

15.01.2021

POL-2020-86383

Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 17.12.2020, VN/22062/2020

**Poliisihallituksen lausunto arviomuistiosta EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin kansallisen täytäntöönpanon ja kuljetuksen tilaajavastuiden toteuttamisesta**

1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on syksyllä 2020 käynnistänyt yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön kanssa EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin kansallista täytäntöönpanoa ja kuljetuksen tilaajavastuita käsittelevän säädöshakkeen. Työryhmän tekemän arviointityön pohjalta on laadittu nyt lausuttavana oleva arviomuistio. Arviomuistion tarkoituksena on muodostaa käsitys sidosryhmien näkemyksistä koskien säädöshakkeen etenemisvaihtoehtoja

EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin sosiaali- ja markkinaosio julkaistiin 31.7.2020 Euroopan unionin virallisessa lehdessä aiemmin neuvotteluissa saavutetun yhteisymmärryksen mukaisesti. Kuljetuksen tilaajavastuita koskevat kirjaukset perustuvat hallitusohjelman Luottamuksen ja tasa-arvoisten työmarkkinoiden Suomi –osassa, liitteessä 4 kirjattuihin toimenpiteisiin 18 ja 19 (Harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan toimenpideohjelman toimeenpanoryhmä).

Kansallisesti säädöshanke alkoi 21.10.2020 ja tämän jälkeen hankkeeseen nimettiin kaksi työryhmää. Valmistelusta ja ylätyöryhmän työn vetämisestä on päävastuussa liikenne- ja viestintäministeriö ja hanke toteutetaan yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön kanssa heidän ollessaan vastuussa alatyöryhmän työn vetämisestä. Hanke valmistellaan avoimessa vuorovaihtuksessa sidosryhmien ja muiden tahojen kanssa.

Arviomuistiossa käydään läpi liikkuvuuspaketin sisältöä, tulevia muutoksia sekä arvioidaan kansallisen lainsäädännön muutostarpeita. Lisäksi arviomuistiossa arvioidaan kuljetuksen tilaajavastuita koskevien hallitusohjelmakirjausten täytäntöönpanoa. Arviomuistio on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön valmistelijoiden toimesta yhteistyössä viranomaisista koostuvan päätyöryhmän jäsenten kanssa.

## 2 Poliisihallituksen lausunto

### Arviomuistio:

#### 13 artikla

Jäsenmaat voivat halutessaan ottaa käyttöön vapautukset ajo- ja lepoaikasäädöksistä ajoneuvoille tai ajoneuvoyhdistelmille, joita käytetään valmisbetonin tai rakennustyömaakoneiden kuljettamiseen rakennusyrityksen lukuun 100 kilometrin säteellä yrityksen toimipaikasta, edellyttäen että ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö.

Arvio: Sidosryhmältä vastaanotetussa esityksessä on esitetty perusteluita poikkeuksen kansalliseen käyttöönottoon mm. rakennustyömaakoneiden kuljettamisen joustavuuden parantamisella, kun siirtokuljetuksia voidaan suorittaa joustavammin hiljaisempina vuorokauden aikoina. Valmisbetonin kuljettamisen osalta poikkeuksen käyttöönottoa perustellaan mm. sillä, että aikakriittisen betonivalun kuljettamiseen kuljettajan pakolliset tauot sopivat huonosti, minkä lisäksi valmisbetoniauton kuljettaja kuluttaa merkittävän osan päivittäisestä työajastaan muuhun työhön kuin ajamiseen. Kyseisen poikkeuksen käyttöönottoa tarkastellaan valtioneuvoston asetuksen 507/2018 muuttamisen yhteydessä.

### Lausunto:

Jokainen uusi poikkeus lisää liikennevalvonnan ohjeistuksen ja valvontalinjausten tarvetta, erityisesti erilaisten määritelmien osalta.

Tässä tapauksessa valmisbetoni lienee valvonnassa helpokosti tunnistettavissa ja todennettavissa.

Rakennustyömaakone puolestaan vaatineen tarkemman määrittelyn siitä mitä sillä käytännössä tarkoitetaan.

100 kilometrin säteellä toimipaikasta -kirjaus on haasteellinen valvonnassa niin etäisyyden laskemisen, mittaamisen kuin toimipaikan määrittelyn osalta. Monilla yrityksillä on useita toimipaikkoja, joka mahdollistaa pidempienkin siirtymien kuljettamisen, kunhan jokin toimipaikoista täyttää tuon 100 kilometrin säteen vaatimuksen.

Lisäksi edellytetään, että ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö. Tämän toteaminen liikennevalvonnassa perustuu tällä hetkellä lähinnä vain kuljettajan kertomukseen, koska mitään asiakirjaa tai todistetta siitä ei tarvitse olla mukana eikä sellaista tarvitse esittää.

### Arviomuistio:

#### 3.2.2 Uudet kabotaasiliikenteen säädökset voimaan 21.2.2022

Kabotaasiliikenteessä tulee olla esittää selvät todisteet edellisestä kansainvälisestä kuljetuksesta sekä kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta. Mikäli ajoneuvolla on oltu kansainvälisen kuljetuksen kohdemaassa neljä päivää ennen sinne saapumista, kyseisen ajanjakson aikana suoritetuista matkoista on myös esitettävä todisteet.

### Lausunto:

Mitä tässä tapauksessa tarkoitetaan selvällä todisteella.

Käytännön valvontatyössä on todettu, että kuljettaja esittää yleensä vain ne todisteet (asiakirjat), joiden osalta hän olettaa toimineensa oikein, ja säännösten mukaisesti.

Mikäli selvää todistetta ei ole esittää, tulisi varmistaa, että valvojan on tuolloin mahdollisuus määrätä siitä riittävä seuraamus.

Arviomuistio:

EU:n liikenteenharjoittaja-asetus 1071/2009

1 Artikla: Soveltamisalan laajennus 2,5-3,5 t kansainvälisen liikenteen ajoneuvoihin tai yhdistelmiin 21.2.2022 alkaen siten, että myös niiltä vaaditaan jatkossa tavaraliikenteen yhteisölupa. Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät kansallisessa liikenteessä alle 3,5 t liikenteen ajoneuvot ja yhdistelmät.

Arvio: Laajennus vaatii muutoksen liikennepalvelulain 3 §:n (luvanvarainen toiminta tieliikenteessä) joko alakohtaan 2 tai vaihtoehtoisesti pykälään lisätään uusi alakohta. Samalla rekisteröitymisvelvollisuutta tavaraliikenteen harjoittajaksi tarkennettaisiin niin, että jatkossa palveluntarjoajan (luonnollinen tai oikeushenkilö) tulee ilmoittaa viranomaiselle y-tunnus sekä kaupallisessa tavaraliikenteessä olevien 2-3,5 t ajoneuvojen rekisterinumerot. Lisäksi mm. rekisteröimisvelvollisuus tavaraliikenteen harjoittajaksi kevyillä hyötyajoneuvoilla tehtäisiin velvoittavaksi. Edellä mainituilla kansallisen lainsäädännön tarkennuksilla parannetaan valvonnan edellytyksiä ja tasapuolisten kilpailuedellytysten toteutumista.

Lausunto:

Mikäli liikennevalvonnassa tavataan ajoneuvo, jonka osalta ei ole voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti huolehdittu rekisteröintivelvollisuudesta liikenteenvalvoja voi nykyisen lainsäädännön mukaan ainoastaan kehottaa kuljettajaa hoitamaan rekisteröitymisvelvoitteen saannoksen edellyttämälle tasolle. Lisäksi laiminlyönnistä ilmoitetaan liikenne- ja viestintävirasto Trafcomille.

Valvonnan vaikuttavuutta voitaisiin tehostaa esimerkiksi hallinnollisella liikennevirhemaksulla, joka olisi mahdollista määrätä myös kuljetusyritykselle, eikä vain kuljettajalle.

Arviomuistio:

6 Kuljetuksen tilaajavastuiden laajentaminen

Arvio toteutuksesta:

Tavoitteena on harmaan talouden torjunnan edistämiseksi vähentää ylikuormilla ajamista sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomista maanteillä edistämällä liikenneturvallisuutta ja reilumpaa kuljetusalan kilpailua. Arvion mukaan tavoitteeseen aiotaan päästä laajentamalla kuljetuksen tilaajan vastuita liittyen tavarankuljetuksen suorittajan ylikuormilla ajamiseen ja kuljetuksen tilaajan tai aikataulun laatijan vastuuta ajo- ja lepoaika rikkomuksiin.

Ylikuormilla ajamisen osalta liikennepalvelulakia ehdotettaisiin muutettavaksi niin, että vastuulliseksi saatetaan myös tavarankuljetuksen tilaaja, jo-

ka ottaa vastaan ja maksaa kuljetuksesta, jossa on ollut ylikuormaa. Liikennepalvelulain lisäksi ylikuormamaksulakia muutettaisiin niin, että ylikuormamaksun suorittaneella liikenteenharjoittajalla on oikeus saada maksun määrä kokonaan tai osaksi takaisin kuljetehtävän antajan lisäksi kuljetuksen maksaneelta ja vastaanottaneelta tilaajalta.

Kuljettajan ajo- ja lepoaikarikkomusten osalta liikennepalvelulakia ehdotettaisiin muutettavaksi niin, että vastuulliseksi palautetaan kuljetuksen suorittajan lisäksi myös kuljetuksen tilaaja tai aikataulun laatija, mikäli voidaan osoittaa kuljetuksen tilaajan tai aikataulun laatijan vaatineen ajo- ja lepoaikojen rikkomista.

Tyypillisesti kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus tapahtuu jo ennen kuljetussopimuksen tekemistä. Tässä tapauksessa kuljetuksen tilaajan vastuu toteutuisi vasta myöhäisemmässä vaiheessa, joskin ennen rikkomuksen tapahtumista. Myös valvonta tapahtuisi jälkikäteen eikä ennakoon, kuten tilaajan selvitysvelvollisuutta tyypillisesti valvotaan. Niin ylikuormilla ajamiseen kuin ajo- ja lepoaikojen rikkomiseen liittyvän kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus tulisi pystyä valvomaan jälkikäteen esimerkiksi kuljetusasiakirjojen, punnitusasiakirjojen, haastatteluiden ja ajo- ja lepoaikatietojen pohjalta. Työryhmän arvion mukaan tässä yhteydessä tullaan harkitsemaan hallinnollisten maksuseuraamusten mahdollisuutta.

#### Lausunto:

Arviomuistiossa on viitattu vanhan tieliikennelain 87 §:ään. Nykyisin tämä toimivaltuus sisältyy voimassa olevan tieliikennelain 182 §:n 2 momenttiin (ks. HE 180/2017 vp, s. 278).

Valvonnan kannalta vastuiden määrittely tulisi tehdä yksinkertaisesti ja sen ohella järjestää erillinen mekanismi kulujen kattamiseksi maksuvelvollisen ja mahdollisen oikean vastuussa olevan kesken. Tätähän käytetään nykyisellään pysäköintivirhemaksujen ja liikennevirhemaksujen kohdalla silloin, kun maksu on määrätty muulle kuin niin sanotulle oikealle kuljettajalle.

Tavoitteena tulisi olla, että liikenteenvalvoja pystyisi tekemään ratkaisun jo valvontatilanteessa määräämällä esim. hallinnollisen seuraamuksen, jolla saatu laiton hyöty saataisiin samalla perittyä.

Mikäli asia siirtyisi poliisin esitutkintaan ja siinä yhteydessä suoritettavaan jälkikäteiseen arviointiin ei asia välttämättä selviäisi esitutkinnan yhteydessä sen enempää kuin mitä sitä itse valvontatilanteessa on pystytty selvittämään.

Poliisiylitarkastaja

Hannu Kautto

Poliisitarkastaja

Kari Onninen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 15.01.2021 klo 14:31. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaa-  
mosta.

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo@lvm.fi

Tiedoksi

Poliisihallitus, esikunta  
Poliisihallitus, poliisiylitarkastaja Karl Linderborg