mitään perusteltua syytä jättää tältä osin taksitoimialaa tämän korjauksen ulkopuolelle, kun ko. pykälä muutoinkin koskee taksiliikennettä. Päinvastoin lainsäädäntöä monimutkaistaa se, että taksiliikennettä kohdellaan eri tavoin kuin muuta henkilö- ja tavaraliikennettä.

Olemme perustellusti esittäneet tätä muutosta lakiin jo aiemmin. Pidämme varsin erikoisena ratkaisuna, jos ilmeistä ja EU:n laajuisesti osoitettua valvontaan liittyvää ongelmakohtaa ei nyt haluta korjata myös taksiliikenteen osalta. Tässä yhteydessä on syytä muistuttaa liikennepalvelulakiin lokakuussa 2020 käydystä eduskuntakeskustelusta, jossa kansanedustajat puoluetausta riippumatta nostivat taksiliikenteen valvonnan ongelmat esiin varsin laajasti. Myös Liikenne- ja viestintävaliokunnan muistiossa (LIVM 8/2021) taksiliikenteen valvontaan liittyviin ongelmiin on kiinnitetty huomiota. Olisi kovin erikoista, jos lainvalmistelussa ei otettaisi maamme eduskunnan kantaa huomioon.

Hyvämaineisuus

Liikennelupaan liittyvien hyvämaineisuuden vaatimusten kiristämistä voidaan pitää varsin perusteltuna. Luvan haltijan eli yrityksen omistajan omat arvot heijastuvat aina yrityksen arvoihin ja työnantajan työnjohtoon ja sitä kautta myös yrityksen koko toimintaan ja sen työntekijöihin. Vakavat rikokset osoittavat ilmeistä kyvyttömyyttä noudattaa voimassa olevia määräyksiä ja näin ollen luvanvaraiseen liiketoimintaan ei lupaa tällaisissa tapauksissa tule myöntää lainkaan.

Esitämme, että 8 §:n 5 momentin rajausta, jossa säädetään, että hyvämaineisuuden vaatimukset eivät koske kaikilta osiltaan taksiliikenneluvan hakijaa, poistetaan. Ei ole yksinkertaisesti mitään perusteita sille, että taksiliikenneluvan saamisen edellytykset koskien hyvämaineisuutta ovat henkilö- tai tavaraliikennelupaa kevyemmät. Taksiliikenteessä kuljetetaan yksin matkustavia henkilöitä ja heidän turvallisuutensa näkökulmasta hyvämaineisuuden vaatimusten tulisi enneminkin olla tiukemmat kuin tavaraliikenteessä. On epärealistista ajatella, että vakaviin rikoksiin syllistyneet henkilöt toimisivat jotenkin erilaisin moraali- ja käytösarvoin taksiliikennettä harjoittaessaan kuin muutoin.

Lisäksi on selvää, että yksin taksinkuljettajan ajolupa ei ole riittävä tae yrityksen toiminnan hyvämaineisuudelle ottaen huomioon pelkästään työnantajan vahva asema suhteessa työntekijään.

Kuljetuksen tilaajan vastuu

Määräysten noudattamista tehostaa ehdottomasti vastuun jakaminen niin kuljetuksen suorittajan kuin kuljetuksen tilaajalle. Erityisesti henkilöliikenteessä julkisten hankintayksiköiden kuljetusten toteuttamisen seuranta on puutteellista ja tämä mahdollistaa kuljetuksen suorittajalta määräysten ja hankintasopimusten vastaisen toiminnan. Kuljetuksen tilaajan mielenkiinto kuljetusten suorittamiseen lisääntyy merkittävästi vastuun myötä.

Esitämme, että kuljetuksen tilaajan vastuuta tulee laajentaa koskemaan myös henkilöiden kuljettamista ajoneuvoluokasta tai liikenneluvasta riippumatta. Tältä osin asia on syytä ottaa välittömästi laajempaan jatkovalmisteluun.

Suomen Taksiliitto ry

Koskinen Timo
Suomen Taksiliitto ry

Asia: VN/12136/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämistä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Toteamme, että liikennepalvelulain 17 §:n rajausteksti, joka jättää taksit ajoneuvon liikenneluvan haltijan hallintaan rekisteröinnin vaatimuksen ulkopuolelle, on syytä poistaa. Lakiesityksessä on erittäin hyvin kuvattu valvonnan ongelma nykytilanteessa ja se koskee aivan vastaavasti taksiliikennettä. Ei ole mitään perustetta jättää takseja tämän muutoksen ulkopuolelle.

Kirjavainen Jarmo
Joensuun Taksi Oy