

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 194/2021 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 194/2021 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta annettua lakia, työntekijöiden lähettämisestä annettua lakia ja ylikuormamaksusta annettua lakia. Lakimuutosten on tarkoitus tulla voimaan 1.2.2022.

Esityksen tavoitteena on yhdenmukaistaa tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädäntöä, edistää reilua ja tasapuolista kilpailua sekä parantaa valvontaviranomaisten toimintaedellytyksiä ja liikenneturvallisuutta. 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 viranomaisten 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, työryhmien osalta olisi ollut parannettavaa. 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.

Tästä työryhmävaiheen puutteellisuudesta huolimatta lain valmistelu on kokonaisuudessaan ollut hyvää ja sidosryhmillä on ollut mahdollisuus esittää kommenttejaan. SKAL:n luonnosvaiheessa esittämiä kantoja on huomioitu lopullisessa esityksessä mm. kuljetuksen tilausrikkomusta koskevien viittausten, liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuden palauttamisen ja ylikuormien tilaajavastuun osalta.

Liikennelupalainsäädäntö

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

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

Tavaraliikenteen yhteisölupa-asetuksen soveltamisalaa on muutettu siten, että 2,5 – 3,5 tonnin painoisilta ajoneuvoilta edellytetään liikennelupa kansainvälisessä liikenteessä 21.5.2022 alkaen. Tästä huolimatta kansallisen liikennelupavaatimuksen sijaan esityksessä 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 myös taksiryttäjiltä edellytetään koulutusta ja koetta, jäisi pakettiautoliikenne yksin ilman minkäänlaista osaamisvaatimusta ryttäjälle. Tavaraliikenteen yhteisöluvan hakijalta vaadittavaa koetta ei voi pitää kohtuuttomana. Osaamisen osoittamista on helpotettu luopumalla pakollisesta koulutuksesta ja mahdollistamalla kokeen suorittaminen sähköisenä 20 paikkakunnalla henkilölle sopivana ajankohtana.

Liikennepalvelulain 17 § Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Esityksessä ehdotetaan, 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 yksinkertaisemmin, 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. Esityksessä ehdotetaan, 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 on 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.

Henkilön hyvän maineen menettäminen ja palauttaminen

Liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklaa on muutettu siten, että liikenteestä vastaavan 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.

Esityksessä ehdotetaan, että henkilön hyvän maineen palauttamisen edellytyksenä on yhden vuoden määräajan lisäksi, että henkilö on soveltumattomaksi julistamista koskevan päätöksen tekemisen jälkeen suorittanut hyväksytysti liikenneyritystäjätutkinnon. SKAL pitää hyvänä, että vaadittavasta koulutuksesta tai tutkinnosta selkeästi säädetään liikennepalvelulaissa.

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 liikennelupia, 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 luvulle 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 ehdotetaan 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. SKAL pitää ehdotusta hyvänä, koska sillä tehostetaan kuljettajien ammattipätevyyksien valvontaa ja viranomaistoimintaa.

Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin

Tavaraliikenneasetuksen 10 artiklaan on lisätty mahdollisuus, jonka perusteella jäsenvaltiot voivat säätää jäsenvaltioiden välisiin yhdistettyihin kuljetuksiin kuuluvien maantiekuljetusten alkua- tai loppuosuuksien osalta vastaavanlaisia rajoituksia kuin kabotaasikuljetuksille on asetettu. Esityksen mukaan Suomessa suoritettavien kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettaviin tieosuuksiin ehdotetaan sovellettavaksi kansallisesti samoja aika- ja kuljetusmäärärajoituksia kuin EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisessa kabotaasiliikenteessä. SKAL kannattaa ehdotusta.

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.

Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentaminen ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikoihin

SKAL katsoo, että hallitusohjelman mukaisella kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisella ylikuormilla ajamiseen sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomiseen on harmaata taloutta vähentävä vaikutus, ja kannattaa näitä laajennuksia.

Ylikuormat

Ylikuormilla ajamisesta vastuulliseksi on esityksen mukaan tarkoitus saattaa myös tavarankuljetuksen tilaaja. Liikennepalvelulain 14 §:ää ja 263 §:ää ehdotetaan muutettavaksi niin, että vastuulliseksi saatetaan myös tavarankuljetuksen tilaaja, joka ottaa vastaan ja maksaa kuljetuksesta, jossa on ollut ylikuormaa. SKAL kannattaa tätä ehdotusta.

Perusteluissa on mainittu, että ylikuormamaksulain 4 §:n sisältämää viiden prosentin ylityksen rajaa ylikuormamaksun määräämisessä voidaan soveltaa myös tilaajan ylikuormavastuun osalta. SKAL pitää tämän ylitysmahdollisuuden soveltamista joissain tilanteissa tarpeellisenä, sillä esimerkiksi sään vaihtelut kuljetuksen aikana tuovat haasteita myös tilaajan vastuun osalta. Missään olosuhteissa tilaajalle tai vastaanottajalle ei kuitenkaan saisi olla sallittua maksaa kuljetusmaksua suurimman sallitun kokonaismassan ylittävästä kuorman osasta.

Liikennepalvelulain lisäksi ylikuormamaksulain 16 §:ää ehdotetaan muutettavaksi 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 ehdotusta.

Ajo- ja lepoajat

Liikennepalvelulakia esitetään kuljettajan ajo- ja lepoaika-rikkomusten osalta muutettavaksi niin, että vastuulliseksi palautetaan kuljetuksen suorittajan lisäksi myös kuljetuksen tilaaja tai aikataulun laatija. Lain 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 ehdotuksen toteuttavan tarvittavan muutoksen ja kannattaa ehdotusta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja