

Lausunto

23.06.2021

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

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö VN/12136/2021 12.5.2021

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

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämisestä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Esityksen tarkoituksena on panna kansallisesti täytäntöön EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin mukanaan tuomat sosiaali- ja markkinalainsäädännön muutokset. Liikkuvuuspaketin säädösten täytäntöönpanon lisäksi esityksen tarkoituksena on toteuttaa hallitusohjelman harmaan talouden torjunnan toimenpidekirjaukset kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisella ylikuormilla ajamiseen sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomiseen. Samalla on tarkoitus toteuttaa myös ehdotuksia, jotka vahvistavat viranomaisen valvontaedellytyksiä, kevyiden hyötyajoneuvojen rekisteröitymistä tavaraliikenteessä sekä liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröintiä.

Hallituksen esityksen valmistelu

Luonnoksen perusteluissa todetaan valmistelun olleen avointa ja sidosryhmät huomioon ottavaa. SKAL katsoo, että vaikka isoja sidosryhmätilaisuuksia onkin järjestetty, se ei ole riittävää aidosti sidosryhmät huomioon ottavaa valmistelua. Lähetettyjen työntekijöiden direktiivin osalta oli alatyöryhmä, jossa oli mukana viranomaisten lisäksi myös työmarkkinaosapuolten edustajia. Vastaavanlainen alatyöryhmä olisi ollut tarpeen myös liikennelupia ja tilaajan vastuuta koskevien asioiden valmisteluun. Nyt pykäläluonnosten sanamuodot ovat epäselviä, ja perustelut osittain ristiriitaisia, joten niiden kommentointi on vaikeaa.

Sinällään SKAL pitää hyvänä laajaa katsausta alan tilanteeseen ja lakiesityksen taustalla olevien EU-säädösten (liikkuvuuspaketti) valmisteluun, mutta pitää niitä jopa ylimitoitettuna itse lakimuutosluonnoksen sisältöön nähden.

Liikennelupalainsäädäntö

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Liikennepalvelulain 3 § Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä ja 16 §
Rekisteröitymisvelvollisuus tavaraliikenteessä

Tavaraliikenteen yhteisölupa-asetuksen soveltamisalaa muutetaan siten, että 2,5 – 3,5 tonnin painoisilta ajoneuvoilta edellytetään liikennelupa kansainvälisessä liikenteessä 21.5.2022 alkaen. Kansallisen liikennelupavaatimuksen sijaan luonnoksessa ehdotetaan tarkempien edellytysten asettamista liikennepalvelulain 16 §:n mukaiselle rekisteröitymiselle tavaraliikenteen harjoittajaksi, ja ehdotetaan rekisteröitymisvelvollisuuden alarajaa nostettavaksi 2 tonnista 2,5 tonniin. Lisäksi 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan, joka on joko luonnollinen tai oikeushenkilö, tulisi jatkossa ennen rekisteröitymistä vaativan toiminnan aloittamista ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastoon voimassa oleva yritys- ja yhteisötietolain 9 §:n mukainen Y-tunnus. Rekisteröitymisvelvollisuuden laiminlyönti rinnastettaisiin jatkossa liikennepalvelulain 262 §:n mukaiseen luvattomaan ammattimaisen liikenteen harjoittamiseen. Lupaviranomaiselle ehdotetaan toimivaltaa 242 §:n mukaisesti peruuttaa rekisteröityminen, mikäli ilmoitusta ei ole asianmukaisesti tehty

Edellä mainitut muutokset ovat oikeansuuntaisia, mutta ne entisestään monimutkaistavat säädöstä ja jättävät edelleen kaksi erilaista järjestelmää, jopa niin, että samanlaisille pakettiautoille olisi erilaiset järjestelmät käyttötarkoituksesta riippuen. Torniolainen pakettiautokuljetuksia tarjoava yritys olisi eri tilanteessa riippuen siitä, onko kuljetettava tavara menossa Pelloon vai Haaparantaan.

Tilanteen selkiyttämiseksi SKAL esittää, että sekä kansainvälisessä, että kansallisessa liikenteessä vaatimukset ovat samanlaiset. Tavaraliikennelupavaatimus tulee ulottaa koskemaan 2,5-3,5 t

ajoneuvoja myös kansallisella tasolla. Tämä helpottaa myös tietojärjestelmien muutostöitä, kun jatkossa ei tarvitse tehdä muutoksia erikseen rekisteröitymisvelvollisille. Hyvämaineisuuden ja vakavaraisuuden vaatiminen myös kaikilta pakettiautokuljetuksia tarjoavilta on omiaan torjumaan harmaata taloutta. Lupavaatimus myös selkiyttää kuljetusyritysten ja valvontaviranomaisen toimintaa jopa paremmin kuin ehdotetut muutokset 16 §:ään.

Vaihtoehtoisissa toteuttamistavoissa on tuotu edellä esitetty lupavaihtoehto esiin, mutta nähty se valmistelutyössä raskaana vaihtoehtona asetettuun tavoitteeseen nähden. SKAL on tästä eri mieltä ja toteaa sen yksinkertaiseksi ja kevyesti säädettäväksi: yhdenlaiset tavaraliikennelupasäädökset, jotka ovat samat kaikille. Lisäksi SKAL toteaa, että aiemmin Suomessa edellytettiin tavaraliikennelupaa kaikilta yli 2 tonnin kokonaispainon ylittävillä ajoneuvoilla suoritetuilta kuljetuksilta, eikä tämä vaatimus käytännössä aiheuttanut ongelmia.

Lisäksi nyt kun taksiyrittäjillekin edellytetään koulutusta ja koetta, jäisi pakettiautoliikenne yksin ilman minkäänlaista osaamisvaatimusta yrittäjälle. Tavaraliikenteen yhteisöluvan hakijalta vaadittavaa koetta ei voi pitää kohtuuttomana. Osaamisen osittamista on helpotettu luopumalla pakollisesta koulutuksesta ja mahdollistamalla kokeen suorittaa sähköisenä 20 paikkakunnalla henkilölle sopivana ajankohtana.

Liikennepalvelulain 17 § Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Luonnoksessa esitetään että henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijalle säädettäisiin velvollisuus huolehtia, että sen liikenteessä käyttämä ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa ja asia on merkitty 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Sama vaatimus koskisi myös pakettiautokuljetuksia tarjoavaksi rekisteröityneelle palveluntarjoajalle. SKAL kannattaa ehdotusta ja pitää sitä tärkeänä. Samalla SKAL toteaa, että tässäkin asiakokokonaisuus tulisi hoidettua yksinkertaisesti, kun rekisteröitymisen sijasta kaikilla tavarakuljetuksia yli 2,5 tonnin ajoneuvolla tarjoavilla olisi samanlainen lupavaatimus.

Liikennepalvelulain 183 § EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

Pakettiautojen kansainvälisen liikenteen lupavaatimukseen liittyen, liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklaan on lisätty kohta, jolla jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus vapauttaa liikenteestä vastaava henkilö liikenneluvan edellytyksenä olevasta tutkinnosta yrityksen käyttäessä ainoastaan kokonaismassaltaan alle 3,5 t olevia ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä. Luonnoksessa todetaan, että tätä jäsenvaltiolle annettua mahdollisuutta käytettäisiin liikennepalvelulain 183 §:n nojalla maanteiden tavaraliikennettä harjoittavalle yritykselle, joka käyttää yksinomaan sellaisia moottoriajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia. Tämän edellytyksenä olisi, että henkilö toimittaa todisteita, että on hallinnoinut saman tyyppistä

yritystä 20 päivää elokuuta 2020 edeltäneiden 10 vuoden ajan. Perustelujen mukaan vapautuksen katsotaan olevan linjassa aikaisemman sääntelyn kanssa, sillä tähän asti kyseisestä tutkintovaatimuksesta on vapautettu henkilö, joka liikennelupajärjestelmästä ilmenevien tietojen mukaan on toiminut yhtäjaksoisesti kyseisen lupalajin liikenteestä vastaavana henkilönä ja/tai luvanhaltijana 10 vuoden ajan ennen 4.12.2009.

SKAL katsoo, että tätä uutta vaatimusta on tulkittava juuri artiklan sanamuodon mukaisesti. Edellä mainittua aiempaa sääntelyä, on tarpeettomasti tulkittu tiukemmin kuin mitä asetuksessa edellytetty. Asetuksen kansallisessa soveltamisessa on, asetuksen tekstimuodosta poiketen, edellytetty nimenomaan liikenteestä vastaavana henkilönä ja/tai liikenneluvan haltijana toimimista kyseisellä ajanjaksolla.

SKAL edellyttää, että koko 9 artiklan tulkintaa lievennetään vastaamaan asetuksen tekstiä siten, että yrityksen hallinnoinniksi katsotaan muukin johtaminen kuin liikenteestä vastaavana henkilönä toimiminen. On tunnistettava, että kuljetusyritystä voi johtaa muutoinkin kuin liikenteestä vastaavan henkilön tehtävässä.

Liikenteestä vastaavan henkilön julistaminen ammattiin soveltumattomaksi

Liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklaa muutetaan siten, että liikenteestä vastaa-van henkilön hyvämaineisuuden palauttaminen on mahdollista aikaisintaan yhden vuoden kuluttua siitä päivästä, kun hyvämaineisuus menetettiin. Palautus on kuitenkin mahdollista vasta kun liikenteestä vastaava henkilö on osoittanut osallistuneensa asianmukaiseen koulutukseen vähintään kolmen kuukauden ajan tai suorittaneensa liikenteestä vastaavan henkilön ammatillisen pätevyyden osoittavan tutkinnon.

Luonnoksessa ei ole ehdotusta kolmen kuukauden ”asianmukaisen koulutuksen” mahdolliseksi sisällöksi. SKAL pitää tärkeänä, että vaadittavasta koulutuksesta tai tutkinnosta selkeästi säädetään liikennepalvelulaissa. Nykytilan kuvauksessa olisi hyvä todeta, kuinka paljon hyvän maineen menetyksiä on vuosittain.

Kansalliset sähköiset rekisterit

Liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklaan on lisätty vaatimukset liikenteestä vastaavien henkilöiden nimien ja ajoneuvojen rekisterinumeroiden sekä yrityksen palveluksessa olevien työntekijöiden lukumäärän ja yrityksen riskiluokituksen lisäämisestä kansallisiin sähköisiin rekistereihin. SKAL pitää näitä lisäyksiä tarpeellisina ja uskoo että ne parantavat mahdollisuuksia liikennelupien valvontaan.

SKAL pitää tärkeänä, että toiminnan laajentaminen ja häiriötilanteiden hoitaminen ei muodostu liian monimutkaiseksi ja jäykäksi. Siksi tarvitaan mahdollisuus, että luvanhaltijalla voi olla liikennelupa, joihin ei ole kohdistettu ajoneuvoa ja siihen liittyvää rekisterinumeroa. Esimerkiksi sellaisissa tilanteissa kun lupa on hankittu ennen ajoneuvon ostoa tai kun ajoneuvo on myyty, samoin jos on tarvetta nopeasti ottaa vara-auto käyttöön. Harmaan talouden torjumiseksi luvanhaltijan kaikilla käytössä olevilla autoilla on oltava kohdistettuna liikennelupa, mutta kaikille luville ei tarvitse olla kohdistettu autoa.

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys

Liikennepalvelulain 39 § Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentaminen

Liikenteen palveluista annetun lain 39 §:n 3 momenttiin esitetään lisättäväksi Rajavartioloitokselle itsenäinen ajon keskeytysoikeus silloin, jos kuljettajalla ei ole ammattipätevyysasiakirjaa mukana eikä ammattipätevyyttä ole muutoinkaan todennettavissa. Rajavartioloituksen ei tarvitsisi jatkossa enää nykyiseen tapaan pyytää poliisia tai Tullia ryhtymään kyseiseen toimenpiteeseen. SKAL pitää Autoliikenteen Työnantajaliiton tavoin esitystä hyvänä, koska sillä tehostetaan kuljettajien ammattipätevyysien valvontaa ja viranomaistoimintaa.

Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin

Tavaraliikenneasetuksen 10 artiklaan lisätään mahdollisuus, jonka perusteella jäsenvaltiot voivat säätää jäsenvaltioiden välisiin yhdistettyihin kuljetuksiin kuuluvien maantiekuljetusten alku- tai loppuosuuksien osalta vastaavanlaisia rajoituksia kuin kabotaasikuljetuksille on asetettu. Luonnoksen mukaan Suomessa suoritettavien kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettaviin tieosuuksiin esitetään sovellettavaksi kansallisesti samoja aika- ja kuljetusmäärärajoituksia kuin EU:n tava-raliikennelupa-asetuksen mukaisessa kabotaasiliikenteessä. SKAL kannattaa esitystä.

Tavaroiden ulkomaan kauppaan liittyen Suomessa satamien ja sisämaan välillä tehdään kuljetuksia, jotka ovat luonteeltaan puhtaasti kotimaan kuljetuksia, vaikka ne käsitteellisesti katsotaan osaksi direktiivin mukaisia yhdistettyjä kuljetuksia, kun ne tehdään 150 km säteellä satamasta. Näissä kuljetuksissa ei kuitenkaan saavuteta siirtymää maantiekuljetuksista muihin kuljetusmuotoihin, sillä tavaroiden kuljetukseen joka tapauksessa liittyy laivakuljetus. Tämän vuoksi niitä tulee esityksen mukaisesti rajoittaa kuten kabotaasiliikennettä.

Lähetetyt työntekijät

SKAL yhtyy lähetettyjä työntekijöitä koskien Autoliikenteen työnantajaliiton komment-teihin ja haluaa myös erityisesti korostaa valvonnan resurssien varmistamisen tärkeyttä.

Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentaminen ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikoihin

Ylikuormat

Ylikuormilla ajamisesta vastuulliseksi on ehdotuksen mukaan tarkoitus saattaa myös tavarankuljetuksen tilaaja, joka ottaa vastaan ja maksaa kuljetuksista, joissa on ollut ylikuormaa. Liikennepalvelulakia ehdotetaan ylikuormilla ajamisen osalta muutettavaksi niin, että vastuulliseksi saatetaan myös tavarankuljetuksen tilaaja, joka ottaa vastaan ja maksaa kuljetuksesta, jossa on ollut ylikuormaa. SKAL kannattaa tätä muutosta.

Liikennepalvelulain lisäksi ylikuormamaksulakia muutettaisiin niin, että ylikuormamaksun suorittaneella liikenteenharjoittajalla on oikeus saada maksun määrä kokonaan tai osaksi takaisin kuljetustehtävän antajan lisäksi tavarankuljetuksen maksaneelta ja vastaanottaneelta tilaajalta. SKAL kannattaa myös tätä muutosta.

Liikennepalvelulain 14 § Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus, 263 § Kuljetuksen tilausrikkomus ja Ylikuormamaksulain 16 § Kuljetustehtävän antajan tai tilaajan korvausvastuu

Edellä mainitut ehdotukset on luonnoksen mukaan tarkoitus toteuttaa liikennepalvelulain 14 ja 263 pykälisiin ja ylikuormamaksulain 16 pykälään tehtävillä muutoksilla.

SKAL katsoo, että edellä kerrotun tilaajan vastuun laajentamista koskevan tavoitteen toteutumiseksi liikennepalvelulain 14 pykälän perustelutekstiä on muutettava siten, että kohta ”tietoisesti edellyttänyt” tulee muuttaa muotoon ”on tiennyt tai olisi pitänyt tietää kuormasta” seuraavasti:

” Tavarankuljetuksen maksanut tilaaja laiminlyö selvitysvelvollisuutensa myös, mikäli tilaaja on ottanut vastaan kuorman, jonka massa yhdessä ajoneuvon omamassan kanssa ylittää ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan, ja tilaaja on tiennyt tai hänen pitäisi tietää, että kuljetus suoritetaan ylikuormalla...”

Vastaavalla tavalla SKAL katsoo, että liikennepalvelulain 263 pykälän kohdalla pykälän perusteluissa ja pykälätekstissä termi ”edellyttänyt” on muutettava muotoon ”on tiennyt tai olisi pitänyt tietää”. Ylikuormamaksulain 16 pykälässä tietoinen toimenpide tulee muuttaa muotoon ”tietoinen salliminen”.

Ajo- ja lepoajat

Liikennepalvelulakia ehdotetaan kuljettajan ajo- ja lepoaikarikkomusten osalta muutettavaksi niin, että vastuulliseksi palautetaan kuljetuksen suorittajan lisäksi myös kuljetuksen tilaaja tai aikataulun laatija. Tarvittava lisäys tehtäisiin liikennepalvelulain rangaistussäännöksiin.

Liikennepalvelulain 267 § Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

Liikennepalvelulain 267 pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi 3 kohta, jonka mukaisesti kuljetuksen tilaaja tai aikataulun laatija, joka on tietoisesti edellyttänyt kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä voida noudattaa, tuomitaan pykälän 1 momentin mukaisesti tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta sakkoon. SKAL katsoo ehdotetun muutoksen toteuttavan halutun muutoksen ja kannattaa ehdotusta.

Kuljetuspalvelun osapuolten vastuiden laajentaminen eräisiin rikkomuksiin

Tavaraliikennelupa-asetuksen 14 artiklaan lisätään kohta, jonka mukaisesti jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille kansainvälisten kuljetusten ja kabotaasiliikennettä koskevien sääntöjen noudattamatta jättämisestä johtuvista seuraamuksista. Tästä muutoksesta johtuen luonnoksessa ehdotetaan liikennepalvelulain rangaistussäännöksiin lisättäväksi lähettäjä, huolitsija, hankkija tai alihankkija vastuulliseksi kuljetuksen tilaajan lisäksi kuljetuksen tilausrikkomuksiin, mikäli ne ovat tienneet tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioiden pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyi tämän asetuksen rikkomista.

Liikennepalvelulain 263 § Kuljetuksen tilausrikkomus

Pykälää ehdotetaan muutettavaksi niin, että tavarankuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan lisäksi myös tavarankuljetuksen lähettäjä, huolitsija, hankkija tai alihankkija voitaisiin tuomita kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon, mikäli hän tahallaan tilaa tavarankuljetuksen laiminlyöden säädetyn selvitysvastuun. Pykälätekstissä laiminlyönti tältä osin on kohdistettu 2 momentin 1 ja 2 kohtiin, mutta pykälän perusteluissa 2 momentin 3 kohtaan. SKAL katsoo, että pykäläteksti on oikein ja edellyttää perustelujen tarkistamista vastaamaan pykälään tehtävän muutoksen sisältöä ja siten koskemaan 2 momentin 1 ja 2 kohtia.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja

Herrala Ari
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry