

23.06.2021

POL-2021-52655

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö VN/12136/2021, 12.05.2021

Poliisihallituksen lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämisestä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamiseksi

1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti syksyllä 2020 yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön kanssa EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin kansallista täytäntöönpanoa ja kuljetuksen tilaajan vastuiden tarkentamista käsittelevän säädöshankkeen. Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Poliisihallituksen lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämisestä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta. Tarkoitus on, että lakimuutokset tulevat voimaan 1.2.2022.

Esityksen tavoitteena on yhdenmukaistaa tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädäntöä, edistää reilua ja tasapuolista kilpailua, parantaa valvontaviranomaisten toimintaedellytyksiä sekä liikenneturvallisuutta.

2 Poliisihallituksen lausunto

Poliisihallituksella on ollut mahdollisuus osallistua Liikenne- ja viestintäministeriön 4.11.2020 valmistelun tueksi asettaman työryhmän työhön. Työryhmän tehtävänä oli muun muassa valmistella tarvittavat lainsäädäntöehdotukset. Valmistelutyössä Poliisihallituksen antamat kannanotot, lausunnot ja selvitykset on huomioitu hallituksen esityksen luonnoksen kirjauksissa erinomaisen hyvin.

Vaikutuksia viranomaisten toimintaan on arvioitu tämän lainsäädännön valmistelutyön yhteydessä, ja tuota arviointia voidaan pitää säädöskohdittain riittävänä.

Yleisesti voidaan todeta, että muun muassa valvonnan tehokkuus, tuottavuus, ja kaiken kaikkiaan valvonnan vaikuttavuus vaativat hyvän ja selkeän lainsäädännön lisäksi valvontatyöhön riittävän resurssin ja valvojille valvontatyöstä suoriutumiseksi niin koulutusta kuin tarvittaessa erillistä ohjausta määräysten ja ohjeiden muodossa.

Lisäksi valvontatyöstä suoriutumista tukevat toimivat tietojärjestelmät ja aktiivinen tiedonvaihto eri viranomaisten kesken.

On kuitenkin huomioitava, että tietojärjestelmien ja niiden rajapintojen rakentaminen vaatii resursseja ja rahoituksen, jonka määrä ei ole vielä täsmällisesti tiedossa. Oletettavasti kyseessä tullee olemaan kuitenkin useiden satoja tuhansien eurojen kustannukset.

Tämän lausunnon laadinnan yhteydessä Poliisihallitus sai poliisin liikenteenvalvojilta ehdotuksen siitä, että poliisin esitutkinnassa antaman sakko-rangaistuksen sijasta työsuojeluviranomainen tai työsuojelutarkastuksen suorittanut työsuojelutarkastaja voisi määrätä/asettaa yritykselle, yrityksen omistajalle ja yrityksen toiminnasta vastaavalle edustajalle hallinnollisen laiminlyöntimaksun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamatta jättämisestä tai laiminlyönnistä, joka tehostaisi ja nopeuttaisi käsittelyprosessia. Pidämme tätä ehdotusta hyvänä ja kannatamme sen huomioimista jatkossa.

Tässä lausunnossamme haluamme vielä nostaa korostetusti esille seuraavia poliisitoiminnallisesti huomioon otettavia ja siihen vaikuttavia seikkoja.

2.1 13 § Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä

Poliisi tarvitsee Liikenne- ja viestintävirastolta esimerkiksi sen ylläpitämästä tietojärjestelmästä tiedon niistä kuljetusyryksistä, jotka on määritelty riskiyrityksiksi. Saadun tiedon perusteella liikennevalvontaa kohdennetaan erityisesti näihin riskiyrityksiin. Tulevaisuudessa lienee mahdollista välittää tieto valvontaan esimerkiksi uuden rakenteilla olevan LILJA -liikennelupa-järjestelmän välityksellä.

2.2 16 § Rekisteröitymisvelvollisuus tavaraliikenteessä

Yhdenmukaisia kokonaisuusmassarajoja tavaraliikenteen kevyiden ajoneuvojen kohdalla riippumatta siitä onko kyse kansainvälisestä vai kansallisesta tavaraliikenteestä pidetään hyvänä valvontaakin selkeyttävänä säännöksenä.

2.3 17 § Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Liikenteen valvonnan tehokkuuteen, kohdentamiseen sekä valvonnan vaikuttavuuteen tulee olemaan merkitystä muun muassa sillä, että liikenteessä käytettävä ajoneuvo on henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan yksinomaisessa hallinnassa ja että asia on merkitty liikenneasioiden rekisteriin.

2.4 19 § Kansainvälisen tiekuljetuksen määritelmät

Suomessa suoritettavien kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettaviin tieosuuksiin esitetään sovellettavaksi kansallisesti samoja aika- ja kuljetusmäärärajoituksia kuin EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisessa kabotaasiliikenteessä. Käytännössä tämä tarkoittaisi kolmea kabotaasimatkaa seitsemän päivän aikana. Yhtenäinen sääntely selkeyttää ja tehostaa tavaraliikenteen valvontaa.

2.5 39 § Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentaminen

Rajavartiolaitoksen toimivallan lisääminen yhdenmukaistaa, tehostaa ja järkevöittää valvonnan suorittamista.

Säännöskohtaisiin perusteluihin ehdotetaan seuraavaa korjausta: Poliisimies määritellään poliisilain 1 luvun 12 §:ssä ja poliisista annetun valtioneuvoston asetuksen 1 §:ssä.

Lisäksi nykyinen kirjaus antaisi ymmärtää, että poliisimiehellä tarkoitettaisiin muitakin kuin poliisimiesvirassa olevia. Sellainen ei liene kuitenkaan tällä kohtaa tarkoituksenmukaista koska kyse on toimivaltuuksista ja merkittävän julkisen vallan käytöstä.

2.6 200 § Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen

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.

Perustelujen mukaan: Nyt ehdotetuilla säännöksillä varmistettaisiin liikenteenharjoittajien riskiluokitustiedon sekä ajoneuvo- ja työntekijämäärien ja kaminen Liikenne- ja viestintäviraston riskirekisteristä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomaisille.

Riskiluokitustieto olisi poliisin valvontatyölle erinomaisen tärkeä. Väheneviä valvontaresursseja voitaisiin saatavan tiedon perusteella kohdentaa erityisesti riskirytyksiin. Tiedon välittäminen tehostaisi valvontaa ja lisäisi oleellisesti sen vaikuttavuutta.

Tiedon välittäminen vaatii joustavien, ja toimivien tietojärjestelmäyhteyksien rakentamista eri viranomaisten välille.

Samalla se edellyttänee koko valvontatoimen eri prosessien tarkastelua viranomaisyhteistyön tehostamiseksi. Muun muassa yhteinen strategia ja yhteiset koulutustapahtumat ovat jo nyt erinomaisia esimerkkejä yhteistyön kehittämisestä.

2.7 202 §. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi 3 momentti, jossa poliisi-, tulli- tai rajavartiolaitomiehelle annettaisiin oikeus estää lähetettyä kuljettajaa jatkamasta ajoa, mikäli hänellä ei tienvarsitarkastuksessa ole esittää jäljennöstä paperisessa tai sähköisessä muodossa IMI-järjestelmän kautta työsuojeluviranomaiselle toimitetusta lähettämislmoituksesta, todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta tai kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa.

Kuljetuksen keskeyttäminen on ammattiliikenteen valvonnassa erittäin tehokkaasti vaikuttava vaihtoehto toimenpiteiden keinovalikoimassa.

2.8 242 §. Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Uusi 6 momentti antaisi mahdollisuuden Liikenne- ja viestintävirastolle peruuttaa vain yhden tai useamman liikenneluvan jäljennöksen tilanteissa, joissa koko liikenneluvan peruuttaminen ei ole tarkoituksenmukaista.

Valvontaviranomaisille tarvitaan päätöstieto peruutuksesta mahdollisimman nopeasti. Tieto tarvitaan myös siitä mitkä ajoneuvot ovat olleet luvan peruutuksen kohteena, muutoin valvonta on käytännössä mahdotonta, koska jäljellä olevien lupien ja kuljetuksia suorittavien ajoneuvojen kokonaismäärä ei ole, ainakaan toistaiseksi, valvojalla tiedossa. Tämäkin tieto saataneen jatkossa uudesta Liikenne- ja viestintäviraston liikennelupajärjestelmästä (LILJA).

2.9 262 §. Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Pykälään tehtävät muutokset yhdistävät rikkomusseuraamukset ja siltä osin vaikuttavat valvonnan tehostumiseen säännöksen selkeytyessä.

2.10 262 a §. Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti

Nyt lisättäväksi ehdotettu uusi rangaistussäännös parantaisi erityisesti liikenteen valvojien keinoja antaa seuraamus väärästä rekisteröinnistä heti valvontatapahtuman yhteydessä. Aiemmin kuljettajalle on annettu pääsääntöisesti vain kehoitus hoitaa rekisteröinti ajan tasalle ja tästä havaitusta puutteesta on lähetetty erillinen ilmoitus Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille mahdollisia jatkotoimenpiteitä varten.

2.11 263 §. Kuljetuksen tilausrikkomus

Kuljetuksen tilaaja voidaan katsoa vastuulliseksi 14 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaiseen selvitysvelvollisuuden rikkomiseen tilanteessa, jossa se on edellyttänyt kuljetuksen suorittajaa kuljettamaan kuorma, vaikka on ollut tietoinen kuljetuksen suorittajan ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan ylittyvän kuljetussopimuksen mukaisen kuorman kuljettamisessa. Lisäksi kuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on pitänyt vastaanottaa kuorma ylikuormastiedosta huolimatta.

Rikkomuksen selvittäminen valvontatilanteessa ns. tien päällä on äärimmäisen haasteellista. Kysymys on näytön arvioinnista ja koska oletettavasti useimmissa tapauksissa asia ei ole yksinkertainen ja selvä ei sitä voida poliisipartion toimesta heti ratkaista. Siten asiasta laadittaneen rikosilmoitus, joka siirretään esitutkintaan tapahtuman jälkikäteistä selvittämistä ja arviointia varten. Esitutinnan lähtötietona on valvonnassa saatu selvitys, joka perustuu lähinnä kuljetusasiakirjoihin, kuljetussopimuksen sisällön selvittämiseen ja kuljettajan puhutteluun.

Rikkomuksen selvittäminen vaatii todennäköisesti rikostutkinnassa osaamisen varmistamisen, tarvittaessa lisäkoulutuksella, sekä riittävän lisäresurssein, jonka määrää on tällä kohtaa erinomaisen vaikea arvioida.

2.12 267 §. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

Kuljetuksen tilaaja tai aikataulun laatija, joka on tietoisesti edellyttänyt kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä voida noudattaa, tuomitaan kuljetuksen tilaaja, aikataulun laatija tai tämän edustaja pykälän 1 momentin mukaisesti.

Rikkomuksen selvittäminen valvontatilanteessa ns. tien päällä on äärimmäisen haasteellista. Kysymys on pääsääntöisesti tapahtuneen jälkikäteistä selvittämisestä ja suurelta osin on kyse näytön arvioinnista. Oletettavasti useimmissa tapauksissa asia ei ole yksinkertainen ja selvä, jolloin sitä ei voida poliisipartion toimesta heti valvontatilanteessa ratkaista. Siten asiasta laadittaneen rikosilmoitus, joka siirretään esitutkintaan tapahtuman jälkikäteistä selvittämistä ja arviointia varten. Tutkinnan lähtötietona on käytännössä valvonnassa saatu selvitys, joka perustuu lähinnä ajo- ja lepoaikojen analysointiin, kuljetusasiakirjoihin, mahdolliseen kuljetussopimukseen ja kuljettajan puhutteluun.

Rikkomuksen selvittäminen vaatii todennäköisesti rikostutkinnassa osaamisen varmistamisen, tarvittaessa lisäkoulutuksella, sekä riittävän lisäresurssin, jonka määrää on tällä kohtaa erinomaisen vaikea arvioida.

Poliisiylitarkastajan sijainen
Poliisitarkastaja

Heikki Ihalainen

Poliisitarkastaja

Kari Onninen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 23.06.2021 klo 10:23. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimosta.

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö

Tiedoksi

Poliisihallitus, poliisijohtaja Sanna Heikinheimo
Poliisihallitus, esikunta
Poliisihallitus, poliisiylitarkastaja Karl Linderborg
Poliisihallitus, liikenneturvallisuuden vastuualue