



Eduskunta  
Liikenne- ja viestintävaliokunta  
LiV@eduskunta.fi

**LAUSUNTO**

23.11.2021

## **Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi. HE 194/2021 vp**

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

### **Yleinen näkökulma**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palvelusta annettua laki, työntekijöiden lähettämisestä annettua lain muuttamisesta annettua lakia, työntekijöiden lähettämistä annettua lakia ja ylikuormamaksusta annettua lakia.

Suurin osa esityksestä koskee niin sanotun EU:n tieliikenteen liikkuvuuspakettia. Kyseessä on siis EU-lainsäädännön (direktiivien ja asetus) täytäntöönpano kansalliseen lakiin. Liikkuvuuspaketti oli pitkän työn ja monien kompromissien summa. Se ei ole täydellinen, mutta vie kuitenkin kokonaisuutena tavaraliikenteen näkökulmasta lainsäädäntöä oikean suuntaan.

### **Yksityiskohtia**

#### *Tavaraliikenteen kevyet hyötyajoneuvot*

Tavaraliikenteen ammattiin pääsyn osalta muutosasetus (EU) 2020/1055 laajentaa säännöt koskemaan myös yli 2,5 tonnin ja enintään 3,5 tonnin ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä, jotka toimivat kansainvälisessä liikenteessä. Suomessa on voimassa yli 2,0 tonnin ja enintään 3,5 tonnin ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä tavaraliikennettä harjoittavien rekisteröitymisvelvollisuus Liikenne- ja viestintävirastolle. On luontevaa, että rekisteröitymisvelvollisuus nostetaan myös kansallisesti 2,5 tonniin nykyisestä 2,0 tonnista. On myös hyvä, että näiltä rekisteröityneiltä edellytetään jatkossa Y-tunnusta. Rekisteröimättömyys tehdään nyt myös selkeästi rangaistavaksi. Kannatamme näitä muutoksia.

## *Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin*

Muutosasetus (EU) 2020/1055 10 artiklan uudessa 7 kohdassa annetaan liikkumavaran yhdistettyjen kuljetusten kabotaasikuljetusten kansalliseen määrittelyyn. Esityksenä on, että Suomessa yhdistettyihin kuljetuksiin sovelletaan samoja aika- ja kuljetusmäärärajoituksia kuin yleisissä kabotaasisäännöissä. Kannatamme tätä esitystä, koska sen merkitys on käytännössä kuljetusten kannalta pieni, mutta selkeyttää kabotaasin valvontaa.

## *Kuljetusten tilaajan vastuiden laajentaminen ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikoihin.*

Olemme käyneet näitä kohtia läpi lainvalmistelun eri vaiheissa LVM:n kanssa ja olemme jo aikaisemmin muodostaneet yhteisiä kantoja Autoliikenteen Työnantajaliito ry:n (ALT) kanssa. Emme ota kantaa henkilöliikennettä koskeviin asioihin. Yhdymme seuraavilta osin ALT:n lausuntoon.

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 lepoaikarikkomuksista – 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 tulisiikin 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?

263 §:n toinen momentti on epäselvä myös siinä tapauksessa, että kuljetuksen tilaaja on lähettäjä, joka on maksanut ja antanut ylisuuren kuorman kuljetettavaksi. Kyseinen kohta olisi selkeämpi, jos se olisi kirjoitettu seuraavasti:

*Kuljetuksen tilausrikkomuksesta tuomitaan myös tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, jos kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai olosuhteista muutoin on selvästi ilmennyt, että kuljetussopimuksen mukaisen kuorman kuljettaminen edellyttää 14 §:n 2 momentin 3 kohdassa mainittua ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan ylittämistä, ja tavarankuljetuksen maksanut tilaaja tai tämän edustaja on tästä huolimatta antanut kuorman kuljetettavaksi tai vastaanottanut kuorman.*

Perusteluissa on mainittu, että ylikuormamaksulain 4 §:n sisältämää viiden prosentin ylityksen rajaa ylikuormamaksun määräämisessä 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 tulisiikin nimenomaisesti lisätä esitettyyn liikennepalvelulain 263 §:n 2 momenttiin, koska kyse on rangaistusvastuun rajasta, jonka pitää ilmetä suoraan säädöstekstistä.

Lisäksi haluamme todeta liitomme omana havaintona, että 14 § *Tavaraliikenteen tilaajan selvitysvelvollisuus* kohdassa 3 lienee puute, koska se ei sisällä ajoneuvoyhdistelmiä. Kohdassa lukee: 3) kuljetuksen suorittajan ajoneuvon suurin sallittu kokonaismassa ei kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna ylity. Kohta tulisi korjata seuraavasti: 3) kuljetuksen suorittajan ajoneuvon *tai ajoneuvoyhdistelmän* suurin sallittu kokonaismassa ei kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna ylity.

Tilaajan vastuu ajo- ja lepoaikarikkomuksista: 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 lepoaikarikkomuksista.



Perusteluiden mukaan esitys tarkoittaisi käytännössä aiemman tieliikennelain (267/1981) 105 a §:n rangaistussäännöksen palauttamista teknisin muutoksin. Pidämme tätä esitystä hyvänä, sillä se estää ajo- ja lepoaikarikkomuksia sekä vähentää sitä kautta onnettomuuksia.

Logistiikkayritysten Liitto ry edustaa merkittäviä logistiikkaoperaattoreita Suomessa. Jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto on yli 1,0 miljardia euroa ja yritykset työllistävät noin 4000 henkilöä suoraan ja alihankintana noin 4000 henkilöä.

Kunnioittavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen  
Toimitusjohtaja

