

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

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta. Liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy tiekuljetuksiin ja erityisesti kappaletavara- ja pakettiliikenteeseen, joten painotamme tätä näkökulmaa lausunnossa.

YLEISTÄ

Yleisellä tasolla pidämme hyvänä, että tilaajavastuuta laajennetaan ylikuormilla ajamiseen sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomiseen.

Pidämme myös hyvänä, että kabotaasiliikenteessä noudatetaan yhtenäisiä sääntöjä myös yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksilla. Sillä ei ole kuljetusten kannalta kovin suurta käytännön merkitystä, mutta helpottaisi selvästi kabotaasin valvontaa. On selkeää, kun kabotaasia koskee vain yhdet yhtenäiset säännöt.

Muutosasetuksella (EU) 2020/1055 maantieliikenteen harjoittajien ammattiin pääsyä koskevat säännöt laajenevat kansainvälisessä liikenteessä koskemaan myös kokonaispainoltaan yli 2,5 tonnin ja enintään 3,5 tonnin ajoneuvoja. On luontevaa, että ehdotuksen mukaisesti kotimaanliikenteessä rekisteröitymisvelvollisuuden alaraja nostetaan yli 2,0 tonnista 2,5 tonniin. On myös hyvä, että rekisteröitymisvelvollisuuden ehtoja on tiukennettu ja sen noudattamatta jättäminen on sanktioitu. Samoin ajoneuvon rekisteröitymisvelvollisuuden liikenneasioiden rekisteriin laajentaminen koskemaan myös 2,5–3,5 tonnin ajoneuvoja on hyvä. Keskeistä on, että näitä sääntöjä myös valvotaan riittävästi.

Ainakin luonnoksen sivulla kahdeksan neljässä kappaleessa on käytetty sanaa ”kuski”. Mielestämme olisi parempi käyttää systemaattisesti kaikkialla sanaa ”kuljettaja”.

Lisäksi yhdyimme Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n lausunnon kohtaan 3, joka on kirjoitettu tähän lausunnon loppuun saman sanaisina Autoliikenteen Työnantajaliiton lausunnon kanssa.

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus ja vastuu ylikuormista: liikenteen palveluista annetun lain 14 § ja 263 §

Liikenteen palveluista annetun lain 14 §:n 2 momenttiin esitetään lisättäväksi uusi 3 kohta, jossa tavarankuljetuksen tilaajalle asetettaisiin ennen kuljetuksesta sopimista velvollisuus selvittää, ettei kuljetuksen suorittajan ajoneuvon kokonaisuudessa ylitä kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna suurimpia sallittuja enimmäismassoja. Valittu toteutustapa on parempi kuin hallituksen esitysluonnoksessa kerrottu esityksen valmisteluvaiheen vaihtoehto (s. 70). Vaihtoehto olisi koskenut rajaamattomana kaikkia kuljetuksia ja johtanut siihen, että esimerkiksi jokainen kuljetusyrityksen alihankkijan ajoneuvo olisi jouduttu punnitsemaan niiden saapuessa tavaraterminaaliin tai -varastoon ennen kuorman vastaanottamista. Tämä olisi aiheuttanut merkittävää kustannusten lisääntymistä, kuljettajien työaikojen pidentymistä ja kuljetusaikataulujen hidastumista.

Liikenteen palveluista annetun lain 263 §:ään esitetään puolestaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja voitaisiin tuomita kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon tietyissä ylikuormatilanteissa. Tilaja voisi vapautua esityksen perusteluiden mukaan vastuusta kaikkien seuraavien edellytysten täytyessä: 1) kuljetuksen suorittaja on kuormannut ajoneuvoon ylikuormaa tilaajan tietämättä, 2) kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tilaajalle, ettei ajoneuvoa ole ylikuormattu, 3) tilaaja ei ole voinut tietää ylikuormasta ja 4) tilaaja on huolehtinut kuljetussopimuksessa, ettei alihankkijana toimiva kuljetusyritys kuljeta ylikuormia. Kyseiset perusteluissa mainitut vastuusta vapautumisen edellytykset eivät vastaa itse säädöstekstiin kirjattua.

Säädöstekstiin kirjatun mukaisesti tilaajan ylikuormavastuu edellyttäisi – samalla tavalla kuin 267 §:n tilaajan vastuu ajo- ja lepoaikarikkomuksista – että kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai, kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuorman kuljettaminen edellyttää ylikuormaa, ja tilaaja silti edellyttää kuormaamaan ajoneuvoon ylikuormaa. Tämän säädöstekstikirjauksen osalta Logistiikkayritysten Liitolla ei ole huomautettavaa, mutta säännöksen perustelut eivät vastaa säädöstekstiä, vaan ne asettavat tilaajan vastuusta vapautumiselle tiukemmat edellytykset.

Vastuusta vapautumiseen tulisi riittää se, että tilaaja on huolehtinut kuljetussopimuksessa, ettei alihankkijana toimiva kuljetusyritys kuljeta ylikuormia. Se vastaisi silloin muun muassa yleisen tilaajavastuulain 5 §:n 6 momentin osalta omaksuttua viranomaistulkintaa ja oikeuskäytäntöä, samoin kuin työsopimuslain 11 a luvun 13 §:ä. Esitämme, että 263 §:n perusteluita muutetaan tämän mukaisesti.

Käytännön kannalta on myös ongelmallista tilanne, jossa tilaaja huomaa kuormaa vastaanottaessaan esimerkiksi massatavaran vaa'alla, että ajoneuvo on ylikuormattu. Pitääkö tilaajan kieltäytyä vastaanottamasta kuormaa, jotta tilaaja vapautuisi vastuusta sen osalta? Toisaalta silloinhan tilaaja edellyttää tietoisena ylikuormasta, että kuljetuksen suorittaja kuljettaa ajoneuvon muualle ylikuormattuna – laukaiseeko tämäkin tilaajan vastuun ylikuormasta? Vai saisiko tilaaja vastaanottaa ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan mukaisen kuorman ja edellyttää kuljetuksen suorittajan viemään ylikuorman osuuden kuormasta muualle ilman, että tilaajalle tulisi vastuuta ylikuormasta?

Perusteluissa on mainittu, että ylikuormamaksulain 4 §:n sisältämää viiden (tai kymmenen) prosentin ylityksen rajaa ylikuormamaksun määräämisessä voidaan soveltaa myös tilaajan vastuun osalta. Tämä on erittäin hyvä, sillä esimerkiksi sään vaihtelut kuljetuksen aikana tuovat haasteita myös tilaajan vastuun osalta. Tätä ei ole kuitenkaan kirjattu itse säädöstekstiin. Viittaus ylikuormamaksulain 4 §:ään tulisikin nimenomaisesti lisätä esitettyyn liikennepalvelulain 263 §:n 2 momenttiin, koska kyse on rangaistusvastuun rajauksesta, jonka pitää ilmetä suoraan säädöstekstistä.

Aaltonen Pekka
Logistiikkayritysten Liitto ry