

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 kokonaisuksen 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

tilaajavastuomalli 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 ryhtyvänsä 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 käännyttää 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 käännyttämisen sijaan tilaajalla tulisi olla mahdollisuus osoittaa toimintansa vastuullisuus kuljetussopimusten ja -sääntöjensä kautta. Näkemyksemme mukaan ylikuormaleikkuri on ylikuormien käännyttämistä 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 näkemyseseen, että ylikuormamaksulaisissa 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