

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

**LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ EDUSKUNNALLE LAIKSI LIIKENTEEN
PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISESTA JA SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI
(HE 194/2021 vp)**

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry haluavat kunnioittavasti esittää yhteisenä lausuntonaan hallituksen esityksestä eduskunnalle HE 194/2021 vp seuraavaa:

1. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentaminen: liikenteen palveluista annetun lain 39 §

Liikenteen palveluista annetun lain 39 §:n 3 momenttiin esitetään lisättäväksi Rajavartiolaitokselle itsenäinen ajon keskeytysoikeus silloin, jos kuljettajalla ei ole ammattipätevyysasiakirjaa mukana eikä ammattipätevyyttä ole muutoinkaan todennettavissa. Rajavartiolaitoksen ei tarvitsisi jatkossa enää nykyiseen tapaan pyytää poliisia tai Tullia ryhtymään kyseiseen toimenpiteeseen.

Pidämme esitystä hyvänä, koska sillä tehostetaan kuljettajien ammattipätevyyksien valvontaa ja viranomaistoimintaa.

2. 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 kokonaismassa ylitä kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna suurimpia sallittuja enimmäismassoja.

Pidämme käytännön kannalta hyvänä, että perusteluihin on lisätty seuraavaa: *”Pitkäaikaisissa jatkuvaa kuljetustoimintaa sisältävissä kuljetussopimuksissa selvitysvelvollisuuden täyttämiseen riittäisi, että osapuolten kesken on sovittu, ettei kuljetuksen suorittaja kuljeta kuormia, jotka kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna ylittävät kuljetuksessa käytetyn ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan, eikä tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja ota ylikuormia vastaan.”*

Tämä vastaa muun muassa yleisen tilaajavastuulain 5 §:n 6 momentin osalta omaksuttua viranomaistulkintaa ja oikeuskäytäntöä, samoin kuin työsopimuslain 11 a

luvun 13 §:ä (tilaajan vastuu koskien alihankkijan laittomasti maassa oleskelevasta työntekijästä aiheutuvia seuraamus- ja palauttamismaksuja sekä palkkasaatavia).

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. Tilaaja voisi vapautua esityksen perusteluiden mukaan vastuusta vain seuraavien edellytysten täytyessä: 1) tilaaja on tehnyt 14 §:n 2 momentin 3 kohdan selvityksen, 2) kuljetuksen suorittaja on tilaajan selvityksestä huolimatta kuormannut ajoneuvoon ylikuorman, 3) tilaaja ei ole voinut tietää ylikuormasta, 4) tilaaja ei ole voinut mistään luotettavasti tarkistaa ylikuorman olemassaoloa vastaanottaessaan kuorman. Kyseiset perusteluissa mainitut vastuusta vapautumisen edellytykset eivät vastaa itse säädöstekstiin kirjattua.

Itse säädöstekstiin kirjatun mukaisesti tilaajan ylikuormavastuu edellyttäisi – samalla tavalla kuin 267 §:n tilaajan vastuu ajo- ja lepoaika-rikkomuksista – että kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai, kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuorman kuljettaminen edellyttää ylikuormaa, ja tilaaja silti vastaanottaa kuorman. Tämän säädöstekstikirjauksen osalta ei ole huomautettavaa, mutta säännöksen perustelut eivät vastaa itse säädöstekstiä. Perusteluja tulisikin muuttaa tältä osin.

Lisäksi perusteluista puuttuu täysin 14 §:n 2 momentin 3 kohdan perusteluissa mainittu vastuusta vapautumisen tilanne: kuljetussopimuksessa on sovittu, ettei kuljetuksen suorittaja kuljeta ylikuormia. Tämä tulisi lisätä myös 263 §:n perusteluihin.

Esitetty tilaajan vastuu ylikuormista aiheuttaa monia käytännön ongelmia, joihin ei ole otettu esityksessä kantaa. Esimerkiksi jos tilaaja huomaa kuormaa vastaanottaessaan massatavaran vaa’alla, että ajoneuvo on ylikuormattu, tilaajan pitää esitetyn 263 §:n 2 momentin mukaisesti kieltäytyä vastaanottamasta kuormaa, jotta ei syyllistyisi kuljetuksen tilausrikkomukseen. 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 prosentin ylityksen rajaa ylikuormamaksun määrittämisessä voidaan soveltaa myös tilaajan ylikuormavastuun 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 rajasta, jonka pitää ilmetä suoraan säädöstekstistä.

3. Kuljetuksen tilausrikkomuksen piirin laajentaminen: liikenteen palveluista annetun lain 263 §

EU:n Liikkuvuuspakettiin kuuluvan asetuksen (EU) 2020/1055 2(7) artiklan mukaan jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen II ja III luvun noudattamatta jättämisestä määrättävistä seuraamuksista, jos ne tiesivät tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyy kyseisen asetuksen rikkomista.

Liikenteen palveluista annetun lain 263 §:ään esitetään lisättäväksi uusi 3 momentti, jonka mukaan kyseiset tahot voitaisiin tuomita edellä mainituissa tilanteissa kuljetuksen tilausrikkomuksesta.

Pidämme esitystä hyvänä, koska sillä tilkitään kuljetusketjussa nykyisin olevia aukkoja koskien eri toimijoiden vastuuta kuljetuksen suorittajalta vaadittavasta tavaraliikenneluvasta.

4. Tilaajan vastuu ajo- ja lepoaika-rikkomuksista: liikenteen palveluista annetun lain 267 §

Liikenteen palveluista annetun lain 267 §:n 2 momenttiin esitetään lisättäväksi uusi 3 kohta kuljetuksen tilaajan ja aikataulun laatijan vastuusta ajo- ja lepoaika-rikkomuksista. Perusteluiden mukaan esitys tarkoittaisi käytännössä aiemman tieliikennelain (267/1981) 105 a §:n rangaistussäännöksen palauttamista teknisin muutoksin.

Toisin kuin 14 §:ssä ja sitä koskevassa 263 §:n rangaistussäännöksessä, tilaajan vastuu ajo- ja lepoaika-rikkomuksista koskisi myös yksityishenkilöitä, mitä pidämme erittäin tärkeänä. Aiemman tieliikennelain (267/1981) 105 a §:n rangaistussäännös koski samalla tavalla myös yksityishenkilöitä, joiden osuus on esimerkiksi linja-autoliikenteen tilausajojen tilaajina merkittävä.

Pidämme esitystä hyvänä, koska sillä ennaltaehkäistään kuljettajien ajo- ja lepoaika-rikkomuksia ja liikenneonnettomuuksia.

5. Laki työntekijöiden lähettämisestä

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry ovat osallistuneet EU:n Liikkuvuuspaketin sisältämien kuljettajien lähettämistä koskevien erityissäännösten kansallista toimeenpanoa valmistelleen alatyöryhmän työskentelyyn. Näkemyksemme lainsäädännön sisällön osalta on otettu huomioon alatyöryhmän työskentelyvaiheessa ja hallituksen esityksessä.

Pidämme esitystä hyvänä, koska esitetyillä säännöksillä toisesta EU-jäsenvaltiosta Suomeen lähetetyt kuljettajat asetetaan tasavertaiseen asemaan Suomeen sijoittautuneiden tavara- ja linja-autoyritysten palveluksessa Suomessa työskentelevien työntekijöiden kanssa koskien työsuhteen keskeisiä ehtoja. Säännöksillä selkeytetään ja yhtenäistetään nykyisin jäsenvaltiokohtaisesti vaihtelevat säännökset. Niiden myötä kuljettajat saadaan vihdoinkin yhdenvertaiseen asemaan muiden alojen lähetettyjen työntekijöiden kanssa, millä on myös iso merkitys kuljetusalan toimijoiden välisen kilpailuneutraliteetin osalta.

Haluamme painottaa tältä osin valvonnan resurssien varmistamisen tärkeyttä. Lähetettyjen kuljettajien valvontaan liittyy huomattavasti aiempaa enemmän viranomaisten välistä yhteistyötä. Lähetettyjen kuljettajien valvonnalle tulee luoda yhteiset menettelytavat, varmistaa riittävä määrä valvojia ja kouluttaa valvojat. Vain riittävien resurssien varmistamisella voidaan saavuttaa lähettämistä koskevien säännösten tavoitteet.

Helsingissä 22. päivänä marraskuuta 2021

AUTOLIIKENTEEEN
TYÖNANTAJALIITTO RY

AUTO- JA KULJETUSALAN
TYÖNTEKIJÄLIITTO RY

Mari Vasarainen
toimitusjohtaja

Pekka Lehtonen
vt. puheenjohtaja

Harri Pasanen
2. varapuheenjohtaja