

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

Liikenne- ja viestintävaliokunta

24.11.2021

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



- **Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista 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 laajentamalla kuljetuksen tilaajan vastuita ylikuormilla ajamisen sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomisen osalta**
- **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, pakettiautot

- Tavaraliikenteen yhteisölupa-asetuksen soveltamisalaa on muutettu siten, että 2,5 – 3,5 tonnin painoisilta ajoneuvoilta edellytetään liikennelupa kansainvälisessä liikenteessä 21.5.2022 alkaen
- Kansallisen liikennelupavaatimuksen sijaan ehdotetaan
 - tarkempia edellytyksiä liikennepalvelulain 16 §:n mukaiselle rekisteröitymiselle
 - rekisteröitymisvelvollisuuden alarajaa nostettavaksi 2 tonnista 2,5 tonniin
 - ennen rekisteröitymistä vaativan toiminnan aloittamista palveluntarjoajan velvollisuutta ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastoon voimassa oleva Y-tunnus
 - rekisteröitymisvelvollisuuden laiminlyönnin rinnastamista luvattomaan ammattimaisen liikenteen harjoittamiseen

Liikennelupalainsäädäntö, pakettiautot

- Edellä mainitut muutokset ovat hyviä ja oikeansuuntaisia
- Nämä muutokset kuitenkin jättävät edelleen kaksi erilaista järjestelmää samanlaisille pakettiautoille
 - Torniolainen pakettiautokuljetuksia tarjoava yritys olisi eri tilanteessa riippuen siitä, onko kuljetettava tavara menossa Pelloon vai Haaparantaan
- Säädös monimutkaistuu

Liikennelupalainsäädäntö, pakettiautot

- **SKAL esittää, että sekä kansainvälisessä, että kansallisessa liikenteessä vaatimukset ovat samanlaiset eli liikennelupa pakettiautoille**
 - tavaraliikennelupavaatimus siis koskemaan 2,5-3,5 t ajoneuvoja myös kansallisella tasolla
 - 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

Liikennelupalainsäädäntö, pakettiautot

- **Vaihtoehtoisissa toteuttamistavoissa on tuotu edellä esitetty lupavaihtoehto esiin, mutta nähty se valmistelutyössä raskaana vaihtoehtona asetettuun tavoitteeseen nähden**
- **SKAL on eri mieltä ja toteaa sen yksinkertaiseksi ja kevyesti säädettäväksi**
 - **yhdenlaiset tavaraliikennelupasäädökset, jotka ovat samat kaikille, tulevat pykäliin samalla kertaa yhdellä kirjoituksella sekä kansallisiin, että kansainvälisiin pakettiautokuljetuksiin**
 - **aiemmin Suomessa edellytettiin tavaraliikennelupaa kaikilta yli 2 tonnin kokonaispainon ylittävillä ajoneuvoilla suoritetuilta kuljetuksilta, eikä tämä vaatimus käytännössä aiheuttanut ongelmia**

Liikennelupalainsäädäntö, pakettiautot

- Kun myös taksiyrittäjiltä nykyään edellytetään koulutusta ja koetta, jäisi pakettiautoliikenne yksin ilman minkäänlaista osaamisvaatimusta yrittäjälle
- 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

Liikennelupalainsäädäntö, ajoneuvon rekisteröinti

- **Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijalle ehdotetaan velvollisuutta huolehtia, että sen liikenteessä käyttämä ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa ja asia on merkitty liikenneasioiden rekisteriin**
- **Sama vaatimus koskisi myös pakettiautokuljetuksia tarjoavaksi rekisteröityneelle palveluntarjoajalle**
- **SKAL kannattaa ehdotusta ja pitää sitä tärkeänä**
- **Samalla SKAL toteaa, että tämäkin kokonaisuus tulisi hoidettua yksinkertaisemmin, kun palveluntarjoajaksi rekisteröitymisen sijasta kaikilla tavarakuljetuksia yli 2,5 tonnin ajoneuvolla tarjoavilla olisi samanlainen lupavaatimus**

Liikennelupalainsäädäntö

- **Liikenteenharjoittaja-asetukseen on lisätty vaatimukset liikenteestä vastaavien henkilöiden nimien ja ajoneuvojen rekisterinumeroiden sekä yrityksen palveluksessa olevien työntekijöiden lukumäärän ja yrityksen riskiluokituksen lisäämisestä kansallisiin sähköisiin rekistereihin**
 - **Lisäykset ovat tarpeellisia ja ne parantavat mahdollisuuksia liikennelupien valvontaan**

Liikennelupalainsäädäntö

- **SKAL pitää kuitenkin tärkeänä, että toiminnan laajentaminen ja häiriötilanteiden hoitaminen ei muodostu liian monimutkaiseksi ja jäykäksi**
- **Luvanhaltijalla tulee voida olla liikennelupia, joihin ei ole kohdistettu ajoneuvoa ja siihen liittyvää rekisterinumeroa**
 - **Esimerkiksi tilanteissa, joissa lupa on hankittu ennen ajoneuvon ostoa tai kun ajoneuvo on myyty tai jos on tarvetta nopeasti ottaa vara-auto käyttöön**
 - **Harmaan talouden torjumiseksi luvanhaltijan kaikilla käytössä olevilla autoilla on oltava kohdistettuna liikennelupa, mutta kaikille luville ei tarvitse olla kohdistettu autoa**

Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin

- Tavaraliikenneasetukseen on lisätty mahdollisuus, jonka perusteella jäsenvaltiot voivat säätää jäsenvaltioiden välisiin yhdistettyihin kuljetuksiin kuuluvien maantiekuljetusten alku- tai loppuosuuksien osalta vastaavanlaisia rajoituksia kuin kabotaasikuljetuksille on asetettu
- 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

Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin

- 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 ehdotuksen mukaisesti rajoittaa kuten kabotaasiliikennettä

**Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentaminen
ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikoihin**



Ylikuormat

- Ylikuormilla ajamisesta vastuulliseksi ehdotetaan myös tavarankuljetuksen tilaajaa, joka ottaa vastaan ja maksaa kuljetuksista, joissa on ollut ylikuormaa
- Liikennepalvelulain lisäksi ylikuormamaksulakia 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 näitä ehdotuksia
- Perusteluissa on mainittu, että ylikuormamaksulain sisältämää viiden prosentin ylityksen rajaa ylikuormamaksun määrittämisessä voidaan soveltaa myös tilaajan ylikuormavastuun osalta
- SKAL pitää tämän ylitysmahdollisuuden soveltamista hyvänä, sillä esimerkiksi sään vaihtelut kuljetuksen aikana tuovat haasteita myös tilaajan vastuun osalta

Ajo- ja lepoajat

- Liikennepalvelulakia esitetään kuljettajan ajo- ja lepoaikarikkomusten osalta muutettavaksi niin, että vastuulliseksi palautetaan kuljetuksen suorittajan lisäksi myös kuljetuksen tilaaja tai aikataulun laatija
- Lakiin ehdotetaan lisättäväksi 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 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta sakkoon
- SKAL katsoo ehdotuksen toteuttavan tarvittavan muutoksen ja kannattaa ehdotusta

SKAL

