

23.7.2021

Yhteenveto lausunnoista koskien luonnosta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämisestä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta

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 pyysi sidosryhmiltä lausuntoja koskien luonnosta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämisestä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta. Sidosryhmät pystyivät antamaan lausuntojaan lausuntopalvelu.fi-sivustolle 12.5.-23.6.2021 välisenä aikana. Ruotsinkielisen version osalta lausuntoaikaa jatkettiin 15.7.2021 asti.

Lausuntoja annettiin määräajassa yhteensä 22 kappaletta. Lausunnon antoivat Logistiikkayritysten liitto ry, Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Lounais-Suomen aluehallintovirasto (työsuojelun vastuualue sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonta) sekä, Suomen Taksiliitto ry, Helsingin Taksiautoilijat ry, Hämeen Taksiryttäjät ry, Joensuun Taksi oy, Lähitaksi oy, Turun Seudun Taksiryttäjät ry, Itä-Suomen taksiryttäjät ry, Verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikkö, Tulli, Työ- ja elinkeinoministeriö, Metsäteollisuus ry, Rahtarit ry, Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Sisäministeriö ja Oikeusministeriö.

Logistiikkayritysten liitto ry kannattaa tilaajavastuun laajentamista ylikuormilla ajamiseen sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomiseen. Liitto arvioi, että kabotaasiliikenteen sääntöjen yhtenäistäminen yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksilla helpottaa valvontaa. Liitto kokee ajoneuvon rekisteröitymisvelvollisuuden rajan nostamisen 2,5t sekä liikenneasioiden rekisteröitymisvelvollisuuden laajentamisen 2,5-3,5t ajoneuvoihin muutosasetuksen (EU) 2020/1055 mukaisena sekä rekisteröitymisvelvollisuuden ehtojen tiukentamista rikkomisesta johtuvia sanktioita tarpeellisina. Liitto korostaa sääntöjen valvonnan tärkeyttä.

Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry sekä **Autoliikenteen Työnantajaliitto ry (ALT)** kannattavat Rajavartiolaitokselle esitettävää itsenäisen ajon keskeytsoikeutta ja arvioivat sen tehostavan kuljettajien ammattipätevyyksien valvontaa ja viranomaistoimintaa.

AKT ja ALT katsovat, että liikennepalvelulain ehdotettua 200 §:n 6 momenttia muutettaisiin siten, ettei siinä mainittaisi, mitä säännöksiä tai työehtosopimuksia kuljettajien työaikoihin, taukoihin ja lepoaikoihin noudatetaan. AKT ja ALT toteavat erityisesti työehtosopimuksien muutosten johtavan herkästi tarpeisiin muuttaa kyseistä lainkohtaa parin vuoden välein.

Id Versionumero

AKT ja ALT kannattavat liikennepalvelulain 14 §:n 2 momenttiin esitettävää uuden 3 kohdan lisäämistä ja pitävät sitä toteutustavaltaan parempana kuin hallituksen esitysluonnoksen valmistusvaiheen vaihtoehtoa, joka olisi ollut soveltamisrajauksiltaan liian laaja. Logistiikkayritysten liitto yhtyy tähän kantaan.

AKT ja ALT katsovat, ettei 263 §:n 2 momentin mukainen tilaajan ylikuormavastuuta koskevaa säädösteksti vastaa säännöksen perusteluja vaan teksti asettaa tilaajan vastuusta vapautumiselle tiukemmat edellytykset kuin perusteluissa. Vastuusta vapautumisen perusteluja tulisi näin ollen muuttaa tilaajavastuulain ja työsopimuslain tulkinnan ja oikeuskäytännön mukaisesti siten, että riittäisi, jos tilaaja olisi huolehtinut kuljetussopimuksessa, ettei alihankkijana toimiva kuljetusyritys kuljeta ylikuormia. Käytännön ongelmana esiin nostetaan tilanteet, joissa tilaaja huomaa kuormaa vastaanottaessaan ajoneuvon ylikuorman ja ratkaistavaksi nousee kysymys, kuinka tilaajan tulisi tällöin menetellä. Logistiikkayritysten liitto yhtyy tähän kantaan.

AKT ja ALT pitävät erittäin hyvänä, että ylikuormamaksun määrittämisessä voitaisiin soveltaa ylikuormamaksulain 4 §:n raja-arvoja myös tilaajan vastuun osalta. AKT ja ALT pitävät kuitenkin ongelmallisena, että liikennepalvelulain 263 §:n rangaistusseuraamussäännöksen piiriin lisättäisiin uusia toimijoita ilman, että heitä lisättäisiin varsinaiseen 14 §:n velvollisuussääntöön. Logistiikkayritysten liitto yhtyy tähän kantaan.

AKT ja ALT katsovat tärkeäksi yksityishenkilöiden sisällyttämisen ajo- ja lepoaikarikkomusten vastuun piiriin sekä näkevät esityksen taloudellisten vaikutusten sisältävän virheellistä tietoa, sillä siinä ei tuoda esille yksityishenkilöiden merkittävää osuutta esimerkiksi linja-autoliikenteen tilausajojen tilaajina.

Työntekijöiden lähettämisestä koskevasta laista AKT ja ALT toteavat, että lähetettyjen kuljettajien valvontaa tulee luoda yhteiset menettelytavat ja varmistaa valvonnan riittävät resurssit.

Lounais-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastualueet suhtautuvat myönteisesti esitettyihin muutoksiin. Työsuojeluviranomainen pitää erityisesti viranomaisten välisen tiedonvaihdon laajentamista vaikuttavana ja tehokkaana viranomaisvalvontana edellyttäen, että sitä varten on annettu riittävästi resursseja.

Y-tunnusedellytyksen katsotaan lisäävän toimijoiden tunnistettavuutta ja selkeyttävän viranomaisten välistä tiedonvaihtoa. Työntekijöiden lähettämisen osalta alihankintatilanteita koskevan ilmoitusvelvollisuuden (IMI) katsotaan edistävän tehokkaasti sääntelyn täytäntöönpanoa ja valvontaa.

Työsuojeluviranomainen katsoo, että oikeushenkilön hyvämaineisuuden arviointia koskevassa 9 §:ssä hallituksen puheenjohtaja tulisi selvyiden vuoksi samaistaa hallituksen ainoaan varsinaiseen jäsenen tilanteissa, joissa osakeyhtiölain mukaisesti ei ole tarpeen valita hallitukselle puheenjohtajaa.

Työsuojeluviranomainen pitää rangaistussäännöksen lisäystä perusteltuna mutta samalla toteaa, että olisi syytä nimenomaisesti mainita työsuojeluviranomaisen oikeudesta saada myös tilaajalta kuljetussopimukseen liittyviä aikataulu- ym. tietoja valvonnan suorittamiseksi. Työsuojeluviranomainen katsoo edelleen, että seuraamusmaksu tulisi lisätä rikosoikeudellisen rangaistussäännöksen rinnalle, sillä se säästäisi poliisin resursseja ja toimisi tehokkaana keinona osassa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomistapauksia. Lisäksi työsuojeluviranomainen toivoo, että hallituksen esityksessä otettaisiin kantaa 7 b §:ssä säädetyn pelkän ilmoituksen laiminlyönnin moitittavuuden suhteesta tilanteeseen, jossa 35 §:n mukaan voidaan määrätä yhteinen laiminlyöntimaksu kahdesta tai useammasta laiminlyönnistä.

Suomen Taksiliitto ry katsoo liikenteen valvonnan toteutuksen haasteelliseksi ja korostaa valvontaan kohdistettavien resurssien riittävyyden tärkeyttä erityisesti ammattiliikenteeseen liittyen. **Helsingin Taksiautoilijat ry** yhtyy Taksiliiton kantaan. Taksiliitto kokee välttämättömäksi edellyttää yritysten liikenteessä käyttämien ajoneuvojen rekisteröimistä siten, että ajoneuvo ja liikenneluvan haltijat olisivat yhdistettävissä toisiinsa. Taksiliitto esittää, että lisätty 17 §:n 2 momentti koskisi myös taksiliikenteessä käytettävää ajoneuvoa, sillä taksiliikennettä tulisi kohdella kuten muutakin henkilö- ja tavaraliikennettä ja kyseinen pykälä koskee muutoinkin taksitoimialaa. **Hämeen Taksiryttäjät ry, Joensuun Taksi oy, Lähitaksi oy, Turun Seudun Taksiryttäjät ry** ja Helsingin Taksiautoilijat yhtyvät Taksiliiton kantaan.

Taksiliitto kannattaa liikennelupaan liittyviä hyvämaineisuuden vaatimusten kiristämistä, mutta näkee, että 8 §:n 5 momentin rajausta taksiliikenneluvan hakijoilta on perusteeton. Taksiliikenteessä kuljetetaan yksittäin matkustavia henkilöitä, jolloin heidän turvallisuutensa huomioon ottaen olisi perustellumpaa asettaa jopa tiukempia hyvämaineisuuden vaatimuksia kuin tavaraliikenteessä. Helsingin Taksiautoilijat ja Hämeen Taksiryttäjät yhtyvät Taksiliiton kantaan. Lisäksi Taksiliitto esittää, että kuljetuksen tilaajan vastuuta tulisi laajentaa koskemaan myös henkilöiden kuljettamista ajoneuvoluokasta tai liikenneluvasta riippumatta.

Verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikkö katsoo, ettei esitysluonnoksessa ole tarpeeksi kattavasti kuvattu kuljetusalan harmaata taloutta. Verohallinto kiinnittää huomiota myös siihen, että ehdotetuilla kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamistoimilla pyritään vähentämään kuljettajan ajamista ylikuormilla sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomista. Esityksessä on arvioitu, että näihin rikkomuksiin puuttuminen vähentäisi samalla harmaan talouden ilmentymiä. Tästä huolimatta Verohallinnon mukaan esitysluonnoksessa ei kuitenkaan mainita, että EU-artiklasta aiheutuvat muutokset liikenneluvan saamisen ehtoihin heikentävät merkittävästi harmaan talouden torjuntaa ja esitysluonnokseen hahmotellut kriteerit estäisivät miltei kokonaan Liikenne- ja viestintäviraston tehokkaan liikennelupavalvonnan.

Verohallinto toteaa, että kuljetuksen tilaajan vastuun toteutuminen ylikuormien ja ajo- ja lepoaikarikkomustatapauksessa voi olla vaikeaa erilaisten näyttöongelmien vuoksi.

Pykäläehdotusten osalta Verohallinto katsoo, että ehdotetun 5 §:n henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen 4 momentin muutos on harmaan talouden torjunnan kannalta merkittävä heikennys lain aikaisempaan muotoiluun verrattuna. Verohallinto näkee myös ongelmalliseksi sen, että esitysluonnoksessa täydennetään hyvämaineisuutta koskevia vähimmäisvaatimuksia siten, että tarkasteltaessa liikenteestä vastaavan henkilön tai kuljetusyrityksen hyvämaineisuutta, tulee huomioida myös muun muassa verolainsäädäntö. Esitysluonnoksessa ei kuitenkaan ole millään tavalla määritelty, mitä verolainsäädännön huomioiminen konkreettisesti tarkoittaa. Näiltä osin esitystä tulisi selkiyttää ja lisätä perusteluja.

Tulli kokee, että esityksellä parannetaan valvontaviranomaisten valvontaedellytyksiä tullivalvontatehtävissä rajoilla ja satamissa. Samalla edistetään liikenneturvallisuutta ja tehostetaan harmaan talouden torjuntaa.

Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) näkee, että jatkovalmistelussa olisi syytä kiinnittää huomiota siihen, että ylikuormiin liittyvän tilaajavastuun osalta vastuuvapautta koskevat perusteet näkyisivät selkeämmin ehdotuksessa. TEM kokee tieliikennealan valvonnan ja viranomaisten valvontaedellytysten vahvistamisen tärkeäksi ja korostaa resurssien, toimintakäytäntöjen ja riittävien toimintavaltuuksien sekä viranomaisten tiedonvaihdon, uusien järjestelyjen käyttöönoton, koulutuksen ja muutoksista tiedottamisen merkitystä lain täytäntöönpanon kannalta.

Metsäteollisuus ry näkee ylikuormien ehkäisemisen tärkeänä ja toteaa suhtautuvansa erittäin vakavasti ylikuormien aiheuttamiin riskeihin ja haittoihin. Ylikuormien tilaajavastuun osalta Metsäteollisuus arvioi, että tilaajan tosiasialliset mahdollisuudet vaikuttaa ylikuorman syntyyn eri vaiheissa kuljetusketjua tulisi huomioida paremmin. Kuljetuksen suorittajan käyttämän kaluston enimmäispainoa ei voida pitää samalla tavalla vakiomääräisenä verrattuna kuljetuksen suorittajan arvonlisävelvollisuuteen tai oikeuteen suorittaa kabotaasiliikennettä.

Metsäteollisuus kokee ehdotuksen hallinnollisesti vaikeaksi ja näkee sen soveltuvan huonosti sellaisten ennakoimattomien tilanteiden varalle, joissa Traficom ei pysty joustavasti antamaan tietoja kuljetuskalustosta tai kalusto joudutaan vaihtamaan toiseen kalustoon viime hetkellä tai kesken ajon. Tilaajaa ei tulisi asettaa ylikuormatilanteissa rikosvastuuseen, jos tilaajaa sitovissa kuljetussopimuksissa ja –säännöissä on sovittu, ettei tilaaja sallia kuljetusten ylikuormia, kannusta tai edellytä niitä sekä osoittaa ryhtyvänsä tarvittaviin toimenpiteisiin havaitessaan ylikuormia.

Metsäteollisuus huomauttaa, että ehdotettu lisäys tilausrikkomuksista saattaa heikentää liikenneturvallisuutta, jos havaitessaan ylikuorman tilaaja käännäyttää kuljetuksen takaisin tieliikenteeseen lainmukaisena menettelytapana välttää kuorman maksaminen ja vastaanottaminen. Metsäteollisuus arvioi, että automaattisen käännäyttämisen sijasta tilaajalla

tulisi olla mahdollisuus osoittaa toimintansa laillisuus kuljetussopimusten ja –sääntöjen kautta. Metsäteollisuus kannattaakin ylikuormaleikkuria potentiaalisesti tehokkaaksi, liikenneturvallisemmaksi ja toimialalla hyväksi koetuksi työkaluksi ylikuormien ehkäisemistarkoituksessa.

Metsäteollisuus esittää, että vakiintuneet ja toimivaksi havaitut nykykäytännöt kuljetussopimuksissa ja –säännöissä tulisi kirjata lain esitöihin selkeyden vuoksi esimerkkeinä huolellisuusvelvoitteen täyttymisestä. Metsäteollisuus korostaa, ettei kuljetusten ylikuormien tilaajavastuiden tulisi johtaa tilanteisiin, joissa kuormia kuormataan ja kuljetetaan vajaina varmuuden vuoksi, sillä tämä vesittäisi vuosien kehitystä ja leikkaisi päästövähennyspotentiaalia. Metsäteollisuus yhtyy näkemykseen siitä, että ylikuormamaksulaissa määritettyä viiden prosentin ylitystä tulisi soveltaa myös tilaajavastuulaissa.

Rahtarit ry arvioi, että taksit tulisi asettaa liikenneluvanhaltijoiden rekisteröityvien piiriin 17 §:ssä sekä kyseistä lainkohtaa ja 262 a §:ää tulisi erityisesti selkeyttää tavalla josta kävisi ilmi, tulisiko luvanvaraisessa liikenteessä olevan moottorikäyttöiseen ajoneuvoon kytketty perävaunu kuulua myös rekisteröityyn luvanvaraiseen liikenteeseen. Rahtarit kannattaa lupaviranomaisten valvontakeinojen lisäyksiä 242 §:ssä, vastuiden lisäyksiä 263 §:ssä ja 267 §:ssä sekä esitystä laiksi ylikuormamaksusta annetun lain muuttamiseksi kokonaisuudessaan. Rahtarit korostaa, että tulisi selkeyttää, mikä on lähettäjän vastuu lähetettävän tavarahan ohjeistamisesta lain vaatiman kuorman varmistamisen toteutustavoista ja ehdottaa, että lähettäjältä tulisi selvemmin vaatia tuotekohtaisia kuljetusohjeita.

Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry (SHLL) katsoo, että liikennepalvelulain 14 §:n 2 momentti lisää kuljetusten tilaajille kohdistuvaa hallinnollista taakkaa, kun kuljetuksen tilaajalle asetetaan kuljetuksen kokonaisuuden selvitysvelvollisuus ennen kuljetussopimuksen tekoa. SHLL katsoo, että lähtökohtaisesti kuljetuksen tilaajan tulisi tuntea kuorman paino ja ilmoittaa siitä kuljetuksen suorittajalle, jonka velvollisuutena olisi varata kuorman kuljettamiselle asianmukainen kuljetuskalusto. Tilaaajan tarkempi selvitysvelvollisuus olisi perusteltua ainoastaan, jos olisi syytä epäillä kuljetuskaluston sopivuutta kuorman kuljettamiselle. Myös kyseisen pykälän perustelut eivät SHLL:n mukaan näytä koskevan tilanteita, joissa kuljetuksen tilaajana ja maksajana toimii lähettäjä eikä kuorman vastaanottaja. Lisäksi SHLL ehdottaa, että kuljetuksen tilausrikkomusta koskevan 263 §:n ehdotetun 2 momentin muotoilun ymmärrettävyyttä lisättäisiin poistamalla erittely eri toimijoiden välillä niputtaen eri tahot kuljetuksen tilaajaan määritelmän alle.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kannattaa esitysluonnosta muutamia täsmennyksiä ja lisäyksiä.

Traficom ehdottaa, että 8 §:n 1 momentin 3 kohta jaettaisiin kahteen erilliseen kohtaan, jolloin 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 1 kohdassa tarkoitettusta teosta

luonnolliselle henkilölle määrätyt sakkorangaistukset tai muut seuraamukset tulisivat huomioitavaksi kahden vuoden ajanjaksolta.

Traficom esittää 9 §:n 3 momentin oikeushenkilöä koskevaa osiota tarkennettavaksi siten, että momentista käy ilmi, ettei sitä sovelleta taksiliikenneluvan hakijana tai luvanhaltijana olevan oikeushenkilön hyvämaineisuuden arvioinnissa.

Traficom ehdottaa, että 14 §:n 2 momentin 1 kohtaa tarkennettaisiin siten, että se koskee tavaraliikenneluvan haltijan ja kabotaasiliikennettä harjoittavan lisäksi myös 16 §:n nojalla ilmoituksenvaraista tavaraliikennetoimintaa harjoittavaa luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä.

Traficom esittää, että liikenne- ja viestintäministeriön tulisi harkita 220 §:ään lisäyksiä, joissa 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.

Traficom toteaa, ettei liikennepalvelulaissa säädetä tarkemmin siitä, millä toimenpiteillä liikenteestä vastaavan henkilön hyvä maine voidaan palauttaa. Hyvämaineisuuden palauttamiseen liittyvistä toimenpiteistä tulisi säätää laissa tarkkarajaisesti ja riittävän täsmällisesti, esimerkiksi säätämällä hyvämaineisuuden palauttamisesta liikenneyrittäjätutkinnon suorittamisella.

Traficom toteaa, että esityksen säädöstekstiin tulisi lisätä siirtymäsäännökset 5 §:n 1 momenttiin sekä 16 §:n 1 ja 2 momenttiin, kuten esityksen perusteluissa on mainittu. Traficom esittää myös harkittavaksi, että luonnokseen lisättäisiin siirtymäsäännös 3 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaista tavaraliikennelupaa koskien, jossa todettaisiin EU:n muutosasetuksen (EU) 2020/1055 14 artiklan kanssa yhdenmukaisesti, että lainkohdan vaatimus tavaraliikenneluvasta on voimassa asetusta vastaavasti 21.5.2022 lähtien.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry näkee, että sidosryhmät olisi tullut ottaa paremmin mukaan valmisteluun, sidosryhmille järjestettyjen kuulemistilaisuuksien lisäksi.

SKAL ry toteaa liikennepalvelulain 3 §:n ja 16 §:n osalta, että ehdotetut muutokset ovat oikeasuuntaisia, mutta ne entisestään monimutkaistavat säädöstä ja jättävät edelleen kaksi erilaista järjestelmää, jotka riippuvat kuljetuksen käyttötarkoituksesta. SKAL ry ehdottaa, että vaatimukset olisivat samat riippumatta siitä, onko kyseessä kansallinen vai kansainvälinen liikenne. Lisäksi tavaraliikennelupa tulisi ulottaa koskemaan 2,5-3,5 t ajoneuvoja myös kansallisella tasolla. SKAL ry huomauttaa, että edellinen ehdotus on mainittu esitysluonnoksessa vaihtoehtoisena toteuttamistapana, mutta se on valmistelutyössä todettu raskaaksi vaihtoehdoksi tavoitteeseen nähden. Tästä SKAL on eri mieltä.

Liikennepalvelulain 17 §:n osalta SKAL ry kannattaa ehdotuksessa esitettyä ja pitää sitä tärkeänä. Liikennepalvelulain 183 §:n osalta SKAL ry katsoo, että säännöstä olisi tulkittava juurikin liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklan sanamuodon mukaisesti ja aiemmin kyseistä sääntelyä on tulkittu kansallisesti liian tiukasti. Liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuden palauttamisen osalta SKAL ry pitää tärkeänä, että hyvämaineisuuden palauttamiseksi vaaditusta koulutuksesta säädettäisiin selkeästi. Liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklaan lisättyjä vaatimuksia SKAL ry pitää tarpeellisina ja uskoo niiden parantavan mahdollisuuksia liikennelupien valvontaan. Liikennepalvelulain 39 §:n osalta SKAL ry pitää esityksessä ehdotettua Rajavartiolaitoksen itsenäisen ajon keskeytsoikeutta Autoliikenteen Työnantajaliiton tavoin hyvänä uudistuksena. Tavaraliikenneasetuksen 10 artiklan lisäystä ja sen aika- ja kuljetusmäärärajoitusten kansallista soveltamista SKAL ry kannattaa.

Lähetettyjen työntekijöiden osalta SKAL ry yhtyy Autoliikenteen työnantajien kommentteihin ja haluaa erityisesti myös korostaa valvonnan resurssien varmistamisen tärkeyttä. Kuljetuspalveluiden osapuolten vastuiden laajentamisen ja ylikuormien osalta SKAL ry kannattaa esitettyjä muutoksia, mutta ehdottaa muutamia teknisluontoisia täsmennyksiä kirjauksiin.

Sisäministeriö katsoo lausunnossaan esityksen tavoitteiden olevan kannatettavia ja pitää tärkeänä, että esitysluonnoksella toimeenpannaan harmaan talouden torjuntatoimia kuljetusalalla. Lisäksi sisäministeriö pitää perusteltuna sitä, että kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuutta laajennetaan ja sitä, että viranomaisten välisestä tiedonvaihdesta säädettäisiin tarkemmin.

Ehdotettujen lakimuutosten osalta sisäministeriö kannattaa liikennepalvelulain 5 §:n ehdotettua muutosta ja uskoo sen parantavan valvojen valvontamahdollisuuksia. Liikennepalvelulain 8 §:n osalta sisäministeriö pitää perusteltuna, että luonnollisen henkilön hyvämaineisuuden arviointia esitetään tarkennettavaksi. Sisäministeriö katsoo, että esitetyn säännöksen 1 momentin 1 kohta kaipaisi tarkennusta niin että siinä viitattaisiin suoraan rikoslaissa yksilöityihin tekoihin, jotka on tarkoitus ottaa huomioon hyvämaineisuuden arvioinnissa. Lisäksi sisäministeriö esittää muita teknisiä huomioita kyseisestä lainkohdasta. Liikennepalvelulain 14 §:n osalta sisäministeriö kannattaa tilaajavastuun laajentamista.

Liikennepalvelulain 39 § osalta sisäministeriö pitää perusteltuna, että Rajavartiolaitokselle lisätään vastaava toimivalta kuin poliisilla ja Tullilla on nykyisin. Sisäministeriö huomauttaa, että 39 §:n yksityiskohtaisista perusteluista voi saada kuvan, että kyseinen säännös koskisi ainoastaan EU:hun sijoittautuneita liikenteenharjoittajia. Liikennepalvelulain 202 §:n osalta sisäministeriö esittää, että Rajavartiolaitokselle ja mahdollisesti myös Tullille lisättäisiin oikeus suorittaa kotietsintä tai paikanetsintä tietyin edellytyksin niin kuin poliisilla on nykyisin. Rangaistussäännöksiensä osalta sisäministeriö pitää esitettyjä tarkennuksia perusteltuina.

Oikeusministeriö katsoo lausunnossaan, että liikennepalvelulain 192 §:ään kaavailtu lisäys, jonka mukaan työsuojeluviranomainen valvoisi

yrittäjäkuljettajia koskevien säännösten lisäksi lähetettyihin kuljettajiin sovellettavaa lakia, olisi perusteltua kirjoittaa informatiivisempaan muotoon. Liikennepalvelulain 202 §:n osalta oikeusministeriö toteaa, että säännöksen säännöskohtaisia perusteluja tulee tarkentaa viranomaisten voimankäyttöoikeuksien osalta. Lisäksi oikeusministeriö pitää perusteltuna, että viranomaisille kaavailtuja uusia toimivaltuuksia käsiteltäisiin tarkemmin myös perustuslain 2 §:n 3 momentin laillisuusperiaatteen näkökulmasta.

Oikeusministeriön näkemyksen mukaan ajon jatkamisen estämisessä on tosiasiallisesti kyse perustuslain 9 §:n liikkumisvapauden rajoittamisesta. Sikäli kun ajon estämiseen olisi mahdollista tarvittaessa käyttää voimakeinoja, perusoikeuskytkennän arviointi olisi tarpeen myös perustuslain 7 §:n osalta. Näitä olisi perusteltua arvioida perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset huomioiden.

Liikennepalvelulain 242 §:n osalta oikeusministeriö pitää kaavailun sääntelyn ajatusta yleisesti ottaen ymmärrettävänä ja perusteltuna. Oikeusministeriö pitää kuitenkin välttämättömänä, että säännöksen muotoilua tarkennetaan ja kaavailtu 242 §:n 6 momentin harkintavalta sidotaan voimassa olevan lain tapaan tiettyihin sitä rajoittaviin asiallisiin edellytyksiin.

Rangaistussäännösten osalta oikeusministeriö katsoo, että rangaistussäännösten tarvetta harkittaessa on otettava huomioon, että teon säätäminen rangaistavaksi on vasta viimekätinen ohjauskeino. Rangaistussäännösten perusteluja on syytä selventää tarkemmin kuvailuin tai esimerkein, kuten esimerkiksi kuinka teon vähäisyyttä arvioidaan.

Liikennepalvelulain 263 §:n osalta oikeusministeriö kehottaa selventämään ehdotusta. Lisättäväksi ehdotetun 2 momentin osalta oikeusministeriö kehottaa korjaamaan joko ehdotetun säännöksen sanamuotoja tai perusteluja, koska 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 kokonaisuksen. Ehdotetun säännöksen sanamuodosta tällaista rangaistusvastuusta vapautumisen ehtoa ei kuitenkaan käy ilmi.

Tiedonsaantioikeuksien osalta oikeusministeriö toteaa, että jatkovalmistelussa on arvioitava täsmällisesti, millaisia tietotarpeita eri viranomaisilla tosiasiallisesti on, ja toteuttava sääntely tietojensaanti- tai tietojenluovuttamisääntelyn kautta.

Liikennepalvelulain kaavailun 200 §:n 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. Oikeusministeriön näkemyksen mukaan kyse

on tietosuoja-asetuksen soveltamisalaan kuuluvasta sääntelystä ja tietosuoja-asetusta tarkentava kansallinen lainsäädäntö on mahdollista vain silloin, kun tietosuoja-asetus nimenomaisesti jättää jäsenvaltioille kansallista sääntelyliikkumavaraa. On osoitettava, mihin tietosuoja-asetuksen artiklaan henkilötietojen käsittelyä koskevat erityissäännökset perustuvat. Jatkovalmistelussa käsittelyn oikeusperuste tulee yksilöidä.

Oikeusministeriö pitää perusoikeuksien näkökulmasta asianmukaisena, että esityksestä käy ilmi myös asiayhteys EU:n perusoikeuskirjaan. Oikeusministeriö pitää perusteltuna myös, että lakiehdotuksen 19 §:ään kaavailtua uutta sääntelyä arvioitaisiin perustuslain 15 §:ään liittyvänä omaisuudensuojan rajoituksena, koska kaavailut säännökset käytännössä rajoittavat sitä, miten liikenteenharjoittaja voi kuljetuskalustoaan käyttää.