

**Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista ja työntekijöiden lähettämisestä ja ylikuormamaksusta annettujen lakien muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksen tavoitteena on yhdenmukaistaa tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädäntöä, edistää reilua ja tasapuolista kilpailua, parantaa valvontaviranomaisten toimintaedellytyksiä sekä liikenneturvallisuutta.

Esityksen tarkoituksena on panna kansallisesti täytäntöön EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin mukanaan tuomat sosiaali- ja markkinalainsäädännön muutokset, jotka muuttavat yhteensä viittä EU-asetuksesta sekä kolmea EU-direktiiviä. Liikkuvuuspaketin säädösten täytäntöönpanon lisäksi esityksen tarkoituksena on toteuttaa pääministeri Sanna Marinin 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.

Liikkuvuuspaketin säädökset pannaan täytäntöön muuttamalla tarvittavin osin lakeja liikenteen palveluista sekä työntekijöiden lähettämisestä. Valtioneuvoston asetusta ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä muutettiin säädöshankkeen yhteydessä liikkuvuuspaketin säädösten mahdollistamalla tavalla. Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisen osalta ehdotetaan muutettaviksi lakia liikenteen palveluista sekä ylikuormamaksusta annettua lakia.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.2.2022.

---

**SISÄLLYS**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	4
1 Asian tausta ja valmistelu .....	4
1.1 Tausta .....	4
1.2 Valmistelu .....	6
2 Esityksen tavoitteet.....	21
2.1 Liikkuvuuspaketin EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	21
2.1.1 Ajo- ja lepoaikoja ja ajopiirtureita koskeva muutosasetus (EU) 2020/1054.....	21
2.1.1.1 Ajo- ja lepoajat.....	21
2.1.1.2 Ajopiirturit .....	22
2.1.2 Maanteiden liikenteenharjoittajaa koskeva muutosasetus (EU) 2020/1055.....	23
2.1.2.1 Liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamisen edellytykset tieliikenteessä.....	23
2.1.2.2 Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoillepääsyn säännöt .....	26
2.1.2.3 Liikenteenharjoittajaa koskeva viranomaisten IMI- ja ERRU -tietojenvaihto.....	27
2.1.3 Lähetettyjä työntekijöitä koskeva muutosdirektiivi (EU) 2018/957 .....	27
2.1.4 Maanteiden lähetettyjä kuljettajia koskeva muutosdirektiivi (EU) 2020/1057.....	28
2.2 Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisen tavoitteet.....	34
3 Nykytila ja sen arviointi.....	35
3.1 Tiekuljetusalan toimintaympäristö.....	35
3.1.1 Harmaa talous tiekuljetusalalla .....	38
3.2 Lähetettyjen työntekijöiden lainsäädäntö.....	40
3.3 Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädäntö ja valvonta .....	43
3.4 Kuljetuksen tilaajan vastuisiin liittyvä lainsäädäntö .....	46
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	47
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	47
4.1.1 Komissiolle tehtävä ilmoitus sovellettavista kansallisista säännöistä.....	47
4.1.2 Tavaraliikenteen kevyet hyötyajoneuvot .....	48
4.1.3 Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti .....	48
4.1.4 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen .....	49
4.1.5 Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin .....	51
4.1.6 Lähetettyjen kuljettajien erityissääntely.....	51
4.1.7 Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentaminen ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikoihin ..	52
4.1.8 Kuljetuspalvelun osapuolten vastuiden laajentaminen eräisiin rikkomuksiin .....	52
4.1.9 Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonta.....	52
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	54
4.2.1 Komissiolle tehtävä ilmoitus sovellettavista kansallisista säännöistä.....	54
4.2.2 Tavaraliikenteen kevyet hyötyajoneuvot .....	54
4.2.3 Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti .....	56
4.2.4 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen .....	56
4.2.4.1 Luvan myöntämisen ja hyvämaineisuuden edellytykset ja riskiluokitus .....	56
4.2.4.2 Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen .....	58
4.2.5 Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin .....	59
4.2.6 Lähetettyjen kuljettajien erityissääntely.....	60
4.2.7 Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentaminen ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikoihin ..	62

## LUONNOS

4.2.8 Kuljetuspalvelun osapuolten vastuiden laajentaminen eräisiin rikkomuksiin .....	64
4.2.9 Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonta .....	65
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	68
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset .....	68
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot .....	71
6 Lausuntopalaute .....	71
7 Säännöskohtaiset perustelut .....	71
7.1 Liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta .....	71
7.2 Työntekijöiden lähettämistä annetun lain muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta .....	88
7.3 Työntekijöiden lähettämistä annetun lain muuttamisesta .....	89
7.4 Ylikuormamaksusta annetun lain muuttamisesta .....	96
8 Lakia alemman asteinen sääntely .....	97
9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset .....	98
10 Toimeenpano ja seuranta .....	98
11 Suhde muihin esityksiin .....	98
12 Suhde talousarvioesitykseen .....	99
13 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	99
13.1 Elinkeinovapauden toteutuminen .....	99
13.2 Omaisuuden suoja ja sopimusvapaus .....	103
13.3 Henkilötietojen suoja .....	104
LAKIEHDOTUKSET .....	106
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta .....	106
työntekijöiden lähettämistä annetun lain muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta .....	118
työntekijöiden lähettämistä annetun lain muuttamisesta .....	119
ylikuormamaksusta annetun lain muuttamisesta .....	124
LIITE .....	125
RINNAKKAISTEKSTIT .....	125
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta .....	125
työntekijöiden lähettämistä annetun lain muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta .....	149
työntekijöiden lähettämistä annetun lain muuttamisesta .....	150
ylikuormamaksusta annetun lain muuttamisesta .....	160

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Tausta

Euroopan komissio käynnisti 31.5.2017 toimia Euroopan unionin liikenteen ja liikkuvuuden uudistamiseksi julkaisemalla tiedonannon ”Eurooppa liikkeellä - Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla”.<sup>1</sup> Komission tiedonannossa esitettyjen aloitteiden pitkän aikavälin tavoitteena oli liikennealan pitäminen kilpailukykyisenä sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla puhdasta energiaa ja digitalisointia hyödyntäen.

Kolmiosainen EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketti oli osa ”Eurooppa liikkeellä”-kokonaisuutta sen ensimmäisen osan koostuessa tieliikenteen sosiaali- ja markkinasäännöksistä, joita tässä hankkeessa nyt kansallisesti pannaan täytäntöön. Lopulta ainoastaan ensimmäinen osa liikkuvuuspakettia hyväksyttiin yhtenä pakettina, joten esityksessä käytetään myöhemmin pelkästään nimitystä liikkuvuuspaketti. Uudistetuilla sosiaali- ja markkinasäännöillä pyritään varmistamaan tiekuljetusalan tasapuolisuus, toimivuus, turvallisuus ja kestävyys.

Liikkuvuuspaketti koostuu maanteiden liikenteenharjoittajan markkinoillepääsystä, kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsystä koskevia sääntöjä, ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirturia sekä lähetettyjä kuljettajia ja valvontaa koskevista säädösmuutoksista. Liikkuvuuspaketin tuomilla uusilla säädöksillä on pyritty parantamaan tavaraliikenteen markkinoiden toimintaa sekä työntekijöiden sosiaalisia oikeuksia ja työoloja. Tämä toteutuu tehostamalla valvontaa, torjumalla pimeää työtä ja selkeyttämällä nykyisiä monitulkintaisia sääntöjä.

EU:n tieliikenteen markkinoille pääsystä ja täytäntöönpanoa koskevia Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1071/2009, jäljempänä liikenteenharjoittaja-asetus, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1072/2009, jäljempänä tavaraliikennelupa-asetus sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1024/2012, jäljempänä IMI-asetus muutettiin liikkuvuuspaketin yhteydessä. Näissä asetuksissa vahvistetaan säännöt, joita liikenteenharjoittajien on noudatettava, jos ne haluavat toimia EU:n tiekuljetusmarkkinoilla ja muiden jäsenvaltioiden kansallisilla markkinoilla. Erot kyseisten säännösten tulkinnassa, epä johdonmukaisuudet valvontakäytännöissä ja jäsenvaltioiden välisen yhteistyön puute ovat kuitenkin luoneet oikeudellista epävarmuutta ja eriarvoisia kilpailuedellytyksiä liikenteenharjoittajien välille. Erityisesti asetusmuutoksilla on pyritty estämään niin kutsuttujen postilaatikkoyritysten toimintaa ja systemaattista kabotaasiliikennettä sekä luoda säännöt elinkeinon harjoittamiseen ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, EU:n rajat ylittävässä tavaraliikenteessä ja parantamaan edellä mainittujen kohtien valvontaa.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006 N:o (jäljempänä ajo- ja lepoaika-asetus) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014 (jäljempänä ajopiirturiasetus) hyväksyttiin liikenneturvallisuuden ja kuljettajien työolojen parantamiseksi sekä sääntöjenmukaisuuden ja tiekuljetusalan yritysten välisen tasapuolisuuden edistämiseksi. Komission arvioinnit kuitenkin osoittivat, ettei ilmoitettuja tavoitteita ole nykyisten sääntöjen puutteellisuuden sekä niiden noudattamisen valvomisen riittämättömyyden vuoksi täysin saavutettu. Liikkuvuuspaketin uusien säännösten on tarkoitus korjata nykyisen ajo- ja lepoaikoja

<sup>1</sup> Komission tiedonanto (COM(2017) 283 final).

ja ajopiirtureita koskevan lainsäädännön puutteita, joita ovat esimerkiksi selkeyden puute, epäyhtenäinen täytäntöönpano ja noudattamisen valvonnan riittämättömyys, sekä helpottaa jäsenvaltioiden ja asianomaisten viranomaisten välisen yhteistyön tehostamista.

Tiekuljetusalan sosiaalisen lainsäädännön arviointi on osoittanut, että lainsäädäntökehys on sisältänyt useita puutteita sekä ongelmia erityisesti lähetettyjä kuljettajia koskevan lainsäädännön täytäntöönpanoon liittyen. Jäsenvaltioiden tavoissa tulkita, soveltaa ja toimeenpanna tieliikenteen sosiaalista lainsäädäntöä on esiintynyt huomattavia eroavuuksia. Tämä on johtanut oikeudelliseen epävarmuuteen sekä kulietaiien ja liikenteenharioittaiien epätasa-arvoiseen kohteluun. Näistä syistä johtuen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY, jäljempänä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivi, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 96/71/EY, jäljempänä työntekijöiden lähettämistä koskeva direktiivi, sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/67/EU, jäljempänä lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivi, muuttaminen nähtiin perusteltuina. Lisäksi lähetettyjen kuljettajien erityissääntelyn täytäntöönpanon yhteydessä saatetaan tiekuljetusalalle voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/957 palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY muuttamisesta tulevat työehdot.

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmassa ”Osallistava ja osaava Suomi” on harmaan talouden torjunta keskeisessä roolissa. Harmaa talous ja veronkierto aiheuttavat suomalaiselle yhteiskunnalle merkittävät verojen menetykset vuosittain. Yhteiskunnan taloudellisten menetysten lisäksi harmaan talouden ilmentymät heikentävät laillisesti ja eettisesti reilusti toimivien yritysten ja niiden työntekijöiden asemaa asettamalla ne epäreiluun kilpailutilanteeseen. Hallitusohjelman liitteessä 4, harmaan talouden vastaiset toimet, on tieliikenteen kuljetuspalveluiden osalta kaksi kirjausta, joilla on tarkoitus edistää markkinoiden tervettä kilpailua ja parantaa liikenneturvallisuutta.

Yksi kuljetusalan merkittävimmistä suuntauksista viime vuosina on ollut kuljetusketjujen piteneminen, joka asettaa varsinkin ketjun viimeisille osapuolille vain vähän liikkumatilaa suhteessa kuljetuksen tilaajien asettamiin kuormakokoihin tai toimitusaikavaatimuksiin. Kuljetusasiakkaista kilpailtaessa, voi kuljetusketjun viimeisinä toimiville palveluntarjoajille kasvaa merkittävää painetta ylikuormilla ajamiseen tai ajo- ja lepoaikojen rikkomiseen. Ylikuormien kuljettaminen on tavarankuljetuksen maksavan ja vastaanottavan tilaajan etu, josta seuraamukset koituvat usein pelkästään kuljetusyrittäkselle. Myös kuljettajat voivat olla mukana kyseisessä vilpillisessä toiminnassa ja olla vastuussa ylikuormista, jolloin kuljettaja voidaan tuomita sakkoihin tai he voivat esimerkiksi menettää ajo-oikeutensa.

Tiekuljetusalan tekemien selvitysten mukaan jopa joka kuudennelta kuljetuksen suorittajalta on kuljetuksen tilaajan toimesta edellytetty ylikuormilla ajamista, ja maa-aineskuljetuksissa näin on edellytetty jopa lähes joka neljänneltä<sup>2</sup>. Liikenteen palveluista annettua lakia (320/2017), myöhemmin liikennepalvelulaki, esitetään muutettavaksi tällä hallituksen esityksellä siten, että kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus laajennetaan ylikuormiin tapauksissa, joissa kuljetuksen tilaaja ottaa vastaan ja maksaa kuljetuksista. Lisäksi lakia ylikuormamaksusta (51/1982), myöhemmin ylikuormamaksulaki, muutettaisiin niin, että se vastaisi paremmin tarkoitustaan koskien tavarankuljetuksen vastaanottavaa ja maksavaa tilaajaa. Ajo- ja lepoaika-rikkomusten

---

<sup>2</sup> Kuljetusbarometri 1/2020. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL.

osalta vastuulliseksi palautetaan kuljetuksen suorittajan lisäksi myös aikataulun laatija tai kuljetuksen tilaaja, joka on edellyttänyt sellaista toimitusaikaa, jota ei voida saavuttaa ilman ajo- ja lepoaikoja koskevien säästöjen rikkomista.

## 1.2 Valmistelu

### *EU-säädöksen valmistelu*

#### *Ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirtureita koskevien EU-säädösten valmistelu*

Komissio antoi 31.5.2017 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta (COM(2017) 277 final)<sup>3</sup>.

Tieliikenteeseen sovellettavaa sosiaalilainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanoa koskevassa jälkiarvioinnissa, joka tehtiin vuosina 2015–2017<sup>4</sup> osana sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa REFIT-ohjelmaa, todettiin, että ajoaika koskevilla asetuksella on ollut vain osittain vaikutusta kuljettajien työolojen parantamiseen ja liikenteenharjoittajien välisen tasapuolisen kilpailun varmistamiseen. Liikenneturvallisuus on kohentunut tällä kaudella, mutta sitä ei voida katsoa yksistään kyseisen asetuksen ansioksi. Arviointia täydennettiin ulkopuolisen tahon tekemällä tutkimuksella.<sup>5</sup>

Jälkiarvioinnin perusteella suurimmat ongelmat liittyvät itse sääntöjen puutteisiin mutta myös niiden riittämättömään täytäntöönpanoon ja kyvyttömyyteen puuttua alalla esiin nouseviin sosiaalisiin ja markkinahaasteisiin. Erityisesti ajoaika koskevaan asetukseen liittyviä ongelmia tunnistettiin arvioinnin perusteella. Ajoaika, taukoja ja lepoaikoja koskevien sääntöjen erilaiset tulkinnat, täytäntöönpanot ja väärinkäytökset ovat arvioinnin perusteella johtaneet koordinoimattomiin kansallisiin toimenpiteisiin ja liikenteenharjoittajien eriarvoiseen kohteluun. Lisäksi tunnistettiin valtioiden rajat ylittävän hallinnollisen yhteistyön ja vastavuoroisen avunannon puutteita jäsenvaltioiden välillä.

Ajopiirturiasetusta ei arvioitu osana REFIT-jälkiarviointia. Arvioinnin perusteella todettiin kuitenkin, että täytäntöönpanojärjestelmän yhtenä puutteena on valvontavälineiden ja tiedonvaihtojärjestelmien, mukaan luettuna ajopiirturit, epätasainen ja tehoton hyödyntäminen.

Lainvalmistelun aikana on kuultu erityisen kattavasti Euroopan tason työmarkkinaosapuolia sekä erilaisia sidosryhmiä ja viranomaisia. Kuulemisessa käytettiin avoimia ja kohdennettuja kuulemismenetelmiä ja –välineitä. Valmistelun eri vaiheissa järjestettiin useita tieliikenteen sosiaali- ja sisämarkkina-aiheisia konferensseja ja seminaareja. Komissio käynnisti viisi räätälöityä kyselyä, joilla kerättiin näkökantoja kansallisilta liikenneministeriöiltä (sääntöjen täytäntöönpano ja tulkinta), valvontaviranomaisilta (valvontaan liittyvät käytännöt, kustannukset ja

<sup>3</sup> Komission ehdotus COM(2017) 277 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0277&from=EN>.

<sup>4</sup> Jälkikäteisarviointi SDW(2017)184 final <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20170184-ex-post-eval-driving-times.pdf>.

<sup>5</sup> Jälkikäteisarvioinnin tueksi teetetty tutkimus <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>.

hyödyt), yrityksiltä (lainsäädännön vaikutus liikenteenharjoittajiin markkinoilla), ammattiyhdistyksiltä (lainsäädännön vaikutus kuljettajiin) ja muilta sidosryhmiltä, kuten toimialajärjestöiltä (yleinen näkemys lainsäädännön vaikutuksista). Vastauksia saatiin yhteensä 1441 kappaletta.

Lisäksi komissio järjesti haastatteluja 90 sidosryhmän kanssa, Pk-yrityksille järjestettiin oma paneelikysely ja puolestaan kuljettajille suunnattiin erityinen verkkokysely. Komissio käynnisti myös kansallisille viranomaisille ja valvontaelimille suunnatun kyselyn sekä julkaisi oman kyselynsä liikenteenharjoittajille. Lisäksi järjestettiin tarkentavia haastatteluja seitsemän kuljetusyrityksen, yhdeksän kansallisen toimialajärjestön, yhdeksän kansallisen viranomaisen, neljän kansallisen työntekijöiden liiton ja kuuden Euroopan tason työmarkkinaosapuolen kanssa.

Julkinen, kaikille avoin kuuleminen järjestettiin 5.9.–11.12.2016, johon saatiin yhteensä 1378 vastausta.<sup>6</sup> Vastausten perusteella keskeisiksi ongelmiksi vahvistuivat; kuljettajien puutteelliset työolot, kilpailun vääristyminen liikenteenharjoittajien välillä sekä liikenteenharjoittajiin ja jäsenvaltioihin kohdistuva sääntelyrasite. Sidoryhmit tukivat erityisesti täytäntöönpanon ja valvonnan osalta yhteistyön vahvistamista, joskin osa valvontaviranomaista oli huolissaan kustannusten mahdollisesta noususta. Näkemyseroja ilmeni erityisesti keskimääräisen viikoittaisen lepoajan laskentatavasta sekä lisäjoustavuuden mahdollisuudesta sovellettaessa ajo- ja lepoaikaa koskevia sääntöjä, jotta kuljettajat voisivat palata kotiin pitämään säännöllistä viikoittaista lepoaikaansa sekä näiden valvonnasta.

Komission vaikutustenarviointi (SWD(2017) 186 final)<sup>7</sup> on tehty rinnakkain REFIT-ohjelmassa tehdyn jälkiarvioinnin kanssa. Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin neljää toimintavaihtoehtoa: kolmen ensimmäisen vaihtoehdon sääntelytoimet ja odotetut vaikutukset lisääntyvät kumulatiivisesti, kun taas neljäs on horisontaalinen ja sen toimenpiteet voidaan yhdistää kaikkien kolmen ensimmäisen vaihtoehdon kanssa. Parhaaksi arvioitiin kahden toimintavaihtoehdon yhdistelmä, jonka perusteella parantamalla kuljettajien työoloja- ja lepomahdollisuuksia väsymysindeksi laskee ja kotoa poissaolon jaksot vähenevät. Toiminta-vaihtoehtojen yhdistelmä johtaa myös synergiaetuihin, joita saadaan lähettämistä koskevien sääntöjen seurannan tehostumisesta, mikä säästää liikenteenharjoittajien kustannuksia.

Valitun toimintavaihtoehdon arvioitiin tuottavan rajat ylittäviä tieliikennepalveluja tarjoaville liikenteenharjoittajille noin 785 miljoonan euron säästöt vuodessa hallinnollisten kustannusten osalta. Lisäksi vaikutustenarvioinnin perusteella valvontaa tehostamalla rikkomukset vähensivät ja näin sääntöjenvastaisesta toiminnasta aiheutuvat kustannuksetkin. Valittu vaihtoehto myös mahdollistaa kuljetustoiminnan tehostumisen ja tarjoaa kannustimia sille, että kuljettajat pääsevät palaamaan tiheämmin kotiinsa.

Vaikutustenarvioinnin perusteella kansallisille viranomaisille aiheutuu jonkin verran korkeammat valvontakustannukset (1,3–8 prosenttia) siirtymäkaudella, kun tarkistettavat säännöt otetaan käyttöön. Lisäksi kustannusten nousua arvioidaan koituvan myös niille liikenteenharjoittajille, jotka eivät ole aiemmin maksaneet kuljettajien majoittumisesta. Säännöllinen viikoittainen lepoaika tulee viettää ajoneuvon ulkopuolella, josta yhteensä kustannuksia tulisi noin 50–160 euroa matkaa kohti.

<sup>6</sup> Julkinen kuuleminen- tiivistelmä tuloksista <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-social-legislation-road-specialised-summary.pdf> .

<sup>7</sup> Vaikutusten arviointi SWD(2017) 186 final [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f81a95b9-4627-11e7-aea8-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f81a95b9-4627-11e7-aea8-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF) .

## LUONNOS

Euroopan parlamentissa vastuuvaliokuntana toimi liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN), raportööriksi nimettiin MEP Wim Van De Camp (EPP, NL). Mietintöluonnos esiteltiin TRAN-valiokunnassa 23.1.2018, aloitetta kommentoiva työllisyys- ja sosiaaliasioiden valiokunta (EMPL) julkaisi lausuntonsa 25.4.2018. TRAN-valiokunta äänesti mietintöluonnoksen puolesta 4.6.2018 antaen samalla hyväksyntänsä kolmikantaneuvotteluiden, trilogien aloittamiselle.

Kesäkuussa pidetyssä Euroopan parlamentin täysistunnossa 14.6.2018 esitys äänestettiin kuitenkin kumoon ja trilogineuvotteluiden aloittamiselle ei löytynyt tukea. Esityksestä äänestettiin uudelleen 4.7.2018 täysistunnossa, mutta äänestystuloksen perusteella esitys päätettiin lähettää takaisin TRAN-valiokuntaan käsiteltäväksi. Raportöörin uusi mietintöluonnos äänestettiin kumoon TRAN-valiokunnassa 10.1.2019. Vihdoin lukuisten neuvotteluiden jälkeen Euroopan parlamentti pääsi yhteisymmärrykseen ja äänesti esityksen puolesta 4.4.2019 täysistunnossa. Esityksen mukaan säännöllisen viikkolevon pitäminen ei olisi sallittua rekan nupissa ja lisäksi ajo- ja lepoaikojen tarkastelujaksoksi asetettaisiin kaksi viikkoa.

Europarlamenttivaalien jälkeen MEP Henna Virkkunen (EPP, FI) nimettiin esityksen uudeksi raportööriksi. TRAN-valiokunta hyväksyi 24.9.2019 trilogineuvotteluiden aloittamisen. Viimeisen vaaleja edeltävän istuntojakson päättyessä kaikki parlamentin käsiteltävänä olevat keskeneräiset asiat katsotaan rauenneiksi, jollei käsittelyä jatketa keskeneräisiä asioita koskevien työjärjestyksen määräysten perusteella. Euroopan parlamentti päätti 21.10.2019 jatkaa asian käsittelyä uudella istuntokaudella.

Neuvoston maaliikennetyöryhmä aloitti lainsäädäntöehdotuksen käsittelyn heinäkuussa 2017. Puheenjohtajamaa Bulgaria ilmoitti 7.6.2018 liikenneministerien kokouksessa, ettei asiasta ole saatu yleisnäkemyksiä aikaiseksi. Neuvotteluja jatkettiin Itävallan puheenjohtajuuskaudella ja liikenneministerien kokouksessa 3.12.2018 saavutettiin yleisnäkemyks. Valvonnan tehostamiseksi älykkäät ajopiirturit tulisi asentaa kaikkiin kansainvälistä liikennettä suorittaviin uusiin ajoneuvoihin vuoteen 2024 mennessä. Kuskien tulisi saada palata kotiin neljän viikon välein tai, jos kuski viettää kaksi lyhennettyä viikkolepojaksoa ilman paluuta tulisi paluumahdollisuus järjestää kolmannen viikon päätteeksi. Kuskin tulisi myös viettää säännöllinen viikkolepo muualla kuin rekan nupissa.

Trilogineuvottelut alkoivat 3.10.2019. Neuvoston puheenjohtajamaa Suomen johdolla neuvosto ja Euroopan parlamentti pääsivät alustavaan sopuun 12.12.2019. Sovitun perusteella, kahden viikon tarkastelujakso päätettiin pitää, mutta kansainvälinen tavaraliikenne jätetään sovelusalan ulkopuolelle. Kuljettajien kotiinpaluu mahdollisuus tulisi järjestää neljän viikon välein. Kuljettajat eivät saa viettää säännöllistä viikkolepoaan rekan nupissa. Lisäksi päätettiin, että uuden sukupolven ajopiirturit tulisi asentaa sekä uusiin että vanhoihin rekkoihin vuoteen 2025 mennessä.

Neuvoston pysyvien edustajien komitea (Coreper I) hyväksyi sovitun tekstin 20.12.2019, ja neuvosto vahvisti poliittisen yhteisymmärryksen 20.2.2020. Euroopan parlamentin TRAN-valiokunta vahvisti yhteisymmärryksen 21.1.2020. Neuvosto vahvisti kirjallisessa menettelyssä 7.4.2020 ensimmäisen käsittelyn kantansa. TRAN-valiokunta hyväksyi 8.6.2020 ehdotuksen



toisessa käsittelyssään ja 9.7.2020 Euroopan parlamentti äänesti täysistunnossa esityksen puolesta. Säädökset julkaistiin 31.7.2020 Euroopan unionin virallisessa lehdessä<sup>8</sup>. Ajoaikoja koskevan asetuksen sääntöjä alettiin soveltaa 20 päivän kuluttua virallisessa lehdessä julkaisemisesta eli 20.8.2020. Tästä poikkeuksena ovat ajopiirtureita koskevat erityiset määräajat.

#### *Kansallinen valmistelu ja Suomen kanta*

Komission ehdotus ja luonnos valtioneuvoston selvityksestä komission ehdotuksesta (U-kirje ja U-jatkokirje) olivat lausuntokierroksella EU-asioiden komitean alaisessa liikennejaostossa (jaosto 22). Valmisteluun osallistui ministeriöiden ja keskusvirastojen lisäksi myös etujärjestöjä ja sidosryhmien edustajia.

Eduskuntaa on informoitu 5.7.2017 komission ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta valmistelusta U-kirjelmällä (U 39/2017 vp)<sup>9</sup> ja 17.4.2018 siihen liittyvällä U-jatkokirjeellä (UJ 7/2018 vp)<sup>10</sup>. Lisäksi eduskunnalle on toimitettu liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston valmistelun yhteydessä useita asiaa koskevia perusmuistiota. Liikenne- ja viestintävaliokunta antoi asiasta lausunnon (LiVL 15/2017 vp), jonka jälkeen Eduskunnan kanta hyväksyttiin suuressa valiokunnassa 25.5.2018.

Yleisesti ottaen, Suomi on tyytyväinen siihen, että asetusehdotuksesta saavutettiin hyvä kompromissiratkaisu pitkien neuvotteluiden päätteeksi ja äänesti ehdotuksen puolesta neuvoston pysyvien edustajien komiteassa (Coreper) 20.12.2019. Suomi kannatti yleisesti nykyistä väljempää joustoja ajoaikasäännöksiin, liikenneturvallisuus kuitenkin huomioiden. Komission ehdotuksen alkuperäiset joustovarot olivat kuitenkin varsin pieniä käytännön liiketoimintaan nähden. Suomen näkemyksen mukaan joustoja tuli olla myös tauon osittamisessa sekä päivittäisen ajoajan pidentämisessä, kun palataan kotiin tai kuljetuksen päätepaikalle esimerkiksi viikkolevon alkua. Mahdollisuus viikkolevon alun siirtämiseen ennalta-arvaamattomissa tilanteissa katsottiin olevan hyödyllinen ehdotus erityisesti Suomen sääolosuhteet huomioon ottaen.

Suomi suhtautui varauksellisesti viikkolevon lyhennysajan lisäämiseen seuraavaan 45 tunnin viikkolepoon, nykyisen vuorokausilevon sijasta, koska arvioitiin, että se saattaisi vaikeuttaa kuljetusten järjestelyä. Ajopiirtureiden osalta Suomi kannatti ajoneuvojen paikantamisen tarkentamista rajan ylityksissä muun muassa kabotaasiliikenteen valvonnan parantamiseksi.

Suomen näkemyksen mukaan komission ehdotus velvollisuudesta hankkia asianmukainen lepopaikka sekä velvollisuus järjestää työ niin, että kerran kolmen viikon aikana kuljettajalla on mahdollisuus palata kotiin, oli alkuperäisessä muodossaan jossain määrin epäselvä. Komission alkuperäiseen ehdotukseen verrattuna, saavutettu lopputulos, jonka mukaan kuljetusyrityksen

---

<sup>8</sup> Euroopan unionin virallinen lehti, L 249, 31. heinäkuuta 2020 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=OJ:L:2020:249:TOC> .

<sup>9</sup> Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (maantieliikenteen ajoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen muuttaminen) [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U\\_39+2017.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U_39+2017.aspx).

<sup>10</sup> EU/U-jatkokirje komission ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maantieliikenteen ajoaika-asetuksen (EY) N:o 561/2006 ja ajopiirturiasetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/UJ\\_7+2018.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/UJ_7+2018.pdf).

on järjestettävä työ niin, että kuljettaja voi palata joko työnantajan asemapaikkaan sijoittautumisvaltiossa tai kuljettajan asuinpaikkaan ainakin kerran kunkin neljän peräkkäisen viikon jaksolla on verrattain jokseenkin selkeämpi.

Suomi kannatti viikkolevon viettämisen sallimista autossa määrätyin minimiedellytyksin, joita asetettaisiin pysäköintialueille, ehkä autojen varustustaso huomioiden. Pysäköintialueiden pakollista sertifiointia ei kannatettu vaan katsottiin, että sen pitäisi olla jäsenvaltioille vapaaehtoinen. Tältä osin lopputulos, jonka mukaan kuljettajat eivät saa viettää säännöllistä viikkolepoaan rekan nupissa ei vastannut neuvottelutavoitteita.

Lisäksi päätettiin, että uuden sukupolven ajopiirturit tulisi asentaa sekä uusiin että vanhoihin kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia oleviin ajoneuvoihin tai ajoneuvoyhdistelmiin jo vuoteen 2025 mennessä. Lopputulos oli linjassa Suomen neuvottelutavoitteiden kanssa, jonka perusteella jälkiasennuksen takarajaa pyrittiin saamaan aikaisemmaksi ehdotetun vuoden 2034 sijaan. Erityisesti mahdollisuus pidentää ajoaikaa enintään kahdella tunnilla kotiinpaluun yhteydessä normaalin viikkolevon pitämiseksi oli yksi Suomen keskeisimmistä neuvottelutavoitteista, joten saavutettua lopputulosta voidaan pitää lopulta onnistuneena.

*Maanteiden liikenteen harjoittajan markkinoillepääsyä ja sääntöjä koskevien EU-säädösten valmistelu*

Komissio antoi 31.5.2017 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi liikenteenharjoittaja-asetuksen ja tavaraliikennelupa-asetuksen muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen (COM(2017) 281 final)<sup>11</sup>.

Asetuksista tehtiin jälkiarviointi vuosina 2014–2015,<sup>12</sup> jonka lisäksi arviointia täydennettiin ulkopuolisen tahon tekemällä tutkimuksella<sup>13</sup>. Arvioinnin yleinen johtopäätös oli, että asetuksilla on onnistuttu vain osittain saavuttamaan niiden alkuperäinen tavoite sopivien kilpailuolosuhteiden luomisesta markkinoille. Suurimmat vaikeudet liittyivät säännöissä oleviin puutteisiin ja sääntöjen täytäntöönpanon valvontaan.

Jälkiarvioinnin perusteella suurimmiksi ongelmiksi havaittiin ammattiin pääsyn edellytyksenä olevan pysyvän ja tosiallisen toimipaikan määritelmän puutteellinen noudattaminen ja valvonta. Epäselvät säännöt ovat jättäneet mahdollisuuden jäsenvaltioiden yksipuolisille toimenpiteille, mikä on johtanut sisämarkkinoiden toimintaan kielteisesti vaikuttaviin eroihin käytännöissä. Arvioinnin perusteella hyvämaineisuuden palauttamiseen vaadittavan ajanjakson pituutta ei ole tarkasti määritelty eikä säännelty, joten ajanjakso vaihtelee suuresti jäsenvaltiosta toiseen. Kabotaasiliikennettä koskevat säännökset eivät ole olleet yksiselitteisiä kaikilta osin, joka on johtanut niin ikään erilaisiin tulkintakäytäntöihin jäsenvaltioiden välillä.

Liikenteenharjoittaja-asetuksessa annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus soveltaa omia sääntöjään tavaraliikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5

<sup>11</sup> Komission ehdotus COM(2017) 281 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0281&from=EN>.

<sup>12</sup> Jälkikäteisarviointi SWD(2016) 350 final <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>.

<sup>13</sup> Jälkikäteisarvioinnin tueksi teetetty tutkimus MOVE/D3/2014 – 254 <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

tonnia (tavaraliikenteen kevyet hyötyajoneuvot). Tästä seurauksena samoihin ajoneuvoihin sovelletaan erilaisia vaatimuksia eri jäsenvaltioissa. Jälkiarvioinnin perusteella on selvää, että nykyiset erot jäsenvaltioiden käytännöissä ja täytäntöönpanon valvonnassa esiintyvät heikkoudet haittaavat sisämarkkinoiden toimintaa ja liittyvät olennaisesti puutteisiin yhdenmukaistamisessa.

Komissio järjesti avoimen julkisen kuulemisen verkossa 15.6–15.9.2016. Kuulemisen tavoitteena oli ensinnäkin kerätä lisää tietoa jälkiarvioinnissa todettujen ongelmien olemassaolosta sekä tietoja olemassa oleviksi havaittujen ongelmien määrän selvittämiseksi, toiseksi selvittää asianosaisten näkemyksiä mahdollisista toimenpiteistä ja kolmanneksi arvioida mahdollisten toimenpiteiden odotettua vaikutusta. Komissio sai yhteensä 175 konsultaatiovastausta, jonka lisäksi saatiin 22 kannanottoa eri intressitahoilta. Konsultointiprosessiin kuului julkisen kuulemisen lisäksi kohdennettuja kyselyjä pk-yrityksille, viranomaisille, liikenteenharjoittajille ja intressitahoille. Suunniteltujen toimenpiteiden osalta kerättiin tietoja tai arvioita kustannuksista ja siitä, minkälaisia ongelmia kustakin toimenpiteestä mahdollisesti voisi aiheutuvan.

Vastausten perusteella tärkeimmät uudistustarpeet liittyivät täytäntöönpanon valvonnan vahvistamiseen, kabotaasiliikenteen rajoitusten muutoksiin sekä pysyvän toimipaikan vaatimusta koskevien perusteiden lujittamiseen. Suurin osa kuulluista intressitahoista suhtautui myönteisesti myös kevyiden hyötyajoneuvojen sisällyttämiseen asetusten soveltamisalaan.<sup>14</sup>

Komission vaikutustenarviointi (SWD(2016) 350 final) on tehty rinnakkain REFIT-ohjelmassa tehdyn jälkiarvioinnin kanssa. Vaikutustenarvioinnin mukaan parhaaksi arvioitiin yhdistelmä, johon sisältyy muutoksia kabotaasiliikenteen sääntöihin ja pysyvää toimipaikkaa koskeviin sääntöihin ja jossa liikenteenharjoittaja-asetusta laajennetaan osittain kattamaan kevyet hyötyajoneuvot kansainvälisessä tavaraliikenteessä. Arvioinnin perusteella valitun ratkaisun katsottiin olevan kaiken kaikkiaan tehokkain vaihtoehto, ja yrityksille arvioidaan sen avulla syntyvän säästöjä 2,7 – 5,2 miljardia euroa EU:n 28 jäsenvaltiossa vuosina 2020–2035.

Kabotaasiliikenteen sääntöjen rikkomisten odotetaan vähentyvän 62 prosentilla ja postilaatikoyritysten perustamisen riskin vähenevän noin 10 prosentilla, minkä odotetaan vaikuttavan myönteisesti työoloihin. Tavaraliikenteen kevyiden hyötyajoneuvojen kuljettajien ammattimaisuuden uskotaan myös kehittyvän. Parhaaksi arvioidusta vaihtoehdosta arvioitiin kuitenkin aiheutuvan EU:n 28 jäsenvaltion kansallisille viranomaisille 65 – 166 miljoonaa euroa täytäntöönpanoon ja täytäntöönpanon valvontaan liittyviä lisäkustannuksia vuosina 2020 – 2035. Liikenteenharjoittaja-asetuksen osittainen soveltaminen kevyisiin hyötyajoneuvoihin arvioitiin lisäävän myös yrityksille säännösten noudattamisesta aiheutuvia toimintakustannuksia noin 4 – 10 prosenttia.

Euroopan parlamentissa vastuuvaliokuntana toimi liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN), raportööriksi nimettiin MEP Jens Nilsson (S&D, SV), myöhemmin Ismail Ertug (S&D, GE). Mietintöluonnos esiteltiin TRAN-valiokunnassa 23.1.2018, aloitetta kommentoiva työllisyys- ja sosiaaliasioiden valiokunta (EMPL) julkaisi lausuntonsa 30.4.2018. TRAN valiokunta äänesti mietintöluonnoksen puolesta 4.6.2018 antaen samalla hyväksyntänsä kolmikantaneuvotteluiden, trilogineuvotteluiden aloittamiselle.

---

<sup>14</sup> Julkinen kuuleminen- tiivistelmä tuloksista: Result of the consultation - Review of Regulation (EC) No 1071/2009 on access to the occupation of road transport operator and Regulation (EC) No 1072/2009 on access to the international road haulage market <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-review-road-regulations-summary.pdf>.

Kesäkuussa pidetyssä Euroopan parlamentin täysistunnossa 14.6.2018 esitys äänestettiin kuitenkin kumoon ja trilogineuvotteluiden aloittamiselle ei löytynyt tukea. Esityksestä äänestettiin uudelleen 4.7.2018 täysistunnossa, mutta äänestystuloksen perusteella esitys päätettiin lähettää takaisin TRAN-valiokuntaan käsiteltäväksi. Raportöörin uusi mietintöluonnos hyväksyttiin TRAN-valiokunnassa 10.1.2019. Mietinnön perusteella kabotaasiliikennettä saisi suorittaa rajoituksetta kolmen päivän ajan kansainvälisen kuljetuksen yhteydessä. Systemaattisen kabotaasiliikenteen välttämiseksi esitettiin myös tähän liitännäistä pakollista 60 tunnin jäädyttelytaukoa (cooling-off period) kuljetusyrityksen toimipaikkamaassa sekä ajoneuvon kotiinpaluovelvoitetta neljän viikon välein. Parlamentin kanta kabotaasiliikenteeseen hyväksyttiin tiukkojen neuvotteluiden päätteeksi 4.4.2019.

TRAN-valiokunta antoi 24.9.2019 hyväksyntänsä trilogineuvotteluiden aloittamiselle. Viimeisen vaaleja edeltävän istuntojakson päättyessä kaikki parlamentin käsiteltävänä olevat keskenraiset asiat katsotaan rauenneiksi, jollei käsitellyä jatketa keskeneräisiä asioita koskevien työjärjestyksen määräysten perusteella. Euroopan parlamentti päätti 21.10.2019 jatkaa asian käsitelyä uudella istuntokaudella.

Neuvoston maaliikennetyöryhmä aloitti lainsäädäntöehdotuksen käsittelyn heinäkuussa 2017. Puheenjohtajamaa Bulgaria ilmoitti 7.6.2018 liikenneministerien kokouksessa, ettei asiasta ole saatu yleisnäkemyksiä aikaiseksi lukuisista neuvotteluista huolimatta. Neuvotteluita jatkettiin ja lopputuloksena 3.12.2018 liikenneministerien kokouksessa saatiin yleisnäkemykset aikaiseksi kahden säädöksen osalta. Kabotaasiliikenteen osalta päädyttiin säilyttämään sääntely voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti, kolme kuljetusta seitsemän päivän sisällä, mutta lisäten valvontaa. Lisäksi, systemaattisen kabotaasiliikenteen välttämiseksi ehdotettiin viiden päivän jäädyttelyjaksoa (cooling-off) ennen kuin kabotaasiliikennettä saisi jälleen harjoittaa samassa maassa samalla ajoneuvolla. Neuvottelut paketin ratkaisemiseksi olivat vaativat, ja käsittelyyn tarvittiin useita kierroksia. Hyväksytyt tekstit muodostivat neuvoston kannan Euroopan parlamentin ja komission kanssa käytäviin kolmikantaneuvotteluihin, jäljempänä trilogeihin.

Trilogit alkoivat 3.10.2019. Neuvoston puheenjohtajamaa Suomen johdolla neuvosto ja Euroopan parlamentti pääsivät säädöksistä alustavaan sopimukseen 12.12.2019. Kabotaasiliikenteen osalta päätettiin pitää nykyinen malli, kolme kuljetusta seitsemän päivän sisällä, mutta siihen liitettiin neljän päivän jäädyttelyjakso (cooling-off period) sekä ajoneuvon pakollinen kotiinpaluu työntäjän toimipisteeseen kahdeksan viikon välein.

Neuvoston pysyvien edustajien komitea (Coreper I) hyväksyi sovitun tekstin 20.12.2019, ja neuvosto vahvisti poliittisen yhteisymmärryksen 20.2.2020. Euroopan parlamentin TRAN-valiokunta vahvisti yhteisymmärryksen 21.1.2020. Neuvosto vahvisti kirjallisessa menettelyssä 7.4.2020 ensimmäisen käsittelyn kantansa. TRAN-valiokunta hyväksyi 8.6.2020 ehdotuksen toisessa käsittelyssä ja 9.7.2020 Euroopan parlamentti äänesti täysistunnossa esityksen puolesta. Säädökset julkaistiin 31.7.2020 Euroopan unionin virallisessa lehdessä<sup>15</sup> ja ne astuvat voimaan 21.2.2022.

Komissio julkaisi helmikuussa 2021 EU:n liikennekomissaari Adina Văleanin johdolla vaikutustenarvioinnit ajoneuvon pakollisesta kotiinpaluusta työntäjän toimipisteeseen kahdeksan viikon välein sekä kabotaasiliikenteen sääntöjen soveltamismahdollisuudesta kansainvälisten

<sup>15</sup> Euroopan unionin virallinen lehti, L 249, 31. heinäkuuta 2020 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=OJ:L:2020:249:TOC>.

yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin liittyen.<sup>16</sup> Tutkimuksissa painotettiin, ettei kumpikaan näistä neuvottelukompromisseista sisältynyt komission alkuperäisiin lainsäädäntöehdotuksiin, joten niiden osalta ei ole tehty aiemmin vaikutustenarviointia. Vaikutustenarvioinnit keskittyivät erityisesti ilmastovaikutusten arvioimiseen unionin vihreän kehityksen ohjelman sekä loppuvuodesta 2020 julkaistun älykkään ja kestävä liikenteen strategian näkökulmasta. Arvioinnin perusteella etenkin ajoneuvon paluuelvoite kasvattaisi merkittävästi ajoneuvojen tyhjänä ajoa ja näin ollen myös päästöjä EU:n alueella. Komission mukaan näiden kahden toimenpiteen yhteenlaskettu määrä vastaisi noin viittä prosenttia EU:n tieliikenteen CO<sub>2</sub>-kokonaispäästöistä. Kehityksen ei komission arvion mukaan nähdä olevan linjassa EU:n ilmastotavoitteiden kanssa. On mahdollista, että komissio antaa näiden kahden toimenpiteen osalta uudet lainsäädäntöehdotukset vielä ennen säädösten voimaan astumista helmikuussa 2022.

#### *Kansallinen valmistelu ja Suomen kanta*

Komission ehdotus ja luonnos valtioneuvoston selvityksestä komission ehdotuksesta (U-kirje ja U-jatkokirje) olivat lausuntokierroksella EU-asioiden komitean alaisessa liikennejaostossa (jaosto 22). Valmisteluun osallistui ministeriöiden ja keskusvirastojen lisäksi myös etujärjestöjä ja sidosryhmien edustajia.

Eduskuntaa on 5.7.2017 informoitu komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamiseen ja niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen ja Euroopan komission tekemä ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisen valmistelusta U-kirjelmällä (U 40/2017 vp)<sup>17</sup> ja 17.4.2018 siihen liittyvällä U-jatkokirjeellä (UJ 8/2018)<sup>18</sup>. Lisäksi eduskunnalle on toimitettu liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston valmistelun yhteydessä useita asiaa koskevia perusmuistiotia. Eduskunnan kanta hyväksyttiin suuressa valiokunnassa 1.6.2018 liikenne- ja viestintävaliokunnan annettua lausuntonsa (LiVL 16/2017 vp).

Ehdotus koskien ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin muuttamisesta jätettiin odottamaan toistaiseksi, jotta muista liikkuvuuspaketin aloitteista päästiin sopuun. Yleisesti ottaen Suomi oli tyytyväinen siihen, että muilta osin saavutettiin jäsenvaltioiden ja parlamentin eriävistä kannoista huolimatta kohtuullinen kompromissi ja äänesti ehdotuksen puolesta neuvoston pysyvien edustajien komiteassa (Coreper I) 20.12.2019.

Suomi arvioi, että komission ehdotuksen mukaisesti sallitun kabotaasiliikenteen enimmäismäärästä luopuminen ja sen aikaikkunan vastaava lyhentäminen olisi mahdollisesti helpottanut val-

<sup>16</sup> Vaikutusarvioinnit: ajoneuvon paluuelvoite sekä kabotaasisäännösten soveltamismahdollisuus yhdistettyjen kuljetusten maantieosuuksiin [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-02-mobility-package-i-studies\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-02-mobility-package-i-studies_en).

<sup>17</sup> Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ja Euroopan Parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (tavara- ja linja-autoliikenteen markkinoillepääsyn ehdot ja ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttö) [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U\\_40+2017.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U_40+2017.aspx).

<sup>18</sup> EU/U-jatkokirje komission ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston tieliikenteen markkinoillepääsystä koskevien asetusten N:o 1071/2009 ja N:o 1072/2009 muuttamisesta sekä vuokratun ajoneuvon käyttämistä tavaraliikenteessä koskevan direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/UJ\\_8+2018.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/UJ_8+2018.pdf).

vontaa, mutta saattanut johtaa kabotaasiliikenteen lisääntymiseen. Lopputuloksena päätetty kabotaasiliikenteen nykysääntelyn säilyttäminen oli Suomen kannalta hyväksyttävä ratkaisu. Ensisijaisesti Suomi ei kannattanut erityistä jäähdyttelyjaksoa, mutta lopulta hyväksyi osana kokonaiskompromissia neljän päivän jäähdyttely ajan, jolla tavoitellaan systemaattisen kabotaasiliikenteen estämistä.

Tavaraliikenteen markkinoillepääsyn edellytysten soveltamisrajaa ehdotettiin laskettavaksi niihin kansainvälisessä liikenteessä oleviin ajoneuvoihin, joiden kokonaismassa on 2,5 – 3,5 tonnia. Nykyinen alaraja on 3,5 tonnia, joka on ollut rajana liikennelupavaatimuksissa Suomessa 1.7.2018 lukien. Suomi jäi neuvotteluissa melko yksin vastustamaan rajan laskua. Komission ehdotuksesta poiketen rajausta kuitenkin lievennettiin neuvoston kannassa ja lopulta myös lopullisessa säädöksessä poistamalla siitä kansallisen liikenteen ajoneuvot ja asettamalla edellä mainittu alaraja kokonaismassalle. Lopputulosta voidaan pitää Suomen kannalta onnistuneena kompromissina.

Neuvoston puheenjohtajamaan esittämä ajoneuvon pakollinen asemapaikalle paluu kuuden viikon välein jakoi jäsenvaltioiden näkemykset. Monet jäsenvaltiot katsoivat tämän edistävän tyhjänä ajoa ja olevan ristiriidassa päästövähennystavoitteiden kanssa. Suomi piti ehdotettua velvoitetta ajoneuvojen pakollisesta asemapaikalle paluusta haitallisena sekä kuljetusten järjestämisen, liiketoiminnan että ympäristön kannalta. Suomi toimi neuvoston puheenjohtajamaana, kun ajoneuvon pakollisesta kotiinpaluusta asemapaikalle kahdeksan viikon välein löydettiin yhteisymmärrys trilogineuvotteluissa.

#### *Lähetettyjen kuljettajien erityissääntelyä koskevien EU-säädösten valmistelu*

Komissio antoi 31.5.2017 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin ja lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiiviä koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse tiekuljetusalan työntekijöiden lähettamisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (COM(2017) 278 final)<sup>19</sup>.

Tieliikenteeseen sovellettavaa sosiaalilainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanoa koskien tehtiin jälkiarvointi vuosina 2015–2017<sup>20</sup>. Arviointi oli osa sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa REFIT-ohjelmaa ja sen perusteella todettiin, että erityisesti työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin ja lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivin tulkinta- ja soveltamiseroihin tiekuljetusosalalla tulisi saada pikaisesti selkeyttä. Arviointia täydennettiin ulkopuolisen tahon tekemällä tutkimuksella.<sup>21</sup>

Jälkiarvioinnin perusteella suurimpina ongelmina nähtiin työaikasääntöjen rikkomukset, työaika koskevien säännösten heikko täytäntöönpano ja yhdenmukaisten tietojen puute seurannasta ja noudattamista koskevista tarkastuksista sekä työnantajajäsenvaltion ulkopuolella pitkiä aikoja työskentelevien kuljettajien riittämättömästä palkasta ja sosiaalisesta suojelusta johtuvaan työolojen heikkenemiseen liittyvät riskit, joihin ei ole puututtu. Lisäksi havaittiin ongelmal-

<sup>19</sup> Komission ehdotus COM(2017) 278 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0278&from=EN>.

<sup>20</sup> Jälkikäteisarviointi SDW(2017)184 final <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20170184-ex-post-eval-driving-times.pdf>.

<sup>21</sup> Jälkikäteisarvioinnin tueksi teetetty tutkimus <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>.

liseksi hallinnollisen yhteistyön ja vastavuoroisen avunannon puute jäsenvaltioiden välillä, epä-johdonmukaiset kansalliset järjestelmät, joilla arvioidaan kuljetusyritysten riskiluokituksia, mikä estää tietojen vaihtoa ja vertailua tarkastusten tehostamiseksi sekä riskiluokitusjärjestelmien tietojen puutteellinen käyttö, mikä puolestaan haittaa valvonnan tehokasta kohdentamista.

Työntekijöiden lähettämistä toiseen jäsenvaltioon koskevat säännökset eivät olleet erityisesti osa REFIT-arviointia. Työntekijöiden lähettämistä koskevien erilaisten kansallisten toimenpiteiden soveltamiseen liittyvät vaikeudet tiekuljetusalalla kuitenkin osoittivat, että työntekijöiden lähettämistä koskevat yleiset säännöt eivät sovellu tiekuljetusalan erittäin liikkuvaan työvoimaan ja että hallinnolliset vaatimukset ovat kohtuuttoman rasittavia ja rajoittavat näin vapautta tarjota rajat ylittäviä palveluja.

Lainvalmistelun aikana on kuultu kattavasti Euroopan tason työmarkkinaosapuolia sekä erilaisia sidosryhmiä ja viranomaisia. Kuulemisessa käytettiin avoimia ja kohdennettuja kuulemismenetelmiä ja –välineitä. Valmistelun eri vaiheissa järjestettiin useita tieliikenteen sosiaali- ja sisämarkkina-aiheisia konferensseja ja seminaareja. Komissio käynnisti viisi räätälöityä kyselyä, joilla kerättiin näkökantoja kansallisilta liikenneministeriöiltä sääntöjen täytäntöönpanosta ja tulkinnasta, valvontaviranomaisilta valvontaan liittyvistä käytännöistä, kustannuksista ja hyödyistä, yrityksiltä lainsäädännön vaikutuksista liikenteenharjoittajiin markkinoilla, ammattiyhdistyksiltä lainsäädännön vaikutuksista kuljettajiin ja muilta sidosryhmiltä, kuten toimialajärjestöiltä yleinen näkemys lainsäädännön vaikutuksista. Vastauksia saatiin yhteensä 1441 kappaletta.

Lisäksi, komissio järjesti haastatteluja 90 sidosryhmän kanssa, Pk-yrityksille järjestettiin oma paneelikeskustelu ja kuljettajille verkkokysely. Komissio käynnisti myös kansallisille viranomaisille ja valvontaelimille suunnatun kyselyn sekä julkaisi oman kyselynsä liikenteenharjoittajille. Lisäksi järjestettiin tarkentavia haastatteluja seitsemän kuljetusyrityksen, yhdeksän kansallisen toimialajärjestön, yhdeksän kansallisen viranomaisen, neljän kansallisen työntekijöiden liiton ja kuuden Euroopan tason työmarkkinaosapuolen kanssa.

Julkinen kuuleminen järjestettiin 5.9.–11.12.2016 ja siihen saatiin yhteensä 1378 vastausta.<sup>22</sup> Vastausten perusteella keskeisiksi ongelmiksi vahvistuivat; kuljettajien puutteelliset työolot, kilpailun vääristyminen liikenteenharjoittajien välillä sekä liikenteenharjoittajiin ja jäsenvaltioihin kohdistuva sääntelyrasite. Tärkeimpiä oikeudellisia kysymyksiä näiden ongelmien takana ovat epäselvät tai soveltumattomat sosiaalialan säännöt, sääntöjen eriävä soveltaminen, epäjohtamukainen ja tehoton valvonta sekä puutteellinen hallinnollinen yhteistyö jäsenvaltioiden välillä

Sidosryhmät pitivät erityisesti täytäntöönpanon ja valvonnan osalta yhteistyön vahvistamista erittäin tärkeänä, osa valvontaviranomaista oli huolissaan kustannusten mahdollisesta noususta. Erityisesti kansallisilta viranomaisilta ja EU-tason valvontaorganisaatioilta tukea saivat toimenpiteet, joilla pyritään kansallisten riskiluokitusjärjestelmien yhdenmukaistamiseen ja riskiluokitusjärjestelmissä olevien tietojen reaaliaikaiseen käyttömahdollisuuteen.

Kuljettajien lähettämisedellytykset aiheuttivat selviä näkemyseroja. EU13-jäsenvaltiot ja liikenteenharjoittajat tukivat toimenpidettä varauksin (aikaraja ei saa olla liian alhainen), kun taas ammattiliitot pitivät sitä haitallisena kuljettajien kannalta. EU15-jäsenvaltioilla ja toimijoilla oli puolestaan vastakkaisia näkemyksiä. Valtaosa sidosryhmistä, ammattiliittoja lukuun ottamatta,

<sup>22</sup> Julkinen kuuleminen- tiivistelmä tuloksista <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-social-legislation-road-specialised-summary.pdf> .

kannatti toimenpidettä hallinnollisen rasiitteen keventämiseksi sovellettaessa lähettämistä koskevia sääntöjä tiekuljetusalalla.

Komission vaikutustenarviointi (SWD(2017) 186 final)<sup>23</sup> on tehty rinnakkain REFIT-ohjelmassa tehdyn jälkiarvioinnin kanssa. Vaikutustenarvioinnin keskeisin päätelmä oli, että työntekijöiden lähettämistä koskevat yleiset säännökset ja hallinnolliset vaatimukset eivät sovellu kansainvälisen tieliikenteen kuljettajien erittäin liikkuvaan työhön. Työntekijöiden lähettämistä koskevien yleisten sääntöjen soveltamiseen tiekuljetusalalla liittyvät oikeudelliset ja käytännön vaikeudet tuotiin esiin myös työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin muuttamisesta 8.3.2016 esitetyn komission ehdotuksessa.<sup>24</sup> Sen mukaan kansainvälisen tieliikenteen parissa tehtävän työn suuren liikkuvuuden vuoksi työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevan direktiivin täytäntöönpano on herättänyt alalla erityisiä oikeudellisia kysymyksiä ja vaikeuksia, etenkin tapauksissa, joissa yhteys asianomaiseen jäsenvaltioon ei ole riittävä. Yhteenvetona ehdotuksessa todettiin, että alakohtainen lainsäädäntö ja muut EU:n aloitteet olisi parempi vaihtoehto alan toiminnan parantamiseen.

Vaikutustenarvioinnin perusteena oli neljä toimintavaihtoehtoa, joista kolmen ensimmäisen vaihtoehdon sääntelytoimet ja odotetut vaikutukset olisivat lisääntyneet kumulatiivisesti, kun taas neljäs on horisontaalinen ja sen toimenpiteet voitiin yhdistää kaikkien kolmen ensimmäisen vaihtoehdon kanssa. Parhaaksi arvioitiin kahden toimintavaihtoehdon yhdistelmä, jonka perusteella olisi saavutettavissa positiivisimmat vaikutukset kuljettajien työolojen kohentamisen osalta erityisesti väsymysindeksin ja kotipoissaolojen vähentämisellä. Lisäksi työntekijöiden lähettämiseen liittyvän horisontaalisen vaihtoehdon noudattamisesta liikenteenharjoittajille koituvat kustannukset arvioitiin olevan alimmat, jos kyseessä on korkeampi aikaraja, mikä johtuu vähimmäispalkkaa koskevien sääntöjen piiriin kuuluvien matkojen vähentyneestä määrästä. Alempi aikaraja kattaa myös laajemman joukon kuljettajia, joka osaltaan johtaa suurempiin yleisiin positiivisiin vaikutuksiin kuljettajien sosiaalisten ja työolojen kohenemisen ja työn houkuttelevuuden lisäämisen osalta.

Liikenteenharjoittajien saamat arvioidut merkittävät säästöt saadaan etenkin hallinnollisia ja valvontavaatimuksia koskevista toimenpiteistä. Nämä säästöt arvioitiin olevan noin 785 miljoonaa euroa vuodessa hallintokustannusten osalta. Toimenpiteistä arvioitiin aiheutuvan kuitenkin hieman korkeammat valvontakustannukset kansallisille viranomaisille (1,3–8 prosenttia), etenkin työaikasääntöjen noudattamisen valvonnasta.

Euroopan parlamentissa vastuuvaiokuntana toimi liikenne- ja matkailuvaiokunta (TRAN), raportööriksi nimettiin MEP Merja Kyllönen (GUE/NGL, FI). Mietintöluonnos esiteltiin TRAN vaiokunnassa 23.1.2018, aloitetta kommentoiva työllisyys- ja sosiaaliasioiden vaiokunta (EMPL) julkaisi lausuntonsa 4.5.2018. TRAN-vaiokunta äänesti niukasti mietintöluonnoksen puolesta 4.6.2018 antaen samalla hyväksyntänsä kolmikantaneuvotteluiden, trilogien aloittamiselle.

Kesäkuussa pidetyssä Euroopan parlamentin täysistunnossa 14.6.2018 esitys ei kuitenkaan päässyt läpi äänestyksestä eikä trilogineuvotteluiden aloittamiselle löytynyt tukea. Esityksestä äänestettiin uudelleen 4.7.2018 täysistunnossa, mutta äänestystuloksen perusteella esitys pää-

---

<sup>23</sup> Vaikutusten arviointi SWD(2017) 186 final [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f81a95b9-4627-11e7-aea8-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f81a95b9-4627-11e7-aea8-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF) .

<sup>24</sup> Komission ehdotus COM(2016) 128 final, johdanto-osa kappale 10, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016PC0128&from=EN> .



tettiin lähettää takaisin TRAN-valiokuntaan käsiteltäväksi. Raportöörin uusista ehdotuksista äänestettiin TRAN-valiokunnassa 10.1.2019, mutta ne eivät saaneet tarpeeksi tukea taakseen. Vihdoin lukuisten neuvotteluiden jälkeen Euroopan parlamentti pääsi niukasti yhteisymmärrykseen ja äänesti esityksen puolesta 4.4.2019 täysistunnossa. Esityksen mukaan kabotaasiliikenne ja yhdistettyjen kuljetusten tieosuus katsottaisiin lähettämisen piiriin, mutta soveltamisalan ulkopuolelle jätettäisiin läpikulku- ja kahdenväliset kuljetukset. Esitys korosti myös toimipaikkatarastuksien tekemistä mahdollisuuksien mukaan.

Europarlamenttivaalien jälkeen MEP Kateřina Konečná (GUE/NGL, CZ) nimettiin esityksen uudeksi raportööriksi. TRAN-valiokunta hyväksyi 24.9.2019 trilogineuvotteluiden aloittamisen. Viimeisen vaaleja edeltävän istuntojakson päättyessä kaikki parlamentin käsiteltävänä olevat keskeneräiset asiat katsotaan rauenneiksi, jollei käsitellyä jatketa keskeneräisiä asioita koskevien työjärjestyksen määräysten perusteella. Euroopan parlamentti päätti 21.10.2019 jatkaa asian käsittelyä uudella istuntokaudella.

Neuvoston maaliikennetyöryhmä aloitti lainsäädäntöehdotuksen käsittelyn heinäkuussa 2017 silloisen puheenjohtajamaa Viron johdolla. Puheenjohtajamaa Bulgaria ilmoitti 7.6.2018 liikenneministerien kokouksessa, ettei asiasta ole saatu yleisnäkemyksiä aikaiseksi. Neuvotteluja jatkettiin Itävallan puheenjohtajuuskaudella ja liikenneministerien kokouksessa 3.12.2018 saavutettiin yleisnäkemykset ehdotuksesta sekä kahdesta tieliikenteen sosiaalilainsäädännön uudistamiseen liitännäisestä ehdotuksesta. Yleisnäkemyksen mukaan valvontaa sekä jäsenvaltioiden välistä tietojenvaihtoa tulisi tehostaa Internal Market System (IMI) -järjestelmällä. Kauttakulku-kuljetukset sekä kahdenväliset kuljetukset jätettäisiin lähettämistä koskevan säännösten ulkopuolelle. Kahdenvälisillä kuljetuksilla tarkoitettaisiin kuljetusmatkaa jäsenvaltiosta toiseen tai kolmanteen maahan tai kuljetusmatka suoritettuna toisinpäin. Kabotaasiin ja muunlaiseen kansainväliseen kuljetustoimintaan sovellettaisiin kuljettajien lähettämistä koskevaa säännöstä täysimääräisesti.

Trilogineuvottelut alkoivat 3.10.2019. Neuvoston puheenjohtajamaa Suomen johdolla neuvosto ja Euroopan parlamentti pääsivät alustavaan sopuun 12.12.2019. Sovitun perusteella, kabotaasiliikenne sekä yhdistettyjen kuljetusten tieosuus kuuluvat lähettämisen soveltamisen piiriin, mutta puolestaan kansainväliset kuljetukset kuuluvat soveltamisalaan vain niiltä osin kuin ne eivät ole läpikulumatka tai kahdenvälinen kuljetusoperaatio.

Neuvoston pysyvien edustajien komitea (Coreper I) hyväksyi sovitun tekstin 20.12.2019, ja neuvosto vahvisti poliittisen yhteisymmärryksen 20.2.2020. Euroopan parlamentin TRAN-valiokunta vahvisti yhteisymmärryksen 21.1.2020. Neuvosto vahvisti kirjallisessa menettelyssä 7.4.2020 ensimmäisen käsittelyn kantansa. TRAN-valiokunta hyväksyi 8.6.2020 ehdotuksen toisessa käsittelyssä ja 9.7.2020 Euroopan parlamentti äänesti täysistunnossa esityksen puolesta. Direktiivi julkaistiin 31.7.2020 Euroopan unionin virallisessa lehdessä<sup>25</sup> ja se tulee voimaan 21.2.2022.

#### *Kansallinen valmistelu ja Suomen kanta*

Komission ehdotus ja luonnos valtioneuvoston selvityksestä komission ehdotuksesta (U-kirje ja U-jatkokirje) olivat lausuntokierroksella EU-asioiden komitean alaisessa liikennejaostossa

<sup>25</sup> Euroopan unionin virallinen lehti, L 249, 31. heinäkuuta 2020 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=OJ:L:2020:249:TOC>.

(jaosto 22) sekä työoikeusjaostossa (jaosto 28). Valmisteluun osallistui ministeriöiden ja keskusvirastojen lisäksi myös etujärjestöjä ja sidosryhmien edustajia.

Eduskuntaa on informoitu 5.7.2017 komission ehdotuksista tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin ja lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiiviä koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse tiekuljetusalan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon valmistelusta U-kirjelmällä (U 41/2017 vp)<sup>26</sup> ja 17.4.2018 siihen liittyvällä U-jatkokirjeellä (UJ 9/2018 vp)<sup>27</sup>. Lisäksi eduskunnalle on toimitettu liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston valmistelun yhteydessä useita asiaa koskevia perusmuistiotia. Eduskunnan kanta hyväksyttiin suuressa valiokunnassa 25.5.2018 liikenne- ja viestintävaliokunnan (LiVL 17/2017 vp) sekä työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan annettua asiassa lausuntonsa (TyVL 7/2017 vp).

Yleisellä tasolla Suomi oli tyytyväinen siihen, että direktiiviehdotuksesta saavutettiin jäsenvaltioiden ja parlamentin eriaivista kannoista johtuva haastava neuvottelutilanne huomioiden kohtuullinen kompromissi ja äänesti ehdotuksen puolesta neuvoston pysyvien edustajien komiteassa (Coreper I) 20.12.2019. Suomelle merkittävimpänä neuvottelulähtökohtana oli pyrkimys löytää nimenomaan tiekuljetusalalle soveltuvia ratkaisuja sekä hallinnollisen taakan vähentämiseksi, että tehokkaan valvonnan mahdollistamiseksi. Ehdotuksen vaikutuksia ja yhteensopivuutta lähetettyjen työntekijöiden kansalliseen sekä EU-tason sääntelyyn, erityisesti lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiiviä arvioitiin valmistelun yhteydessä huolella. Suomi näkee, että rätätälöity erityissääntely edistää lähettämisen lainsäädännön noudattamista alalla ja siten tasoittaa yritysten kilpailuedellytyksiä ja parantaa työntekijöiden suojelua.

Suomi kannatti lähettämistä koskevan lainsäädännön soveltamista siten, että kahdenvälisiä kuljetukset ovat ulkona soveltamisalasta. Lisäksi, Suomi piti tärkeänä, että näiden kuljetusten osalta poikkeus koskisi kaikkia kahdenvälisiä kuljetuksia, sekä meno- että paluusuuntaan.

Suomi suhtautui kriittisesti lähetettyjä kuljettajia koskevan direktiivin soveltamiseen kolmannen maan kuljetusyritysten kuljettajiin, erityisesti jos se olisi koskenut kahdenvälisiä kuljetuksia kolmannen valtion ja EU:n jäsenvaltion välillä. Suomi piti tärkeänä selkeyttää kansainvälisiin kuljetuksiin sovellettavia säännöksiä erityisesti alihankintatilanteissa, joissa lähetettyjä työntekijöitä koskevan työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin soveltamisen kriteerit eivät täyty. Kolmansien maiden kuljetusyritysten sääntelyssä tuli huomioida yritysyöryhmän sisäiset siirrot ja työvoiman vuokraus, joissa on mainitun direktiivin mukaan noudatettava yhdenvertaista kohtelua EU:n alueelle sijoittautuneiden yritysten kanssa. Suomi suhtautui lisäksi kriittisesti läpikulkuvaltioiden työehtojen noudattamiseen kuljettajaan, kun läpikulkumaassa ei tahdu lastin kuormaamista tai purkamista (kauttakulku).

<sup>26</sup>Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (maantieliikenteen ajo- ja lepoaikojen valvontadirektiivin muuttaminen ja kuljettajien lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevien sääntöjen vahvistaminen) [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U\\_41+2017.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U_41+2017.aspx).

<sup>27</sup> EU/U-jatkokirje komission ehdotuksista Neuvoston ja Euroopan parlamentin direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/UJ\\_9+2018.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/UJ_9+2018.pdf).

Suomi piti IMI-järjestelmää tarkoituksenmukaisena lähetettyjen kuljettajien valvontaan liittyvien tietojen vaihdossa. Suomi näki, että ehdotettua lähetettyjen työntekijöiden työsuhdesääntösten noudattamisen valvontakeinojen listaa tulisi laajentaa esimerkiksi delegoiduilla säädöksillä niin, että kaikkia valvonnan kohteita voidaan tehokkaasti valvoa.

Komission alkuperäiseen ehdotukseen nähden, saavutettu lopputulos, jonka perusteella kabotaasiliikenteen kuljetukset sekä yhdistettyjen kuljetusten tieosuus kuuluvat lähettämisen soveltamisen piiriin, mutta puolestaan kansainväliset kuljetukset kuuluvat soveltamisalaan vain niiltä osin kuin ne eivät ole läpikulkumatka tai kahdenvälinen kuljetusoperaatio, oli neuvottelutavoitteisiin nähden Suomelle hyvä kompromissituloks.

#### *Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamista koskevien ehdotusten valmistelu*

Esityksen sisältöä kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisen osalta on säännöllisesti esitelty harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan toimenpideohjelman valmistelutyöryhmän kokouksissa vuoden 2020 tammikuusta lähtien, missä se hyväksyttiin yhdeksi toimenpiteeksi yritysten välisen terveen kilpailun edistämiseksi. Lisäksi oikeusministeriöltä pyydettiin esittelylupa vuoden 2021 ylikuormamaksulain muuttamiseksi, mikä on lainsäädäntönä oikeusministeriön vastuulainsäädäntöä.

#### *Hallituksen esityksen valmistelu*

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön kanssa. Hallituksen esityksen valmistelu aloitettiin säädöshankepäätöksen mukaisesti 21.10.2020. Valmistelu on ollut avointa ja sidosryhmät huomioon ottavaa. Valmisteluun liittyvät materiaalit kuten asettamispäätökset, arviomuistio, lausunnot, ja selvitykset, ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta<sup>28</sup>. Hankeikkuna sisältää myös tiedot hallituksen esityksen valmisteluvaiheista.

Valmistelun tueksi liikenne- ja viestintäministeriö asetti 4.11.2020 työryhmän ja sille alatyöryhmät, joiden tavoitteena ja tehtävänä oli arvioida, mitä lainsäädäntömuutoksia liikkuvuuspaketin EU-asetusten ja direktiivien täytäntöönpano sekä kuljetusten tilaajan vastuiden tarkentamista koskevien sääntöjen täytäntöönpano edellyttää sekä valmistella tarvittavat lainsäädäntöehdotukset. Työryhmät arvioivat muun muassa, mihin kansalliseen lakiin tai asetukseen mikäkin EU-asetuksen tai direktiivin muutos implementoidaan, mitä tietojärjestelmämuutoksia vaaditaan sekä mitä ja millaisia kansallisia vaikutuksia säädösmuutoksilla on.

Työryhmän tehtävänä oli valmistella ehdotukset erityisesti liikkuvuuspaketin sosiaali- ja markkinasääntöjen täytäntöönpanon sekä kuljetusten tilaajan vastuiden tarkentamista koskevien sääntöjen osalta. Työryhmään nimettiin jäsenet liikenne- ja viestintäministeriöstä, työ- ja elinkeinoministeriöstä, sosiaali- ja terveysministeriöstä, Liikenne- ja viestintävirastosta, Poliisihallituksesta, Tullista ja Rajavartiolaitoksesta.

Alatyöryhmän tehtävänä oli valmistella työ- ja elinkeinoministeriön johdolla lähetettyjen työntekijöiden direktiivin täytäntöönpanon edellyttämät työoikeuteen ja työelämään liittyvät sääntöehdotukset. Alatyöryhmään nimettiin jäsenet työ- ja elinkeinoministeriöstä, liikenne- ja

---

<sup>28</sup> Hankeikkuna, EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin sosiaali- ja markkinasääntöjen täytäntöönpano sekä kuljetuksen tilaajan vastuiden tarkentaminen. Saatavissa: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM062:00/2020>.

viestintäministeriöstä, sosiaali- ja terveysministeriöstä, Liikenne- ja viestintävirastosta, Lounais-Suomen aluehallintovirastosta, Elinkeinoelämän keskusliitosta, Suomen Yrittäjistä, SAK:sta, Akavasta, STTK:sta, Autoliikenteen Työnantajaliitosta sekä Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitosta.

Työryhmät asetettiin 4.11.2020–31.3.2022 ajalle. Ylätöryhmä kokoontui kolme kertaa syksyllä 2020 ja X kertaa keväällä 2021. Alatyöryhmä kokoontui työ- ja elinkeinoministeriön johdolla kaksi kertaa syksyllä 2020 ja keväällä 2021 X kertaa.

Sidosryhmille ja työryhmien jäsenille suunnattu säädöshankkeen aloitustilaisuus järjestettiin 10.11.2020 etäyhteydellä. Tarkoituksena oli kartoittaa sidosryhmien näkemyksiä niiltä osin kuin EU-lainsäädännön täytäntöönpanossa on jätetty kansallista liikkumavaraa. Aloitustilaisuutta varten pyydettiin vapaamuotoisia näkemyksiä ennakkokysymyksiin, jotka liittyivät liikkuvuuspaketin täytäntöönpanon keskeisimpiin kohtiin ja sääntelytarpeisiin, harmaan talouden torjunnan ja kuljetuksen tilaajan vastuukysymyksiin sekä sidosryhmien kuulemiseen. Sidosryhmien alustavia näkemyksiä saatiin yhteensä 11 kappaletta. Vastauksia käytiin läpi aloitustilaisuudessa, jonka lisäksi niitä hyödynnettiin työryhmien työn määrittelyssä sekä arviomuistion tekemisessä.

Kansallista sääntelytarpeen arviointia varten laadittiin arviomuistio liikenne- ja viestintäministeriön valmistelijoiden toimesta yhteistyössä viranomaisista koostuvan ylätöryhmän jäsenten kanssa. Arviomuistiossa käytiin läpi liikkuvuuspaketin sisältöä, tulevia muutoksia sekä arvioitiin kansallisen lainsäädännön muutostarpeita. Muistiossa arviotiin myös kuljetuksen tilaajan vastuita koskevien hallitusohjelmakirjausten täytäntöönpanoa. Lisäksi pyydettiin vastauksia erityisesti muistion lopussa esitettyihin tarkentaviin kysymyksiin. Lausuntopyyntö lähetettiin yhteensä 25 taholle. Arviomuistio julkaistiin lausuntopalvelu.fi- palvelussa ja lausuntoajaksi asetettiin 17.12.2020–17.1.2021.

Lausuntoja arviomuistiosta annettiin määrääjassa yhteensä 13 kappaletta, ja niitä hyödynnettiin jatkovalmistelussa ja työryhmätyössä. Sidosryhmille järjestettiin 11.3.2021 avoin kuulemistilaisuus, jossa esiteltiin kansallisen lainsäädännön valmistelussa eteenpäin vietäviä ehdotuksia sekä kuultiin sidosryhmiä jatkovalmistellun hallituksen esityksen pääkohdista. Kuulemistilaisuudessa esille nousseiden kommenttien perusteella erityisesti säädöskohtaisiin perusteluihin, säädösten tarkkarajaisuuteen sekä vaikutustenarviointiin kiinnitettiin erityistä huomiota jatkovalmistelussa.

Varsinainen lausuntokierros hallituksen esityksen luonnoksesta järjestettiin x-x.2021. Lausuntoja annettiin yhteensä X kappaletta. Lausunnot ovat saatavilla lausuntopalvelu.fi-palvelussa sekä valtioneuvoston hankeikkunassa.

Työryhmien valmistelussa nousi esiin tarkennusta vaativia täytäntöönpanoon liittyviä kysymyksiä, jotka lähetettiin komission liikenteenpääosastolle, tieliikenneyksikölle 8.1.2021. Lisäksi täytäntöönpanossa käytettiin apuna komission 30.11.2020 julkaisemia virallisia ajo- ja lepoaikoihin liittyviä tulkintaohjeita<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> Komission viralliset ajo- ja lepoaikojen tulkintaohjeet [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/mobility-package-qa\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/mobility-package-qa_en).

## 2 Esityksen tavoitteet

### 2.1 Liikkuvuuspaketin EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

#### 2.1.1 Ajo- ja lepoaikoja ja ajopiirtureita koskeva muutosasetus (EU) 2020/1054

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1054 asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta, jäljempänä muutosasetus (EU) 2020/1054, tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta, kuljettajien työoloja ja turvata tieliikenteen kuljetusyritysten tasapuolisten liiketoimintaedellytysten toteutumista. Tavoitteena on korjata sääntelyssä ja täytäntöönpanossa ilmenneitä puutteita sekä auttaa parantamaan työskentely- ja liiketoimintaedellytyksiä alalla. Kyseessä on EU-asetus, joka on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 288 artiklan 2 kohdan nojalla jäsenvaltioissa suoraan sovellettavaa oikeutta.

Muutosasetus (EU) 2020/1054 sisältää säädökset, joilla muutetaan ajo- ja lepoaika-asetusta siltä osin kuin kyse on vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevia vähimmäisvaatimuksia sekä ajopiirturiasetusta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta.

##### 2.1.1.1 Ajo- ja lepoajat

Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 1 artiklan nojalla muutetaan ajo- ja lepoaika-asetusta. Muutosten tavoitteena on poistaa sääntöjen epäselvyyksiä ja parantaa selkeyttä ja johdonmukaisuutta korjaamalla taukoja ja lepoaikoja koskevia säännöksiä ja tehostamalla niiden valvontaa. Tavoitteena on lisäksi parantaa kuljettajien työoloja lepoaikojen viettämiseen, kotiinpaluuvaihtoehtoihin ja turvallisiin pysäköintialueisiin kohdistuvalla sääntelyllä. Asetuksen muutoksilla huomioidaan myös ajojärjestelmien vaihteellinen automatisoituminen.

Ajo- ja lepoaika-asetusta koskevilla muutoksilla komissiolle siirretään valta hyväksyä EU:n toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat turvallisten pysäköintialueiden palvelutasoa koskevien standardien ja pysäköintialueiden turvallisuuden sertifiointia koskevien menettelyjen kehittämistä.

##### *Soveltamisala*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 1 artiklan 1 kohdan nojalla laajennetaan ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalaa koskevaa 2 artiklaa siten, että ajo- ja lepoaika-asetusta sovelletaan 1.7.2026 alkaen myös kansainväliseen tavaraliikenteeseen ja kabotaasilikenteeseen, kun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 1 artiklan 2 kohdan nojalla muutetaan ajo- ja lepoaika-asetuksen 3 artiklaa siten, että ajo- ja lepoaikojen poikkeuksiin lisätään ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu massa on enintään 7,5 tonnia ja joita käytetään joko kuljettajan työssään tarvitsemien materiaalien, laitteiden tai koneiden kuljettamiseen tai käsiteollisuustuotteina valmistettujen tavaroiden toimittamiseen enintään 100 kilometrin säteellä yrityksen toimipaikasta ja sillä ehdolla, että ajoneuvonkuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö ja kuljetus ei tapahdu toisen lukuun.

Lisäksi kyseisen kohdan nojalla soveltamisalan poikkeusten piiriin lisätään tavarankuljetukseen käytettävä ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, eikä kuljetusta harjoiteta toisen lukuun vaan yrityksen tai kuljettajan omaan lukuun eikä kuljettaminen ole ajoneuvoa kuljettavan henkilön päätyö.

#### *Turvalliset pysäköintialueet*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 1 artiklan 7 kohdan nojalla lisätään ajo- ja lepoaika-asetukseen turvallisia pysäköintialueita koskeva 8a artikla. Kyseisen artiklan nojalla komissiolle annetaan oikeus antaa delegoituja säädöksiä laatiakseen standardit, jotka antavat palvelun ja turvallisuuden tasoa koskevaa yksityiskohtaisempaa tietoa artiklan 1 kohdassa lueteltujen alueiden ja pysäköintialueiden sertifiointimenettelyjen osalta.

#### *Kansalliset poikkeukset*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 1 artiklan 12 kohdan b alakohdan nojalla lisätään kansallisia poikkeuksia koskevaan 13 artiklaan alakohta q, jonka nojalla poikkeus voidaan myöntää myös ajoneuvoille tai ajoneuvoyhdistelmille, joita käytetään rakennustyömaakoneiden kuljettamiseen rakennusyrityksen lukuun 100 kilometrin säteellä yrityksen toimipaikasta, edellyttäen että ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö. Lisäksi lisätään alakohta r, jonka nojalla poikkeus voidaan myöntää ajoneuvoille, joita käytetään valmisbetonin toimituksiin.

#### *Säännölliseen reittiliikenteeseen sovellettavat säännöt*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 1 artiklan 14 kohdan nojalla korvataan ajo- ja lepoaika-asetuksen 15 artikla siten, että artiklassa jatkossa säädetään siitä, että jäsenvaltion tulee ilmoittaa komissiolle 3 artiklan a alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen eli säännöllisen henkilöliikenteen (reitti alle 50 km) kuljettajiin sovellettavista asiaankuuluvista kansallisista säännöistä.

#### *18 kohta siirretty säädösvalta*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 1 artiklan 18 kohdan nojalla lisätään ajo- ja lepoaika-asetukseen 23 a artikla. Sen nojalla komissiolle siirretään 20 päivästä elokuuta 2020 viiden vuoden ajaksi 8 a artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Lisäksi artiklassa säädetään siirretyn säädösvallan käyttämisestä ja viiden vuoden kauden päättymisen jälkeen annettavasta säädösvaltaa koskevasta kertomuksesta, peruuttamisesta sekä delegoidun säädöksen antamisesta, asiantuntijoiden kuulemisesta, tiedoksi antamisesta ja voimaantulosta. Artiklan nojalla säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpidettä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosta sitä määräajassa vastusta.

##### 2.1.1.2 Ajopiirturit

Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 2 artiklan nojalla muutetaan ajopiirturiasetusta. Ajopiirtureita koskevien muutosten tavoitteena on valvontavälineiden tehostaminen ja käytön yhdenmukaistaminen sekä älykkäiden ajopiirtureiden tekeminen pakolliseksi myös ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmään, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, ja jotka harjoittavat kansainvälistä kuljetustoimintaa toisen lukuun. Tavoitteena on myös siirtymäaikaa lyhentämällä varmistaa älykkäiden ajopiirtureiden asentaminen rekisteröityihin ajoneuvoihin kohtuullisen ajan kuluessa.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 2 artiklan 4 kohdan nojalla muutetaan 7 artiklaa ja sen myötä jäsenvaltioiden tulee varmistaa, että henkilötietojen käsittely ajopiirturiasetuksen yhteydessä tapahtuu ainoastaan sen toteamiseksi, että asetusta (EU) N:o 165/2014 sekä asetuksia (EY) N:o 561/2006, (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072, (EY) N:o 1073/2009, direktiivejä 2002/15/EY, 92/6/ETY ja 92/106/ETY ja siltä osin kuin on kyse tieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä direktiivejä 96/71/EY, 2014/67/EY ja (EU) 2020/1057 noudatetaan.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 2 artiklan 10 kohdan nojalla ajopiirturiasetukseen lisätään 7 a kohta, jonka perusteella kortin myöntävän jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi vaatia kuljettajaa korvaamaan kuljettajakortin uudella kuljettajakortilla, jos se on tarpeen asiaan kuuluvien teknisten eritelmien noudattamiseksi.

### 2.1.2 Maanteiden liikenteenharjoittajaa koskeva muutosasetus (EU) 2020/1055

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi tieliikenteen alan kehitykseen, jäljempänä muutosasetus (EU) 2020/1055, tavoitteena on tieliikenteen ammatinharjoittamisen edellytyksiä ja markkinoillepääsyä koskevan sääntelyn myötä tukea tieliikenteen sisämarkkinoiden toimivuutta, tehokkuutta ja kilpailukykyä, torjua harmaata taloutta sekä selkeyttää nyky sääntelyä ja yhdenmukaistaa täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa. Kyseessä on EU-asetus, joka on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 288 artiklan 2 kohdan nojalla jäsenvaltioissa suoraan sovellettavaa oikeutta.

Muutosasetus (EU) 2020/1055 sisältää säädökset, joilla muutetaan liikenteenharjoittaja-asetusta, tavaraliikennelupa-asetusta sekä IMI-asetusta.

#### 2.1.2.1 Liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamisen edellytykset tieliikenteessä

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan nojalla muutetaan liikenteenharjoittaja-asetusta. Liikenteenharjoittaja-asetuksen muutoksen tavoitteena on laajentaa ammatin harjoittamista koskevat pakolliset vaatimukset koskemaan myös liikenteenharjoittajia, jotka käyttävät moottori-ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, jotka on tarkoitettu yksinomaan tavaroiden kuljettamiseen ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaisuus on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, ja joilla harjoitetaan kansainvälistä liikennettä. Lisäksi tavoitteena on selkeyttää ja vahvistaa tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan olemassaoloa koskevia säännöksiä reilun kilpailun ja tasapuolisten toimintaedellytysten takaamiseksi sisämarkkinoilla. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen muutosten tavoitteena on myös täydentää yrityksen hyvän maineen edellytyksiä ja vaatimuksia tieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsulle sekä selkeyttää vakavaraisuuden osoittamista ottaen huomioon soveltamisalan laajentumisen. Lisäksi kansallisten rekistereiden tietovaatimuksia täydennetään.

Liikenteenharjoittaja-asetuksen muutoksella siirretään 20.8.2020 alkaen määräämättömäksi ajaksi komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan asetuksen liitteitä I, II ja III niiden mukauttamiseksi markkinoiden kehitykseen ja tekniseen edistykseen.

Lisäksi komissiolle annetaan asetuksen muutoksella valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan luettelo hyvämaineisuuden menetykseen johtavista rikkomuksista. Lisäksi komissiolle annetaan täytäntöönpanovaltaa hyväksyä muun muassa tekniset menettelyt, jotka koskevat sähköistä tutustumista muiden jäsenvaltioiden kansallisissa sähköisissä rekistereissä oleviin tietoihin.

*Kohde ja soveltamisala*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 1 kohdan nojalla laajennetaan liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan 4 kohdassa määriteltyä soveltamisalaa. Soveltamisala laajenee liikenteenharjoittajiin, jotka harjoittavat kansainvälistä liikennettä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaisuus on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, 21.2.2022 alkaen siten, että myös niiltä vaaditaan jatkossa tavaraliikenteen yhteisölupa. Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät kansallisen liikenteen kokonaisuusmassaltaan alle 3,5 tonnia olevat ajoneuvot ja yhdistelmät.

*Liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset tieliikenteessä*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 2 kohdan nojalla kumotaan liikenteenharjoittaja-asetuksen tieliikenteen harjoittajan ammatinharjoittamista koskevia vaatimuksia sisältävästä 3 artiklasta 2 kohta, jolloin poistuu jäsenvaltioiden mahdollisuus asettaa yrityksille lisävaatimuksia tieliikenteen harjoittamista koskevan luvan saamiseksi.

*Sijoittautumisvaatimukseen liittyvät edellytykset*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 3 kohdan nojalla muutetaan liikenteenharjoittaja-asetuksen sijoittautumisvaatimukseen liittyviä edellytyksiä koskevaa 5 artiklaa siten, että sijoittautumisvaltion liittyviä edellytyksiä tarkennetaan mm. toimipaikassa säilytettävien asiakirjojen, ajoneuvokannan toiminnan, kansallisen lainsäädännön vaatiman yhtiörekisteriin tai vastaavaan merkitsemisen, tuloverovelvollisuuden ja arvonlisäverotunnisteen, käytössä olevien ajoneuvojen sekä tosiasiallisen hallinnollisen ja kaupallisen toiminnan osalta. Näiden vaatimusten lisäksi jäsenvaltio voi vaatia, että yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa toimintansa kokoon nähden oikeassa suhteessa oleva määrä asianmukaisesti pätevöitynyttä hallinnollista henkilöstöä tai liikenteestä vastaava henkilö, joka on tavoitettavissa tavanomaisena työaikana. Jäsenvaltio voi myös vaatia, että yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa toimintansa kokoon nähden oikeassa suhteessa kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsemaa muuta toiminnallista infrastruktuuria kuin asetuksessa määritellyjä teknisiä välineitä, mukaan lukien tavanomaisena työaikana avoinna oleva toimisto.

*Hyvämaineisuutta koskevaan vaatimukseen liittyvät edellytykset*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 4 kohta tarkentaa ja täydentää liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan hyvämaineisuutta koskevaan vaatimukseen liittyviä edellytyksiä ja sen mukaisesti hyvämaineisuuden tarkastelussa on otettava huomioon myös toimitusjohtajan käyttäytyminen. Liikenteenharjoittaja-asetus edellyttää nykyisellään, että jäsenvaltion on määriteltävä edellytykset, jotka yrityksen ja liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä, ollakseen hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen mukainen ja asettaa tällä määrittelylle vähimmäisvaatimukset. Nyt tehtävällä muutoksella täydennetään näitä vähimmäisvaatimuksia siten, että tarkasteltaessa liikenteestä vastaavan henkilön tai kuljetusyrityksen hyvämaineisuutta, tulee huomioida myös verolainsäädäntö, työntekijöiden lähettäminen tiekuljetusalalla, sopimusvelvoitteisiin sovellettava laki ja kabotaasiliikenne.

*Vakavaraisuusvaatimukseen liittyvät edellytykset*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 5 kohta täydentää liikenteenharjoittaja-asetuksen 7 artiklan vakavaraisuuteen liittyviä edellytyksiä siten, että säännös huomioi jatkossa yrityksen pääoma- ja vararahastovaatimusten osalta myös yritysten kansainvälisessä liikenteessä olevat



ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu kokonaisuudessa on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia. Yrityksen on osoitettava varavaraisuuteen liittyvät edellytyksensä muutosasetuksessa (EU) 2020/1055 säädettyjen kahden eri vaihtoehdon perustella riippuen siitä, onko yrityksellä käytössään myös muita asetuksen soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvoja kuin kevyitä hyötyajoneuvoja vai yksinomaan kevyitä hyötyajoneuvoja; ensimmäisessä vaihtoehdossa vaatimukset ovat euromääräisesti korkeampia muille ajoneuvoille, mutta molemmat vaihtoehdot asettavat pääoma- ja vararahastovaatimuksen tavaraliikenteen kevyiden hyötyajoneuvojen osalta kuitenkin 900 euron arvoon. Muutosasetus (EU) 2020/1055 jättää jäsenvaltiolle kansallista liikkumavaraa siten, että jäsenvaltio voi edellyttää alueelleen sijoittautuneiden yritysten osoittavan, että niillä on käytettävissään näiden ajoneuvojen osalta sama määrä pääomaa ja vararahastoja kuin ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta. Tämä edellyttää, että jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen ilmoittaa asiasta komissiolle ja komissio asettaa kyseiset tiedot julkisesti saataville.

Tämän lisäksi jäsenvaltiot voivat vaatia, että yrityksellä, liikenteestä vastaavalla henkilöllä tai muulla jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluvalla henkilöllä ei ole jäljellä olevia, muita kuin henkilökohtaisia, velkoja julkisoikeudellisille yhteisöille eikä tämä ole konkurssissa tai maksukyvyttömyys- tai purkamismenettelyssä.

#### *Tutkinnosta vapauttaminen*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 7 kohta täydentää liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklaa, jossa säädetään tutkinnosta vapauttamisesta. Artiklaan lisätään kohta, jolla jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus vapauttaa liikenteestä vastaava henkilö liikenneluvan edellytyksenä olevasta tutkinnosta yrityksen käyttäessä ainoastaan kokonaisuudessaan alle 3,5 tonnia olevia ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, mikäli hän on yhtäjaksoisesti hallinnoinut saman tyyppistä yritystä 10 vuoden ajan ennen 20.8.2020.

#### *Kansalliset sähköiset rekisterit*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 12 kohta edellyttää liikenteenharjoittaja-asetuksen kansallisia sähköisiä rekistereitä koskevaan 16 artiklaan lisättävän uutena kohtana edellytyksen liikenteestä vastaavien henkilöiden nimien ja yrityksellä käytettävissään olevien ajoneuvojen rekisteritunnusten sekä yrityksen palveluksessa olevien työntekijöiden lukumäärän ja yrityksen riskiluokituksen lisäämisen kansallisiin sähköisiin rekistereihin. Samalla kyseisen artiklan tietojen säilyttämistä eri rekistereissä ja tietojen saataville asettamista koskevat säännökset muuttuvat. Tiedot rekisteritunnuksista, yrityksen palveluksessa olevista henkilöistä ja yrityksen riskiluokituksesta tulee olla toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä tienvarsitarkastusten aikana. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritetään toiminnot, joiden ansiosta nämä tiedot asetetaan tienvarsitarkastuksissa käytettäviksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset annetaan viimeistään 14 kuukauden kuluttua siitä, kun on annettu täytäntöönpanosäädös yhteisestä kaavasta tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua riskiluokituksen laskemiseksi.

#### *Siirretyn säädösvallan käyttäminen*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 16 kohdan nojalla lisätään liikenteenharjoittaja-asetuksen artikla 24 a (Siirretyn säädösvallan käyttäminen). Kyseisessä artiklassa säädetyt edellytykset koskevat komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä. Artiklan 24 a perusteella siirretään komissiolle 20 elokuuta 2020 määräämättömäksi ajaksi liikenteenharjoit-

taja-asetuksen 8 artiklan 9 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säännöksiä, mikä käytännössä tarkoittaa liitteiden I (Luettelo 8 artiklassa tarkoitetuista aihepiireistä eli aihepiirit, jotka jäsenvaltion on otettava huomioon ammatillisen pätevyyden toteamisessa), II (Tutkinnon järjestäminen) ja III (Ammatillista pätevyyttä koskevan todistuksen turvallisuusominaisuudet) muuttamista niiden mukauttamiseksi markkinoiden kehitykseen ja tekniseen edistykseen. Lisäksi artiklassa säädetään siirretyn säädösvallan käyttämisestä, peruuttamisesta sekä delegoidun säädöksen antamisesta, asiantuntijoiden kuulemisesta, tiedoksi antamisesta ja voimaantulosta.

#### 2.1.2.2 Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoillepääsyn säännöt

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 2 artiklan nojalla muutetaan EU:n tavaraliikennelupa-asetusta.

Tavaraliikenteen yhteisölupa-asetuksen muutosten tavoitteena on laajentaa soveltamisalaa samalla tavoin kuin liikenteenharjoittaja-asetuksen soveltamisalaa laajennetaan sekä säättää väärinkäytösten estämiseksi seuraamuksista asetuksen (EY) 1072/2009 rikkomisesta. Lisäksi muiden kuin jäsenvaltiosta olevien liikenteenharjoittajien vastaanottavassa jäsenvaltiossa tilapäisesti harjoittamaa kansallista kabotaasiliikennettä koskevia sääntöjä selkeytetään tavoitteena lisätä raskaiden hyötyajoneuvojen täyttöastetta ja vähentää tyhjänä ajoa. Samalla veloitetaan tieliikenteen harjoittajat osoittamaan kabotaasiliikennettä koskevien sääntöjen noudattaminen ja säädetään lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille määrättävistä seuraamuksista kuljetuspalvelujen tilaamiseen liittyvissä tavaraliikennelupa-asetuksen rikkomuksissa.

#### *Soveltamisala*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 2 artiklan 1 kohdan nojalla muutetaan tavaraliikenteen yhteisölupa-asetuksen 1 artiklan 5 kohdassa määrittelemää soveltamisalaa siten, että tavarankuljetus ajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia ei edellytä yhteisölupaa ja on vapautettu kaikista kuljetusluvista 20 toukokuuta 2020 saakka. Tämän jälkeen kokonaismassaraja alenee ja edellä mainitut vapautukset koskevat tavarankuljetusta ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden suurin sallittu kokonaismassa on enintään 2,5 tonnia.

#### *Yhteisön tavaraliikennelupa*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 2 artiklan 2 kohdan nojalla muutetaan tavaraliikenteen yhteisölupa-asetuksen 4 artiklan yhteisön liikennelupaa koskevia säännöksiä lisäämällä myöntävälle viranomaiselle asetettavan vaatimuksen liikennelupaan merkittävästä maininnasta niiden kokonaismassaltaan alle 3,5 tonnia olevien ajoneuvojen osalta, joihin sovelletaan liikenteenharjoittaja-asetuksen 7 artiklan 1 kohdassa säädettyjä matalampia vakavaraisuusvaatimuksia. Samalla kyseisen artiklan nojalla siirretään komissiolle valta antaa 14 b artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä I (Yhteisön liikenneluvan ja kuljettajatodistuksen turvaominaisuudet) ja II (Yhteisön liikenneluvan malli) niiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.

#### *Kuljettajatodistus*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 2 artiklan 3 kohdan nojalla annetaan komissiolle valta antaa tavaraliikenteen yhteisölupa-asetuksen 14 b artiklan mukaisesti delegoituja säännöksiä, joilla muutetaan liitettä III (Kuljettajatodistuksen malli) sen mukauttamiseksi tekniseen kehitykseen.

#### *Valvontastrategia*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 2 artiklan 6 kohdan nojalla lisätään 10 a artikla, jonka nojalla säädetään, että III luvussa säädettyjen velvoitteiden täytäntöönpanon valvonnan tehostamiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella sovelletaan johdonmukaista kansallista valvontastrategiaa, jossa on keskityttävä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklalla tarkoitettuihin yrityksiin, joilla on korkea riskiluokitus. Jäsenvaltion tulee varmistaa, että tarkastuksiin sisältyy tarvittaessa kabotaasiliikenteen tarkastus. Lisäksi säädetään kabotaasiliikenteeseen kohdistuvista tienvarsitarkastuksista.

*Säännöt lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille sekä siirretyn säädösvallan käyttäminen*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 2 artiklan 7 kohdan nojalla lisätään tavaraliikenteen yhteisölupa-asetukseen 14 a artikla (Vastuu), joka edellyttää, että jäsenvaltion on vahvistettava säännöt lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille 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 liittyi tämän asetuksen rikkomista. Saman kohdan nojalla lisätään myös artikla 14 b (Siirretyn säädösvallan käyttäminen), jossa säädetään komissiolle siirretyn säädösvallan käyttämisestä ja annetaan komissiolle 20 elokuuta 2020 alkaen määräämättömäksi ajaksi tavaraliikenteen yhteisöluvan 4 artiklan 4 kohdassa ja 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Nämä kohdat koskevat liitteitä I, II ja III. Artiklassa 14 b säädetään siirretyn säädösvallan peruuttamisesta, asiantuntijoiden kuulemisesta, tiedoksi antamisesta sekä voimaantulosta.

#### 2.1.2.3 Liikenteenharjoittajaa koskeva viranomaisten IMI- ja ERRU -tietojenvaihto

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 3 artiklan nojalla muutetaan IMI-asetusta. IMI-asetuksen muutosten tavoitteena on tuoda liikenteenharjoittaja-asetus IMI-asetuksen soveltamisalan piiriin, jotta IMI-järjestelmää voitaisiin jatkossa käyttää jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välisessä sekä jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ja komission välisessä hallinnollisessa yhteistyössä myös liikenteenharjoittaja-asetuksen hallinnollista yhteistyöstä koskevien säädösten panemiseksi täytäntöön.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 3 artiklan nojalla lisätään IMI-asetuksen liitteeseen uusi säännös. Liite koskee IMI-asetuksen 3 artiklassa (Soveltamisala) tarkoitettuja hallinnollista yhteistyötä koskevia EU-säädöksiin sisältyviä säännöksiä, jotka pannaan täytäntöön IMI-järjestelmän avulla. IMI-asetuksen liitteeseen lisätään liikenteenharjoittaja-asetus.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 13 kohdan mukaisesti jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on vaihdettava tietoja vakavista rikkomuksista annetuista tuomioista ja niiden johdosta määrättyistä seuraamuksista. Jäsenvaltion, joka saa tiedon 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua vakavasta rikkomuksesta, josta on toisessa jäsenvaltiossa kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana annettu tuomio tai määrätty seuraamus, on kirjattava kyseinen rikkomus kansalliseen sähköiseen rekisteriinsä. Kyseisen viranomaisten välisen tietojenvaihdon on tapahduttava tietokuljetusyritysten eurooppalaisen ERRU-järjestelmän avulla.

#### 2.1.3 Lähetettyjä työntekijöitä koskeva muutosdirektiivi (EU) 2018/957

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/957, jäljempänä muutosdirektiivi (EU) 2018/957, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä koskevan direktiivin muuttamisesta, annettiin 28.6.2018. Direktiivillä pyrittiin edistämään lähetettyjen työntekijöiden yhdenvertaista kohtelua työntekomaan kansallisten työntekijöiden kanssa

palkkauksen ja työehtojen määräytymisessä ja samalla yritysten tasapuolista kilpailuasemaa. Yhdenvertaisuutta pyritään edistämään muuttamalla vähimmäispalkan käsite korvauksen käsitteeksi.

Muutosdirektiivi (EU) 2018/957 edellyttää lähetettyihin työntekijöihin sovellettavan samoja, pakollisia palkkaa ja muita 3 artiklan 1 kohdassa mainittuja työehtoja koskevia sääntöjä, kuin mitä sovelletaan työntekomaan työntekijöihin lain ja yleissitovien työehtosopimusten perusteella. Muutosdirektiivi (EU) 2018/957 edellyttää myös säätämään lähetävälle työnantajalle velvollisuuden korvata lähetetylle työntekijälle Suomen tavanomaisesta työpaikasta liikkumisesta aiheutuvat matka-, majoitus- ja ruokailukustannukset lähettämisen aikana. Tällä turvataan lähetetyn työntekijän asemaa ammatillisista syistä tapahtuvan liikkumisen johdosta.

Lisäksi muutosdirektiivi (EU) 2018/957 edellyttää turvaamaan pitkäkestoisessa lähettämisessä eli yli 12 kuukauden työskentelyn jälkeen lähetetylle työntekijälle yhdenvertaisen kohtelun työntekomaassa myös muiden kuin 3 artiklan 1 kohdan mukaisten kaikkien pakollisten työehtojen osalta suhteessa kansallisiin työntekijöihin lukuun ottamatta työsuhteen solmimista ja päättämistä, ammatillisia lisäeläkkeitä ja kilpailukielloa koskevia lausekkeita.

Muutosdirektiivi (EU) 2018/957 edellyttää yhdenvertaisen kohtelun vaatimuksen soveltamista pakollisesti myös lähetettyihin vuokratyöntekijöihin sekä yleissitovien työehtosopimusten soveltamisen pakollisesti rakennussektorin lisäksi myös muille toimialoille lukuun ottamatta merenkulkua.

Muutosdirektiivin (EU) 2018/957 3 artiklan 3. kohdan mukaan direktiiviä sovelletaan tiekuljetusalaan sellaisen säädöksen soveltamispäivästä, jolla muutetaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiiviä valvontavaatimusten osalta ja jossa vahvistetaan työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiiviin ja lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiiviin liittyvät, kuljettajien lähettämistä työhön tieliikennealalla koskevat erityiset säännöt.

Tähän kokonaisuuteen liittyy vuonna 2014 toukokuussa annettu työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin täytäntöönpanodirektiivi. Kyseisellä täytäntöönpanodirektiivillä ei muutettu lähetettyjen työntekijöiden direktiiviä. Täytäntöönpanodirektiivi tuli panna täytäntöön 18.6.2016. Suomi implementoi täytäntöönpanodirektiivin uudistamalla lainsäädäntöä ja säätämällä työntekijöiden lähettämisestä annetun lain (447/2016).

Muutosdirektiivin (EU) 2018/957 taustalla on komission ja eräiden jäsenvaltioiden esille tuoma näkemys siitä, että kaikkia lähetettyihin työntekijöihin ja heidän työehtoihinsa liittyviä väärinkäytöksiä ja ongelmia ei käsitelty täytäntöönpanodirektiivissä.

#### 2.1.4 Maanteiden lähetettyjä kuljettajia koskeva muutosdirektiivi (EU) 2020/1057

Lähetettyjä kuljettajia koskevan erityissääntelyn tavoitteena on osana muita liikkuvuuspaketin ehdotuksia selkeyttää nykysääntelyä ja yhdenmukaistaa täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa, parantaa kuljettajien työ- ja sosiaalisia oloja, varmistaa tasapuolinen kilpailu liikenteen harjoittajien välillä, parantaa valvontaviranomaisten yhteistyötä jäsenvaltioiden välillä, parantaa liikenneturvallisuutta sekä varmistaa, että kuljettajien sosiaalinen suojele ja liikenteen harjoittajien vapaus tarjota valtioiden rajat ylittäviä palveluja ovat tasapainossa.

Lähetettyjen kuljettajien erityissääntely tulee toteutettavaksi niin sanotun *lex specialis* -sääntelyn yhteydessä. Kuljettajien erityissääntelyn ratkaisu koskee alihankintatilanteita ja niissä hallinnollisia menettelyjä ja valvontaa. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/957, jäljempänä muutosdirektiivi (EU) 2020/1054, työehtoja koskevat vaatimukset tulee

toteuttaa kaikissa lähettämistilanteissa eli alihankinnassa, vuokratyössä ja yritysyhdyksen sisäisissä siirroissa kuljettajien erityissääntelyn yhteydessä. Siten vuokratyö ja yritysyhdyksen sisäiset siirrot jäävät tiekuljetusalalla hallinnollisten menettelyjen ja valvonnan osalta yleisen sääntelyn varaan ja alihankintatilanteissa sovelletaan erityissääntelyä.

Kuljettajan työ kabotaasiliikenteessä on Suomessa katsottu aina lähetetyksi työksi ja on siten lähettämissääntösten soveltamisalassa nykytilaa vastaavasti. Joskin kansallinen valvonta on ollut vaikeaa, ellei jopa mahdotonta, koska valvontakeinoja ei ole ollut. Lähetettyjen kuljettajien erityislainsäädännön perusteella erityislain soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu kahdenväliset kuljetukset tavaroiden ja matkustajien osalta tietyin sallituin lisätoimin. Kuljettajan ei katsota olevan lähetetty jäsenvaltion alueelle työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin mukaisesti, kun kuljettaja ajaa jäsenvaltion alueen halki kuormaamatta tai purkamatta kuormaa ja ottamatta kyytiin tai laskematta kyydistä matkustajia tai suorittaessa kahdenvälisestä kuljetusta kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen aloittavalla tai lopettavalla tieosuudella. Soveltamisalan rajaukset ovat EU-tason ratkaisuja ja niiden osalta on pyydetty Euroopan komissiolta yhteistä EU-tason tulkintaa aikarajojen soveltamiseksi.

Tiekuljetusalalle muutosdirektiivin (EU) 2018/957 työehdot tulevat pantavaksi täytäntöön nyt lähetettyjen kuljettajien erityissääntelyn yhteydessä. Samalla tiedot työehdoista tulee saatavaksi avoimesti kaikkien saataville. Lisäksi erityissääntelyssä on sääntelyä lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivin hallinnollisista vaatimuksista ja valvontatoimenpiteistä poikkeavaa sääntelyä koskien kuljettajan lähettämismuutusta ja sen sisältöä, kuljettajalla mukanaan olevia tietoja tienvarsitarkastuksia varten, liikenteenharjoittajan jälkikäteistä tietojen toimittamisvelvollisuutta, IMI-järjestelmän käyttöliittymää valvontaa varten, edellytystä julkisesta käyttöliittymästä, liikenteenharjoittajan ilmoituksia IMI-järjestelmään ja ilmoitusten 24 kuukauden säilytysaikaa IMI-järjestelmässä.

Säädoslisäyksissä tarkistetaan myös hallinnolliset vaatimukset, tarvittavat valvontakeinot sekä niiden osalta tarvittavat muutokset työntekijöiden lähettämistä annettu lakiin, tiekuljetusalalla erityissääntely liikennepalvelulakiin.

*Lähettämistä koskevien erityissääntöjen soveltaminen tieliikenteen kuljetuspalveluihin*

Muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklassa ovat kuljettajien lähettämisen erityissäännöt. Valvontaa koskevan direktiivin tarkistamista ja tieliikenteen työntekijöiden lähettämistä toiseen jäsenvaltioon koskevien erityisten sääntöjen tavoitteina on varmistaa työntekijöiden lähettämistä koskevien sääntöjen oikeasuhteinen ja tarkoituksenmukainen soveltaminen, parantaa täytäntöönpanon valvontaa sekä tehostaa jäsenvaltioiden välistä hallinnollista yhteistyötä ja sen rakennetta. Näitä erityisiä sääntöjä sovelletaan 1 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltioon sijoittautuneiden sellaisten yritysten palvelukseen ottamiin kuljettajiin, jotka toteuttavat työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettua valtioiden välistä toimenpidettä. Kyseinen kohta säätelee alihankintatilanteita.

Tieliikenteen alakohtaisista työntekijöiden lähettämisen erityissäännökset säätävät kahdenvälisiin kuljetuksiin alihankintatilanteissa poikkeussääntöjä eli vapautuksia lähettämissääntösten noudattamisesta. Kahdenväliset kuljetukset, joihin liittyy liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion osallistumista, on vapautettu lähettämistä koskevista säännöistä, mutta rajat ylittäviin kuljetuksiin ja kabotaasiliikenteeseen, joihin ei liity liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion osallistumista, lähettämistä koskevia sääntöjä sovelletaan kokonaisuudessaan.

Muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 3 kohdan mukaan sen estämättä, mitä työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, kuljettajaa ei pidetä työntekijöiden lähettämistä koskevassa direktiivissä tarkoitettuna lähetettynä työntekijänä, kun suoritetaan kahdenvälistä kuljetusta tavaroiden osalta. Tässä direktiivissä kahdenvälisellä kuljetuksella tarkoitetaan tavaraliikenteen osalta tavaroiden siirtoa kuljetussopimuksen perusteella liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklan 8 kohdassa määritellyn mukaisesta sijoittautumisjäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan tai toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta sijoittautumisjäsenvaltioon. Vapautuksia sovelletaan alkaen 2 päivästä helmikuuta 2022 alkaen ajopiirturiasetuksen 34 artiklan 7 kohdan mukaisesti. Vapautusta sovelletaan kahdenvälisiin kuljetuksiin tavaroiden osalta myös silloin, kun kuljettaja kahdenvälisen kuljetuksen lisäksi suorittaa yhden kuormaamisen ja/tai purkamisen jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen että kuljettaja ei kuormaa tavaroita ja pura niitä samassa jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei ole suoritettu lisätoimia, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, kolmannessa alakohdassa säädettyjä lisätoimia koskevaa vapautusta sovelletaan enintään kahteen kuormaamiseen ja/tai purkamiseen kolmannessa alakohdassa säädetyin edellytyksin.

Edellä mainittuja lisätoimia koskevia vapautuksia sovelletaan ainoastaan siihen päivään saakka, josta alkaen älykkäät ajopiirturit, jotka noudattavat ajopiirturiasetuksen 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua rajanylitysten ja lisätoimien kirjaamisvaatimusta, on asennettava ensimmäistä kertaa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan neljännen ala-kohdan mukaisesti. Mainitusta päivästä alkaen edellä tarkoitettuja lisätoimia koskevia vapautuksia sovelletaan ainoastaan kuljettajiin, jotka käyttävät ajoneuvoja, joihin on asennettu älykäs ajopiirturi, josta säädetään mainitun asetuksen 8, 9 ja 10 artiklassa.

Direktiivin 1 artiklan 4 kohdan mukaan sen estämättä, mitä työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, kuljettajan ei katsota olevan lähetetty direktiivin tarkoittamassa merkityksessä, kun suoritetaan kahdenvälistä kuljetusta matkustajien osalta. Tätä direktiiviä sovellettaessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009, jäljempänä kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus, tarkoitettu kahdenvälisestä kuljetuksesta kansainvälisessä satunnaisessa tai säännöllisessä henkilöliikenteessä on kyse silloin, kun kuljettaja suorittaa jonkin seuraavista toimista:

- a) ottaa matkustajia kyytiin sijoittautumisjäsenvaltiossa ja jättää heidät kyydistä toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa;
- b) ottaa matkustajia kyytiin jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa; tai
- c) ottaa matkustajia kyytiin ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaisesti paikallisten retkien tekemiseksi toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa.

Alkaen 2 päivästä helmikuuta 2022, joka on päivä, josta alkaen kuljettajien vaaditaan kirjaavan rajanylitystiedot manuaalisesti ajopiirturiasetuksen 34 artiklan 7 kohdan mukaisesti, jäsenvaltioiden on sovellettava tämän kohdan ensimmäisessä ja toisessa alakohdassa säädettyä kahdenvälistä kuljetusta matkustajien osalta koskevaa vapautusta myös silloin, kun kahdenvälisen kuljetuksen suorittamisen lisäksi kuljettaja ottaa kyytiin matkustajia kerran ja/tai jättää matkustajia kyydistä jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen että kuljettaja ei tarjoa matkustajaliikennepalveluja läpi-kulkujäsenvaltion kahden sijaintipaikan välillä. Samaa sovelletaan paluumatkaan.

Tämän kohdan kolmannessa alakohdassa säädettyä lisätoimia koskevaa vapautusta sovelletaan ainoastaan siihen päivään saakka, josta alkaen älykkäät ajopiirturit, jotka noudattavat ajopiirturiasetuksen 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua rajanylitysten ja lisätoimien kirjaamisvaatimusta, on asennettava ensimmäistä kertaa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan mukaisesti. Mainitusta päivästä alkaen tämän kohdan kolmannessa alakohdassa säädettyä lisätoimia koskevaa vapautusta sovelletaan ainoastaan kuljettajiin, jotka käyttävät ajoneuvoja, joihin on asennettu älykäs ajopiirturi, josta säädetään mainitun asetuksen 8, 9 ja 10 artiklassa.

Tavara- ja henkilöliikenteen kahdenvälisiin kuljetuksiin liittyvät lisätoimet on vapautettu lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisesta tietyin kriteerein. Tavaraliikenteen osalta kuljettaja saa suorittaa yhden kuormaamisen ja/tai purkamisen jäsenvaltiossa ja/tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa. Tämä edellyttää, että kuljettaja ei kuormaa ja pura tavaroita samassa jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsen-valtiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei toteutettu lisätoimia, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, lisätoimia koskeva vapautus laajennetaan koskemaan enintään kahta muuta kuormaamista ja/tai purkamista, edellyttäen, että kuljettaja ei kuormaa ja pura samassa maassa. Henkilöliikenteen osalta kahdenvälisiä kuljetuksia suorittava kuljettaja saa ottaa kyytiin matkustajia kerran ja/tai jättää matkustajia kyydistä jäsenvaltiossa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa. Tämä edellyttää, että kuljettaja ei tarjoa henkilöliikennepalveluja läpikulkujäsenvaltion kahden sijaintipaikan välillä. Samaa sovelletaan paluumatkaan.

Näitä kahdenvälisiin kuljetuksiin liittyvien lisätoimien vapautuksia lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisesta sovelletaan sekä tavara- että henkilöliikenteen kahdenvälisiin kuljetuksiin päivästä, jona kuljettajien on kirjattava rajanylitystä koskevat tiedot manuaalisesti ajopiirtureihin. Niitä sovelletaan ainoastaan siihen päivään saakka, jona ajoneuvoihin on asennettava sellaiset älykkäät ajopiirturit, jotka noudattavat rajanylitysten ja lisätoimien kirjaamisvaatimusta.

Ajo- ja lepoaikojen valvontalaitteella, eli ajopiirturilla, tarkoitetaan laitetta, joka rekisteröi kuljettajan työ (ajo+muu työ)- ja lepoaikoja. Ajopiirturi voi ajoneuvon iästä riippuen olla analoginen, digitaalinen tai niin sanottu älykäs. 15.6.2019 lähtien kaikki EU-alueella rekisteröitävät uudet kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia olevat kuorma- ja linja-autot ovat varustettuja älykkäällä ajopiirturilla. Älykkään ajopiirturin vahvuutena on se, että se on riippumattomampi kuljettajan toimista ja sen manipulointi on kohtuullisen hankalaa. Osana liikkuvuuspakettia on kehitetty toisen sukupolven älykäs ajopiirturi. Uusia ominaisuuksia tässä laitteessa ovat työ- ja lepoaikojen etävalvonta, ajoneuvon sijaintitiedon rekisteröinti, valtakuntien rajojen ylittäminen, kuorman lastaus- ja purkaustiedon rekisteröinti, laivassa tai junassa vietetyt lepoajat sekä laitteeseen mahdollisesti tehdyt manipulointiyhteykset. Laitteen tietosuojaa ja turvaa on myös vahvistettu. Lisäksi laite on mahdollista yhdistää ns. ITS-moduulin avulla kuljetusyhteyksen omiin toiminnanohjausjärjestelmiin (FMS-järjestelmät) ja sitä kautta esimerkiksi työaika-tieto voidaan siirtää suoraan järjestelmäintegraation kautta yrityksen palkanlaskentajärjestelmiin. Toisen sukupolven älykäs ajopiirturi yhdessä kuljetusdokumentaation kanssa antavat tehokkaan valvontakeinon myös lähetettyjen työntekijöiden sääntelyn valvontaan.

Direktiivin 1 artiklan 5 kohdan mukaan sen estämättä, mitä työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, kuljettajan ei katsota olevan lähetetty jäsenvaltion alueelle työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin mukaisesti, kun kuljettaja ajaa jäsenvaltion alueen halki kuormaamatta tai purkamatta rahtia ja ottamatta kyytiin tai laskematta kyydistä matkustajia.

Direktiivin 1 artiklan 6 kohdan mukaan sen estämättä, mitä työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, kuljettajan ei katsota olevan lähetetty jäsenvaltion alueelle työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin mukaisesti, kun kuljettaja suorittaa neuvoston direktiivissä 92/106/ETY, jäljempänä yhdistettyjen kuljetusten direktiivi, määritellyn yhdistetyn kuljetuksen aloittavan tai lopettavan maantieosuuden, jos tieosuus itsessään koostuu tämän artiklan 3 kohdassa määritellyistä kahdenvälisistä kuljetuksista. Johdantolausekkeen 12 kohdan mukaan, kun kuljettaja ajaa yhdistettyä kuljetusta, sen aloittavalla tai lopettavalla maantieosuudella tarjottavan palvelun luonne on tiiviisti yhteydessä sijoittautumisjäsenvaltioon, jos maantieosuus itsessään muodostaa kahdenvälisen kuljetuksen. Sen sijaan silloin, kun kuljetus kyseisellä maantieosuudella tapahtuu vastaanottavassa jäsenvaltiossa tai muuna kuin kahdenvälisenä kansainvälisenä kuljetuksena, yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen on riittävä ja sen vuoksi olisi sovellettava työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä.

Direktiivin 1 artiklan 7 kohdan mukaan tavaraliikennelupa-asetuksessa ja kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa määriteltyä kabotaasiliikennettä suorittavaa kuljettajaa on pidettävä työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin nojalla lähetettynä työntekijänä.

Direktiivin 1 artiklan 8 kohdan mukaan työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin 3 artiklan 1 a kohdan mukaisen lähettämisen katsotaan päättyvän, kun kuljettaja jättää kansainvälisessä tavara- tai matkustajien kuljetuksessa vastaanottavan jäsenvaltion. Kyseistä lähettämiskautta ei saa laskea yhteen saman kuljettajan tai toisen kuljettajan, jonka tilalla hän toimii, suorittamiin tällaisiin kansainvälisiin kuljetuksiin liittyvien aikaisempien lähettämiskausien kanssa.

#### *Avoimuusvaatimus työehdoissa*

Muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 9 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivin mukaisesti työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin 3 artiklassa tarkoitetut työehdot ja -olot, jotka vahvistetaan kansallisin laein, asetuksin tai hallinnollisin määräyksin tai niiden alueella yleisesti sovellettaviksi julistetuin työehtosopimuksin tai välitystuomioin tai joita muutoin sovelletaan työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin 3 artiklan 1 ja 8 kohdan mukaisesti, asetetaan helpolla ja avoimella tavalla muista jäsenvaltioista olevien kuljetusyritysten ja lähetettyjen kuljettajien saataville. Asiaankuuluvien tietojen on katettava erityisesti tällaisilla välineillä, mukaan lukien tapauksen mukaan työehtosopimukset, jotka ovat yleisesti sovellettavia kaikkiin samanlaisiin yrityksiin asianomaisella maantieteellisellä alueella, pakollisiksi tehdyt maksettavan palkan osatekijät.

#### *Muuhun kun jäsenvaltioon sijoittautuneet kuljetusyritykset*

Muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 10 kohdan mukaan muuhun kuin jäsenvaltioon sijoittautuneita kuljetusyrityksiä ei saa kohdella suotuisammin kuin johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneita yrityksiä, myöskään silloin, kun yritykset suorittavat kuljetuksia kahden- tai monenvälisen sopimusten nojalla, jotka antavat pääsyn unionin markkinoille tai osaan niistä.

#### *Hallinnolliset vaatimukset ja valvonta*

Muutosdirektiivissä (EU) 2020/1057 on rajoitettu erityissääntelyllä alihankinnassa lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivistä poiketen hallinnolliset vaatimukset ja valvontatoimenpiteet ja yhdenmukaistettu valvontakeinoja.



Direktiivin 1 artiklan 11 kohdan mukaan poiketen siitä, mitä lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivin 9 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat edellyttää vain seuraavia kuljettajien lähettämiseen liittyviä hallinnollisia vaatimuksia ja valvontatoimenpiteitä:

a) toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen liikenteenharjoittajan velvollisuus viimeistään lähettämisen alkaessa toimittaa sen jäsenvaltion kansallisille toimivaltaisille viranomaisille, johon kuljettaja lähetetään, työntekijän lähettämistä koskeva ilmoitus käyttämällä IMI-asetuksella perustettuun sisämarkkinoiden tietojenvaihtoon tarkoitettuun IMI-järjestelmään, yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän monikielistä vakimuotoista lomaketta; kyseisen lähettämistä koskevan ilmoituksen on sisällettävä seuraavat tiedot:

i) liikenteenharjoittajan henkilöllisyys, vähintään yhteisön liikenneluvan numeron muodossa, mikäli tämä numero on saatavilla;

ii) sellaisen liikenteestä vastaavan henkilön tai muun yhteyshenkilön yhteystiedot sijoittautumisjäsenvaltiossa, joka on yhteydessä toimivaltaisiin viranomaisiin vastaanottavassa jäsenvaltiossa, jossa palvelut tarjotaan, ja joka lähettää ja vastaanottaa asiakirjoja tai ilmoituksia;

iii) kuljettajan henkilöllisyys, asuinpaikan osoite ja ajokortin numero;

iv) kuljettajan työsopimuksen alkamispäivä ja siihen sovellettava lainsäädäntö;

v) lähettämisen suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä;

vi) moottoriajoneuvojen rekisterikilvet;

vii) ovatko suoritettut kuljetuspalvelut tavaroiden kuljetusta, matkustajien kuljetusta, kansainvälistä kuljetusta tai kabotaasikuljetusta;

b) liikenteenharjoittajan velvollisuus varmistaa, että kuljettajan saatavilla on paperisessa tai sähköisessä muodossa seuraavat, ja kuljettajan velvollisuus säilyttää ja asettaa saataville seuraavat, jos niitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa:

i) kopio IMIn kautta toimitetusta työntekijän lähettämistä koskevasta ilmoituksesta;

ii) todisteet vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, kuten sähköinen kuljetus-asiakirja (e-CMR) tai asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettut todisteet;

iii) ajopiirturirekisterit ja erityisesti niiden jäsenvaltioiden maatumukset, joissa kuljettaja oli harjoittaessaan kansainvälistä maantiekuljetusta tai kabotaasikuljetusta, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 rekisteröintiä ja rekisterien ylläpitoa koskevien vaatimusten mukaisesti;

c) liikenteenharjoittajan velvollisuus lähettää IMI-järjestelmään yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän välityksellä lähettämiskauden jälkeen sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten suorasta pyynnöstä, johon lähettäminen tapahtui, kopiot tämän kohdan b alakohdan ii ja iii alakohdassa tarkoitetuista asiakirjoista sekä asiakirja-aineisto, joka liittyy kuljettajan palkkaukseen lähettämisajalta, hänen työsopimuksensa tai vastaava asiakirja neuvoston direktiivin 91/533/ETY (21) 3 artiklan merkityksessä, kuljettajan työskentelyyn liittyvä työaikakirjanpito ja todistus palkanmaksun suorittamisesta.

Liikenteenharjoittajan on lähetettävä asiakirja-aineisto IMI-järjestelmän yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän kautta viimeistään kahdeksan viikon kuluessa pyynnön esittämispäivästä. Mikäli liikenteenharjoittaja ei toimita pyydettyä asiakirja-aineistoa kyseisessä määräajassa, sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, johon lähettäminen tapahtui, voivat IMI-järjestelmän kautta pyytää sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisia viranomaisia avustamaan lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivin 6 ja 7 artiklan mukaisesti. Kun tällainen keskinäistä avunantoa koskeva pyyntö esitetään, liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava pääsy lähettämistä koskevaan ilmoitukseen ja muihin asiaankuuluviin tietoihin, jotka liikenteenharjoittaja on toimittanut IMI-järjestelmän yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän kautta.

Sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että ne toimittavat pyydetyn asiakirja-aineiston lähettämisen kohteena olleen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille IMI-järjestelmän välityksellä 25 työpäivän kuluessa keskinäistä avunantoa koskevan pyynnön esittämisestä.

Varmistaakseen tämän artiklan 3 ja 4 kohdan mukaisesti sen, että kuljettajaa ei ole syytä pitää lähetettynä, jäsenvaltiot voivat ainoastaan valvontatoimenpiteenä asettaa kuljettajalle velvollisuuden säilyttää ja asettaa saataville, jos sitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa, paperisessa tai sähköisessä muodossa todisteita asiaankuuluvista kansainvälisistä kuljetuksista, kuten sähköisen kuljetusasiakirjan (e-CMR) tai asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen todisteiden, ja tämän kohdan b alakohdan iii alakohdassa tarkoitettujen ajopiirturirekisterien.

Tieliikenteen direktiivin 12 kohdan mukaan liikenteenharjoittajan on pidettävä valvontaa varten 11 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen työntekijän lähettämistä koskevat ilmoitukset ajan tasalla IMI-järjestelmän yhteydessä olevassa julkisessa käyttöliittymässä.

Direktiivin 13 kohdan mukaan työntekijän lähettämistä koskevien ilmoitusten tiedot on tallennettava tarkastuksia varten IMI-järjestelmän rekisteriin 24 kuukauden ajaksi.

Jäsenvaltio voi antaa toimivaltaisille viranomaisille luvan toimittaa kansallisille työmarkkinaosapuolille muuten kuin IMI-järjestelmän kautta saatavilla olevia asiaankuuluvia tietoja sikäli kuin se on tarpeen lähettämistä koskevien sääntöjen noudattamisen tarkastamiseksi ja kansallisen lainsäädännön ja käytäntöjen mukaisesti edellyttäen, että tiedot koskevat lähettämistä asianomaisen jäsenvaltion alueelle ja tietoja käytetään yksinomaan lähettämistä koskevien sääntöjen valvontaan sekä kaikki tietojenkäsittely tapahtuu asetuksen (EU) 2016/679 mukaisesti.

Muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 14 kohdan mukaan komissio määrittää viimeistään 2 päivänä helmikuuta 2021 täytäntöönpanosäädöksellä IMI-järjestelmän yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän toiminnallisuudet. Jäsenvaltioiden on vältettävä 15 kohdan mukaan tarkastustoimenpiteiden toteuttamisessa tarpeettomia viivästyksiä, jotka saattavat vaikuttaa lähettämisen kestoon ja päivämääriin. Lisäksi direktiivin 16 kohdan mukaan jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä tiivistä yhteistyötä ja annettava toisilleen keskinäistä apua ja kaikki asiaankuuluvat tiedot lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivissä ja liikenteenharjoittaja-asetuksessa säädettyjen edellytysten mukaisesti.

## **2.2 Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisen tavoitteet**

Hallitusohjelmasta tulevien kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisen tavoitteena on vähentää ylikuormilla ajamista sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomista maanteillä, mikä edistää liikenneturvallisuutta ja reilumpaa tiekuljetusmarkkinoiden kilpailua. Tarkoituksena on lakimuutosten

myötä edistää uusia valvonnan keinoja, joilla ylikuormilla ajamista sekä ajo- ja lepoaikarikkomuksia saadaan vähennettyä ja valvonnan vaikuttavuutta parannettua.

Tavoitteeseen aiotaan päästä laajentamalla kuljetuksen tilaajan vastuuta liittyen tavarankuljetuksen suorittajan ylikuormilla ajamiseen. Kyseisen kuljetuspalvelun maksaneen tilaajan tulee hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti olla vastaanottanut tavarankuljetuksen. Lisäksi kuljetuksen tilaajan tai aikataulun laatijan vastuuta laajennetaan ajo- ja lepoaikarikkomuksiin. Ehdotuksilla pyritään samalla vähentämään kuljetuksen tilaajan tai aikataulun laatijan toimesta kuljetuksen suorittajaan kohdistuvaa painetta rikkoo tiekuljetusalaa koskevaa lainsäädäntöä.

### 3 Nykytila ja sen arviointi

Kilpailu tiekuljetusalalla on kovaa ja yleisesti harmaan talouden ilmentymiä on pidetty alalla vakavasti otettavina ongelmina. Paineita kuljetusyritysten toimintaan kohdistuu lähinnä markkinoilta tai sääntelyn kautta<sup>30</sup>. Kuljetusyrityksille markkinapainetta kilpailijoiden lisäksi luovat kuljetusasiakkaat, jotka yleensä ovat kuljetuksen maksavia ja vastaanottavia tilaajia sekä usein myös toimitusaikataulujen todellisia asettajia. Kuljetusasiakkaat ovat tyypillisesti toisia yrityksiä tai yhteisöjä, mutta myös yksityisasiakkaiden määrä on viime vuosina ollut kasvava.

#### 3.1 Tiekuljetusalan toimintaympäristö

##### *Yleistä*

Tiekuljetusten vahvuutena on joustavuus, mikä mahdollistaa kuljetukset haluttuina määrinä ja oikea-aikaisesti. Tasainen toimitusvirta mahdollistaa raaka-aineille ja valmiille tavaroille pienet varastomäärät. Ajoneuvolla tehtävät tavarankuljetukset mahdollistavat myös pienten ja satunnaisten kuljetuserien suhteellisen edullisen kuljettamisen. Toisaalta tieliikenteen tavarankuljetusten haaste on ohuista ja sirpaleisista kuljetusvirroista sekä pienistä kuljetuseristä aiheutuva mahdollinen tehottomuus, mikä näkyy esimerkiksi heikkona täyttöasteena ja tyhjänä ajona. Samoin linja-auto on liikennevälineenä joustava, ja linja-autoliikenteen palvelut voidaan sopeuttaa nopeasti muuttuviin olosuhteisiin ja liikennetarpeisiin.

Maanteiden tavaraliikenteen yritykset ja sitä tukevat muut toimialat työllistävät yhteensä noin 100 000 henkilöä. Maanteiden tavaraliikenteen yritykset työllistävät noin 50 000 kuljettajaa liikevaihdon ollessa yli 6 miljardia euroa. Tavaraliikenneluvan haltijoita oli vuoden 2020 lopussa Suomessa 11 587, mikä vastaa myös hyvin kuljetusyritysten lukumäärää. Suomessa tiekuljetusyritykset ovat tyypillisesti pieniä tai keskisuuria perheyriä, jotka liikennöivät keskimäärin 1–3 ajoneuvolla. Suomessa toimivista tavaraliikenteen kuljetusyrityksistä lähes puolet liikennöi vain yhdellä ajoneuvolla. 2–5 ajoneuvon yrityksiä on 39 prosenttia ja yli 5 ajoneuvon yrityksiä 14 prosenttia. Yrityskoko on tosin kasvussa ja tällä hetkellä yli 50 autolla liikennöi 42 yritystä ja yli 100 ajoneuvolla 9 yritystä.<sup>31</sup>

Linja-autojen osuus julkisen liikenteen matkustajista maassamme on lähes 60 prosenttia. Joukkoliikenteessä linja-autojen osuus on pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta noin 85 prosenttia. Matkoja tehdään koko maassa vuodessa noin 360 miljoonaa. Henkilöliikennettä linja-autoilla

<sup>30</sup> Logistiikkaselvitys 2018. Turun yliopisto. Saatavissa: <https://blogit.utu.fi/logistiikkaselvitys/wp-content/uploads/sites/92/2019/01/Logistiikkaselvitys-2018-FINAL.pdf>

<sup>31</sup> SKAL:n vuoden 2019 toimialakatsaus Maateiden tavaraliikenne Suomessa. [https://www.skal.fi/sites/default/files/sisaltosivujen\\_tiedostot/skal\\_toimialakatsaus\\_2019\\_web.pdf](https://www.skal.fi/sites/default/files/sisaltosivujen_tiedostot/skal_toimialakatsaus_2019_web.pdf)  
Liikenne- ja viestintäviraston tilastot 12.4.2021.

harjoitettavia yrityksiä Suomessa on noin 800 ja niiden liikevaihto on yhteensä noin miljardi euroa ja ala työllistää noin 12 000 henkilöä. Näistä yrityksistä yli 50 prosenttia liikennöi alle 10 linja-autolla. Alle 50 linja-auton yrityksiä on 32 prosenttia ja yli 50 linja-auton yrityksiä 10 prosenttia.<sup>32</sup>

Pääsääntöisesti tieliikenteen ammattimainen tavaroiden ja henkilöiden kuljettaminen on Suomessa luvanvaraista toimintaa. Tavaraliikennelupa vaaditaan ajoneuvoilta, joiden kokonaismassassa on yli 3,5 tonnia. Kokonaismassaltaan yli 2 tonnia ja enintään 3,5 tonnia painavalla ajoneuvolla ammattimaista tavaraliikennettä harjoittavan ei nykyisin tarvitse hankkia tavaraliikennelupaa, mutta palveluntarjoajan tulee tehdä Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoitus ammattimaisesta tavaraliikenteen harjoittamisesta. Jokaisessa ammattiliikenteen luvanvaraista harjoittavassa kuljetusyrityksessä tulee olla liikenteestä vastaava henkilö, jonka tulee olla hyvämaineinen ja ammatillisesti pätevä toimiakseen yrityksen liikenteestä vastaavana.<sup>33</sup>

Maanteitse tapahtuvat kuljetukset ovat keskeisin kuljetusmuoto Suomessa ja samalla tiekuljetusala on Suomen kilpailukyvyn kannalta merkityksellinen toimiala ja tärkeä työllistäjä. Noin 86 prosenttia Suomessa kuljetettavista tavaramääristä liikkuu maanteitse, kun rautatieliikenteen osuus on noin 12 prosenttia ja vesiliikenteen noin 2 prosenttia. Ilmateitse kulki vain alle prosentti kuljetetusta tavaramäärästä. Suomessa välimatkat ovat pitkiä ja jokaista tuotetta kohden kuljetuskilometrejä kertyy enemmän kuin missään muualla Euroopassa. Tieliikenteessä kuljetetaan vuosittain tavaraa lähes 300 miljoonaa tonnia. Vuonna 2017 tiekuljetusten kokonaistilavuus oli yli 277 miljoonaa tonnia. Vuonna 2018 kotimaan liikenteessä kuljetettiin yhteensä 271 miljoonaa tonnia tavaraa kuorma- ja pakettiautoilla. Kuljetusmatkaa kertyi yhteensä 1,9 miljardia kilometriä ja kuljetussuoritetta lähes 26 miljardia tonnikilometriä. Keskimäärin yhden tuotteen kuljetusmatka oli 80 kilometriä.<sup>25</sup>

#### *Tieliikenteen tavarankuljetusten tulevaisuuden näkymät*

Tieliikenteen tavarankuljetukset ovat erittäin herkkiä talouden suhdannevaihteluille, mikä vaikuttaa erityisesti pienempien yritysten kannattavuuteen. Tästä syystä tiekuljetusala keskittyy suuriin palveluntarjoajiin, jotka tekevät alihankintasopimuksia yksittäisten liikennöitsijöiden kanssa. Lisäksi alan rakenne muuttuu jatkuvasti yritysjärjestelyiden seurauksena. Toisaalta yksiselitteisesti markkinaosuuksilla vertailtavia palveluntarjoajia ei ole, koska kuljetuspalveluita tarjoavien yritysten toimintamallit poikkeavat toisistaan hyvinkin paljon. Eri toimialojen kuljetustarpeet poikkeavat suuresti toisistaan. Raaka-aineet ja massatavarat pyritään pääsääntöisesti kuljettamaan mahdollisimman kustannustehokkaasti, kun taas jalostetuille tuotteille kuljetuksen nopeus on usein ratkaiseva tekijä. Monipuolinen tieliikenne palvelee kaikkia toimialoja. Rautaja vesiteitse tapahtuvat kuljetukset palvelevat ensisijaisesti metsä-, metalli- ja kemianteollisuutta.<sup>34</sup>

Suomessa tavarankuljettamiseen käytettävät ajoneuvot ovat keskimäärin suurempia, kuin muualla Euroopassa. Kun ajoneuvoyhdistelmän enimmäispaino Suomessa on 76 tonnia ja enimmäispituus 34,5 metriä, ovat vastaavat lukemat Keski-Euroopassa tyypillisesti 40 tonnia ja 16,5

<sup>32</sup> Linja-autoliitto. Tietoa alasta. <https://www.linja-autoliitto.fi/tietoa-alasta/>

<sup>33</sup> Liikenne- viestintävirasto. Vastuullisuuden nykytila tavaraliikenteen tiekuljetushankinnoissa.

<sup>34</sup> Väylävirasto <https://vayla.fi/vaylista/liikennejarjestelma/tavaraliikenne>.

metriä. Yhdistelmäkoon kasvattaminen on ollut pitkien etäisyyksien Suomessa ratkaisu päästöjen vähentämiseen ja kustannusten alentamiseen. Lähes kolme neljäsosaa tavaratonneista Suomessa kuljetetaan ajoneuvoyhdistelmillä.<sup>25</sup>

Liikenteen kysynnän on arvioitu tulevaisuudessa kasvavan maltillisesti. Kysyntää koskevat ennusteet pohjaavat Liikenneviraston valtakunnallisiin tieliikenteen ennusteisiin, jotka tehtyihin päätöksiin ja ilmeisiin toimintaympäristön muutoksiin perustuvaa liikenteen todennäköistä kehitystä. Vaikka liikennesuorite on kasvanut, ovat päästöt Suomessa vähentyneet vuodesta 2005. Liikenteessä syntyvien hiilidioksidipäästöjen arvioidaan vähenevän 37 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Nykytilanteeseen verrattuna päästöjen ennustetaan vähenevän noin 3,2 miljoonalla hiilidioksiditonilla vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen päästöjen on perusennusteen mukaisessa arvioitu vähenevän keskimäärin 3,3 prosentilla vuodessa vuosina 2020–2025 ja 3,1 prosenttia vuodessa vuosina 2025–2030. Vuosina 2030–2050 päästöjen arvioidaan vähenevän noin 2,2 prosenttia vuodessa.<sup>35</sup>

Tavaraliikenteen osalta tärkeimpiä muutostekijäitä ovat talouskehitys, väestön muutokset, teollisuuden ja kaupan toimialarakenteen kehittyminen, teollisuuden viestimarkkinoiden talouskehitys sekä kotimaisen teollisuuden kilpailukyvyen kehittyminen vientimarkkinoilla. Valtakunnallisen tavaraliikenteen kokonaisennusteen mukaan kuljetussuorite kasaa vuoteen 2030 mennessä noin 18 prosenttia vuodesta 2017. Tämän jälkeen kysynnän arvioidaan kääntyvän maltilliseen laskuun tuotanto-rakenteen muutosten seurauksena. Tiekuljetusten markkinaosuuden arvioidaan kasvavan vuoden 2017 72 prosentista noin 75 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä.<sup>36</sup>

#### *Tiekuljetusalan kansainvälinen toimintaympäristö*

Kotimaan tavaraliikennemäärät olivat vuosittain lähes 450 miljoonaa tonnia 2000-luvun alkupuolella ja 470 miljoonaa tonnia vuonna 2008. Tämän jälkeen kuljetusten määrä väheni talouden taantumien vuoksi vuoteen 2013 asti. Vuonna 2017 kuljetussuorite oli kuitenkin palautunut samalle tasolle kuin ennen vuotta 2008. Eri kuljetusmuotojen osuudet ovat viime vuosina pysyneet likimain saman suuruisina. Suomessa suuri osa tiekuljetuksista toteutetaan suorina kuljetuksina lähtöpaikasta vastaanottoipaikkaan ilman kuljetusvälineen vaihtoa tai tavarantoimitusta välillä.

Suomen ulkomaankaupan kuljetusten kokonaisvolyymi on vaihdellut 100 miljoonan tonnin molemmin puolin viimeisen viiden vuoden aikana. Ulkomaankaupan keskeisiä toimialoja ovat kemian- ja energiatoimialat, metsä- ja metalliteollisuus, sekä tukku- ja vähittäiskauppa ja näille palveluja tuottava logistiikka- ja kuljetusala. Ulkomaankaupan kilpailukykyyn on kuljetuksilla ja logistiikalla kokonaisuudessaan merkittävä vaikutus.

Ulkomaankaupan viennistä noin 90 prosenttia ja tuonnista noin 80 prosenttia kuljetetaan meritse johtuen Suomen maantieteellisestä sijainnista sekä kuljetustaloudellisista ja ympäristöllisistä syistä. Rautatiekuljetuksien osuus tuonnista on noin 10 prosenttia ja vastaavasti tiekuljetuksilla on viennissä hieman alle 10 prosentin osuus. Eri kuljetusmuotojen osuudet ovat pysyneet likimain saman suuruisina. Meriliikenteen osuus tuontikuljetuksissa on kuitenkin viime vuosina kasvanut ja on nykyään lähes 80 prosenttia.

<sup>35</sup> LVM & VTT 2020. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste 2020–2050.

<sup>36</sup> Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 57/2018. Valtakunnalliset liikenne-ennusteet.

Kansainvälisessä tieliikenteessä tavarankuljetukset ovat usein osa kuljetusketjua, joka muodostuu eri vaiheista, joissa lähetettävää tavaraa käsitellään ja kuljetetaan eri välineillä. Kabotaasiliikennettä harjoitetaan eniten Euroopan maantieteellisesti ja kuljetusvolyymeiltä suurissa maissa, jotka sijaitsevat EU-alueen keskellä. Suomessa kansainvälisen kuljetuksen osana tehtävän kabotaasiliikenteen määrästä on ollut esillä hyvin erilaisia arvioita. Esimerkiksi Euroopan unionin tilastotoimisto Eurostatin arvio kabotaasiliikenteen kuljetussuoritteesta vuosina 2014–2017 on ollut välillä 0,4 – 0,6 prosenttia.<sup>37</sup> Eurostatin tilastojen mukaan Suomessa tehtävä kabotaasiliikenteen määrät ovat siis verrattain matalalla tasolla. Tosin yleisesti kuljetusalalla nähdään todellisen kabotaasiliikenteen kuljetussuoritteen olevan kuitenkin suurempi.<sup>38</sup>

### 3.1.1 Harmaa talous tiekuljetusalalla

#### *Yleistä*

Harmaa talous määritellään lainsäädännössä sellaiseksi organisaation toiminnaksi, josta aiheutuvia lakisääteisiä velvoitteita laiminlyödään verojen, lakisääteisten eläke-, tapaturma- tai työtömyysvakuutusmaksujen tai tullin perimien maksujen suorittamisen välttämiseksi tai perusteettoman palautuksen saamiseksi. Tiekuljetusalalla harmaa talous näkyy muun muassa arvonnalisäveron maksamatta jättämisenä, työehtosopimusta alhaisempien palkkojen maksamisena, ajoneuvon vakuuttamisena yksityisliikenteeseen tarkoitettulla liikennevakuutuksella, kuitittomana kauppana ja luvattomana ammattimaisen liikenteen harjoittamisena. Kuljetusyritys, joka ei maksa veroja tai lakiin perustuvia maksuja tai muuten suorita lainsäädännössä sille asetettuja velvoitteita, saavuttaa toiminnallaan kilpailuetua suhteessa muihin alalla toimiviin yrityksiin.

Harmaan talouden aiheuttamat kilpailulliset haitat ovat huolestuttaneet tiekuljetusalla jo pidempään. Alalla onkin nousevana trendinä koettu ulkomailta tuleva ja omilla pelisäännöillään toimivat kuljetusyritykset. Kabotaasiliikenteen valvonnan heikkous ja laittoman kabotaasiliikenteen paljon arvioitua suuremmat suoritteet, aiheuttavat merkittävän uhkan kotimaiselle kestäväälle liiketoiminnalle. Viime vuosina tehdyissä tutkimuksissa kuljetusalan käsitykset harmaan talouden kehityksestä on nähty synkkänä. Laittoman tai systemaattisen kabotaasiliikenteen lisäksi ongelmaksi on koettu muun muassa konkurssikeinottelut ja postilaatikkoyritysten käyttö sekä alipalkattu ulkomainen halpatyövoima sekä verojen välttely.<sup>39</sup>

Harmaaseen talouteen ja sen kehittymiseen vaikuttavia tekijöitä ovat palkkakustannukset, koventunut kilpailu, toimialan ylikapasiteetti, ulkomaille rekisteröityjen kuljetusyritysten käyttö Suomen markkinoilla, tiukat työaika- sekä ajo- ja lepoaikasäädökset, viranomaisvalvonnan tehotomuus ja pieni riski kiinnijäämiseen sekä kuljetuksen tilaajan markkinat, jota hallitsevat suuret tilaajat. Esimerkkejä tiekuljetusalan harmaasta taloudesta, ja jopa rikollisesta toiminnasta, ovat myös säännöllinen työaikamääräysten rikkominen ja ylikuormilla ajaminen. Näin yritykset pystyvät tarjoamaan todelliseen kustannustasoon nähden riittämättömiä kuljetushintoja. Harmaan talouden harjoittaminen ilmenee myös konkurssiyritysten ketjuttamisena, jossa

<sup>37</sup> Eurostat. Statistics explained. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road\\_freight\\_transport\\_statistics\\_-\\_cabotage](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage)

<sup>38</sup> Lehtonen, I. & Murto, P. 2016. Eduskunta. Asiantuntijalausunto HE 143/2015 vp, kabotaasitilastot. SKAL ry:n lausunto liikenne -ja viestintävaliokunnalle. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-53930.pdf>

<sup>39</sup> Työ- ja elinkeinoministeriö 2016. Loppuraportti, 22.3.2016: Selvitys harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan tehostamiseksi tarvittavista toimenpiteistä.

tahallisesti konkurssiin päästettyjä yrityksiä jatkamaan perustetaan uusi yritys, jossa toimivat konkurssiin menneen yrityksen omistajat tai muut yrityksen taustavoimat.

Tiekuljetusalan kotimaiset toimijat joutuvat kilpailemaan sekä Suomessa tapahtuvan kabotaasiliikenteen että ulkomaanliikenteessä ajaviin ulkomaisten, joko kotimaansa edullista verotusta tai valvonnan heikkoutta hyödyntävien liikennöitsijöiden kanssa. Tasapuolisten kilpailuedellytysten aikaansaamiseksi kaikkien alan toimijoiden tulee noudattaa yhteisiä sääntöjä. Kyselybarometrin mukaan peräti joka neljäs on arvioinut, ettei sääntöjä noudattamalla pärjää tiekuljetusalalla. Avointen vastausten perusteella kilpailu tiekuljetusalalla on erittäin kovaa ja harmaa talous on nähty vakavana ongelmana. Harmaata taloutta edistävinä tekijöinä kuljetusyritykset näkivät liikennepalvelulain mukanaan tuomat kokonaisuutensa alle 3,5 tonnia olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien liikennelupavaatimusten poistamisen ja kabotaasiliikenteen säännökset sekä kuljetuspalveluiden tilaajan vastuun, joita viranomaiset ei kunnolla pysty valvomaan.<sup>40</sup>

Suomen kansainvälistyvä harmaa talous -selvityksen mukaan kuljetusalan harmaassa taloudessa voidaan erottaa kolme kokonaisuutta, jotka ovat perinteinen kotimainen harmaa talous, ulkomaiseen kilpailuun liittyvä harmaa talous ja Suomen idänkauppaan ja transitoliikenteeseen liittyvät väärinkäytökset. Kansainvälinen kilpailu kuljetus- ja logistiikka-alalla lisääntyi vuosina 2005–2010 selvästi ja samalla kasvatti riskiä harmaan talouden ja suoran rikollisen toiminnan lisääntymisestä. Todennäköisintä harmaan talouden esiintymisen on pienissä yrityksissä, joiden mahdollisuus joutua verotarkastuksen kohteeksi on häviävän pieni. Harmaa talous aiheuttaa Suomessa vuosittain 4,5 – 5,5 miljardin suuruiset veronmenetykset sekä satojen miljoonien euron vajauksen sosiaaliturvamaksujen kertymään. Tämän lisäksi harmaa talous heikentää laillisesti ja reilusti toimivien yritysten ja niiden työntekijöiden asemaa asettamalla ne epäreilun kilpailutilanteeseen.

#### *Säädöshankkeen yhteys harmaan talouden torjuntaan*

Liikkuvuuspaketin yhtenä tavoitteena on torjua harmaata taloutta sääntelyä yhdenmukaistamalla ja selkeyttämällä vähentäen näin tiekuljetusalan epätervettä kilpailua EU:n alueella. Liikkuvuuspaketin säännöksissä on runsaasti elementtejä, jotka kohentavat EU-alueen kuljetusyritysten tasapuolisempia kilpailuedellytyksiä sekä parantavat rajat ylittävien kaupallisten tiekuljetusten ja kabotaasiliikenteen valvontaedellytyksiä. Liikkuvuuspaketti sisältää myös uusia keinoja ajopiirtureiden manipulointitapausten ehkäisemiseksi rajat ylittävässä kaupallisessa tieliikenteessä. Lisäksi ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle, jonka suurin sallittu kokonaisuus on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, on kansainvälisessä tavaraliikenteessä tulossa ajopiirturivelvoite. Kabotaasiliikenteen sääntely kiristyy tavaraliikenteessä jonkin verran ja esimerkiksi sallitun kabotaasiliikenteen jälkeen on pidettävä neljän päivän jäädyttelyjakso ja jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus soveltaa yleistä kabotaasiliikenteen sääntelyä myös yleisesti hankalana valvottavana pidettyyn kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten tieosuuteen.

Liikkuvuuspaketti tuo liikennelupavelvollisuuden liikenteenharjoittajille, jotka harjoittavat ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaisuus on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, EU:n sisäraajat ylittävää kansainvälistä tavaraliikennettä. Koska kyseisillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä ei ole ollut yhteisön liikenteenharjoittajan velvollisuuksia, niin käytännössä niillä on tehty ammattimaista tieliikenteen harjoittamista ilman lupaa. Ilman kunnollisia seuraamuksia, on kyseiset ajoneuvot käytännössä pystytyt ainoastaan poistamaan maasta, jolloin ne ovat voineet käydä rekisteröintivaltiossa ja palata saman tien takaisin.

<sup>40</sup> SKAL kuljetusbarometri 2020/1. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL.

Myös kansallisen liikenteen kevyille hyötyajoneuvojen rekisteröitymisvelvollisuuden vahvistamisen odotetaan vähentävän harmaan talouden ilmentymiä.

Lisäksi ehdotetuilla kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisella toimilla pyritään vähentämään kuljettajan ajamista ylikuormilla sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomista. Näihin rikkomuksiin puuttuminen vähentää harmaan talouden ilmentymiä sekä edistää yleistä liikenneturvallisuutta maanteillä. Kyseiset hallitusohjelmakirjaukset löytyvät hallitusohjelman harmaan talouden torjunnan liitteestä 4. Myös Suomen kansainvälistyvä harmaa talous -selvityksen mukaan harmaan talouden torjuntaa voitaisiin parantaa tilaajan vastuun tehostamisella.

### 3.2 Lähetettyjen työntekijöiden lainsäädäntö

Lähetettyjä työntekijöitä koskee kansallisesti laissa työntekijöiden lähettämisestä (447/2016). Lain noudattamista valvoo työsuojeluviranomainen lukuun ottamatta tasa-arvolain säännöksiä, joiden noudattamista valvovat tasa-arvovaltuutettu sekä tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuslautakunta. Hallinnollinen yhteistyö EU:n jäsenvaltioiden viranomaisten välillä tapahtuu sähköisesti IMI-järjestelmän kautta. Lähetettyjä työntekijöitä koskeva lainsäädäntö tulee kansallisesti sovellettavaksi EU-direktiiveistä ja EU-asetuksista.

#### *Kansainvälisten työntekotilanteiden sääntely*

Jos kansainvälisen työskentelyn tilanteessa tulevat noudatettavaksi Suomen työlainsäädännön mukaiset työehdot, tästä seuraa, että myös kyseisen alan yleissitova työehtosopimus tulee noudatettavaksi työsuhteessa. Tieliikenteessä Suomessa on voimassa useampi yleissitova työehtosopimus. Merkittävimmät sopimukset ovat kuorma-autoalan työehtosopimus, linja-autohenkilökunnan työehtosopimus ja säiliöauto- ja öljytuotealaa sekä niihin liittyviä toimintoja koskeva työehtosopimus.

Kansainvälisten työskentelytilanteiden osalta on huomattava yleissitoviin työehtosopimukseen mahdollisesti sovitut soveltamisalarajaukset. Esimerkiksi kuorma-autoalan työehtosopimusta sovelletaan muun muassa rajat ylittävään ulkomaanliikenteeseen, jonka tulkinnan osalta on oikeuskäytäntöä. Soveltamisalan rajaus tarkoittaa käytännössä sitä, että vaikka tiettyyn kansainväliseen työskentelytilanteeseen tulisikin sovellettavaksi Suomen laki ja sitä kautta suomalainen yleissitova työehtosopimus, yleissitovaa työehtosopimusta sovelletaan kuitenkin vain työehtosopimuksen soveltamisalan mukaisesti. Näissäkin tilanteissa Rooma I -asetus on EU-asetuksena Suomessa suoraan velvoittava ja suoraan sovellettava.

Rooma I -asetus on työntekijän työehtosopimukseen sovellettavan lain valintaa koskeva ”yleinen säädös”. Joissakin tapauksissa pelkkä ”yleisen säädöksen” soveltaminen ei kuitenkaan riitä, vaan lisäksi on sovellettava erityissääntelyä. Jos kyseessä on rajat ylittävän palvelujen tarjonnan yhteydessä toiseen maahan tilapäiseen työhön lähetetty työntekijä, työntekijän työehdot määräytyvät Rooma I -asetuksen lisäksi ns. lähetettyjen työntekijöiden direktiiviin perustuvan työntekijöiden lähettämisestä annetun lain mukaisesti. Lähetettyjen työntekijöiden direktiivi ja laki työntekijöiden lähettämisestä ovat erityissääntelyä verrattuna Rooma I -asetukseen.

Suomen työehtosopimuslain (55/2001) 11 luvussa, joka koskee kansainvälisluonteisia työehtosopimuksia, viitataan Rooma I -asetuksen lisäksi myös työntekijöiden lähettämisestä annettuun lakiin. Työehtosopimuslain 11 luku 3 §n mukaan Suomeen valtioiden rajat ylittävän palvelujen tarjonnan perusteella lähetettyjen työntekijöiden työsuhteiden vähimmäisehdoista ja työoloista säädetään työntekijöiden lähettämisestä annetussa laissa (447/2016). Lakia sovelletaan Suomessa tehtävään työhön ja tiekuljetuksissa lakia on aina sovellettu kabotaasiliikenteeseen.



Rooma I -asetuksen 8 artiklassa säädetään työsopimuksista. Sen 1 kohdan mukaan työsopimukseen sovelletaan osapuolten 3 artiklan mukaisesti valitsemaa lakia. Tällainen lakiviittaus ei saa kuitenkaan johtaa siihen, että työntekijä menettäisi hänelle sellaisin säännöksin annetun suojan, joista ei voida sopimuksin poiketa sen lain mukaan, jota lakiviittauksen puuttuessa olisi sovellettu tämän artiklan 2, 3 ja 4 kohdan nojalla. Artiklan 2 kohdan mukaan siltä osin kuin osapuolet eivät ole valinneet työsopimukseen sovellettavaa lakia, sopimukseen sovelletaan sen maan lakia, jossa, tai jollei näin ole, josta työntekijä tavallisesti tekee työnsä sopimuksen täyttämiseksi. Maan, jossa työ tavallisesti tehdään, ei katsota muuttuvan, vaikka työntekijä työskentelisi tilapäisesti toisessa maassa. Artiklan 3 kohdan mukaan, jos sovellettavaa lakia ei voida määrittää 2 kohdan nojalla, sopimukseen sovelletaan sen maan lakia, jossa sijaitsee liiketoimipaikka, jossa työntekijä otettiin työhön. Artiklan 4 kohdan mukaan, jos tapaukseen liittyvistä seikoista kokonaisuutena ilmenee, että sopimus liittyy läheisemmin johonkin toiseen maahan kuin mitä 2 tai 3 kohdassa tarkoitetaan, sovelletaan tämän toisen maan lakia.

Edellä kerrotun perusteella työsuhteissa sopimusvapaus ei ole rajoittamaton. Työsuhteissa lainvalinnassa on huomioitu heikomman osapuolen suojeleminen ja läheisyysperiaatteen soveltaminen. Tämän vuoksi on säädetty, että lakiviittaus ei saa johtaa siihen, että työntekijä saisi käytännössä epäedullisemmat työehdot kuin mitä hänelle kuuluisi, jos sovellettava laki valittaisiin Rooma I -asetuksen 8 artiklassa mainittujen lainvalintasääntöjen perusteella eli ilman nimenomaista sopimusta lainvalinnasta.

Rooma I -asetuksen 8 artiklan 2 kohdan mukaan työntekijän tavallinen työskentelypaikka määrittää ensisijaisesti sovellettavan työlaainsäädännön. Rooma I -asetusta edeltävän Rooman yleis-sopimuksen oikeuskäytännön mukaan (Euroopan unionin tuomioistuimen tapaukset C-29/10 Koelzsch, C-384/10 Voogsgeerd, ja C-64/12 Schlecker koskevat Rooman yleissopimusta) tämä liittymäperuste on ensisijainen ja sen soveltaminen sulkee pois toissijaisen liittymäperusteen soveltamisen. Oikeuskäytännön mukaan kriteeriä, joka koskee valtiota, jossa työtä tavallisesti tehdään, on tulkittava laajasti, ja sillä on ymmärrettävä viitattavan siihen paikkakuntaan, jolla tai jolta käsin työntekijä tosiasiallisesti harjoittaa ammattitoimintaansa, ja jos ammattitoimintaa ei ole keskitetty millekään paikkakunnalle, paikkakuntaan, jolla työntekijä harjoittaa suurinta osaa toiminnastaan. Oikeuskäytännön mukaan työsopimuksen mukaisen tavallisen työskentelypaikan lainvalintasääntöä voidaan siis käyttää myös niissä tapauksissa, joissa työntekijä harjoittaa toimintaansa useammassa kuin yhdessä sopimusvaltiossa. Tämä edellyttää, että kyetään määrittämään se valtio, johon työllä on merkittävä liittymä. Oikeuskäytännön mukaan, kun otetaan huomioon työn teon luonne kansainvälisen kuljetuksen alalla, on otettava huomioon kaikki työntekijän toiminnalle ominaiset seikat. Erityisesti on selvitettävä se paikkakunta, jolta käsin työntekijä suorittaa kuljetustehtävänsä, saa ohjeita tehtäviään varten ja organisoii työnsä. Lisäksi on selvitettävä paikkakunta, jolla työntekovälineet sijaitsevat, jolla kuljetukset pääasiassa suoritetaan ja lastit puretaan sekä jolle työntekijä palaa tehtäviensä jälkeen. Oikeuskäytännön mukaan lisäksi on selvitettävä tosiasiallisen työnteon paikka ja paikka, jossa työntekijän on ilmoitettava ennen tehtäviensä suorittamista. Jos tällaista tavanomaista työskentelypaikkaa ei voida määrittää, niin työsopimukseen sovellettava laki on valittava 3 kohdan perusteella. EU:n oikeuskäytännön mukaan liikepaikkaa koskevaa sääntöä on tulkittava suppeasti ja ensisijaisesti sovellettava laki tulisi voida määrittää 8 artiklan 2 kohdan perusteella.

#### *Laki työntekijöiden lähettämisestä*

Lakia työntekijöiden lähettämisestä (447/2016) sovelletaan työsopimuslain (55/2001) 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun työsopimuksen perusteella tehtävään työhön, jota muusta valtiosta lähetetty työntekijä tekee Suomessa työnantajan valtioiden rajat ylittävää palveluntarjontaa koskevan sopimuksen perusteella alihankintana, yritysryhmän sisäisenä siirtona tai vuokratyössä rajoitetun

ajan. Siten se, onko kyseessä työsuhde, tulee arvioitavaksi Suomen lainsäädännön perusteella Suomessa tehtävän työn osalta riippumatta siitä, mitä ulkomainen palvelujen tarjoaja ja työntekijä ovat sopineet työntekoa koskevassa sopimuksessaan. Lakia sovelletaan riippumatta siitä, onko työnantaja EU-maasta tai EU:n ulkopuolelta. Lakia ei kuitenkaan sovelleta kaupparenkulkua harjoittavien yritysten aluksilla työskenteleviin.

Lähetetyn työntekijän työsopimukseen on sovellettava tiettyjä Suomen säännöksiä ja määräyksiä. Niitä sovelletaan siltä osin kuin ne ovat työntekijän kannalta edullisempia kuin muutoin sovellettavat säännökset. Laissa ovat työntekijöiden lähettämiseen sovellettavat yleiset säännökset työsuhteeseen sovellettavat vähimmäisehdot (palkka, työajat, vuosilomat), lähettävän yrityksen velvollisuuksista (ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä, edustajan asettaminen, työaikakirjanpito, asiakirjojen saatavilla pito, tietojen antaminen tilaajalle ja henkilöstölle), tilaajan velvollisuuksista (huolehtimisvelvoite lähettämislomituksen tekemisestä ja edustajan tavoitettavuudesta, vuokratyössä tietojen antaminen lähettävälle yritykselle, rakennuttajan ja pääura-koitsijan vastuu rakennusalan työssä), viranomaisten tehtävistä ja tiedonsaantioikeuksista, valtioiden rajat ylittävää hallinnollista yhteistyötä sekä taloudellisten hallinnollisten seuraamusten ja sakkojen valtioiden rajat ylittävistä täytäntöönpanosta.

Lain soveltamisala kytkeytyy keskeisesti lähetetyn työntekijän määritelmään ja kolmeen lähettämistilanteeseen sekä lähettämistä koskevan lainsäädännön kiertämistä tai väärinkäyttöä koskevien tilanteiden estämiseen. Työntekijöiden lähettämisestä on kyse ainoastaan silloin, kun työntekijöitä lähettävä yritys tarjoaa valtioiden rajat ylittäviä palveluja, eli hyödyntää palvelujen tarjonnan vapautta. Tämän arvioinnissa hyödynnetään aidon lähettämisen kriteerejä. Palveluilla tarkoitetaan SEUT 57 artiklan mukaisia suorituksia, joista tavallisesti maksetaan korvaus ja joita määräykset tavaroiden, pääomien tai henkilöiden vapaasta liikkuvuudesta eivät koske. Palveluihin kuuluu erityisesti teollinen ja kaupallinen toiminta, käsityöläistoiminta ja vapaiden ammattien harjoittamiseen kuuluva toiminta.

Lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivin johdosta lakia muutettiin 1.12.2020 alkaen lailla (743/2020). Muutoksilla edistetään lähetettyjen työntekijöiden yhdenvertaista kohtelua kansallisten työntekijöiden kanssa palkkauksessa ja työehtojen määräytymisessä. Muutokset koskevat muun muassa lähetettyihin työntekijöihin sovellettavien palkkasäännösten täsmentämistä, työnantajan kuittausoikeuden rajoitusta työntekijän palkasta, palkkavertailun tekemistä, johon tuli oletamasäännös epäselviä tilanteita varten. Kun työnantajan maksaman erän luonne on epäselvä, tulee palkkavertailussa katsoa maksettu erä kustannusten korvaukseksi eikä palkaksi arvioitaessa sitä täyttääkö Suomessa tehdystä työstä maksettavan lain ja työehtosopimuksen mukaisen edellyttämän tason.

Lisäksi laajennettiin mahdollisuutta alihankinta- ja yritysryhmän sisäisissä siirroissa soveltaa lähetettyihin työntekijöihin myös muuta kuin yleissitovaa työehtosopimusta, jos ulkomainen työnantaja on liittynyt työehtosopimukseen tai järjestäytynyt Suomessa. Myös majoitusolosuhteita koskevia vaatimuksia tulee soveltaa lähetettyihin samalla tavalla kuin kansallisiin työntekijöihin. Pitkäkestoisiin lähettämistilanteisiin eli vähintään 12 kuukautta kestävässä lähettämistilanteisiin tuli erityissäännöksiä.

Työnantajalle säädettiin myös velvollisuus korvata Suomen tavanomaisesta työpaikasta liikkumisesta ammatillisista syistä johtuvan liikkumisen johdosta aiheutuvat matka-, majoitus- ja ruokailu-kustannukset lähetetyille työntekijälle lähettämisen aikana. Lisäksi Suomeen lähettämisestä aiheutuille matka- ja majoituskustannuksille tuli suojasäännös. Sitä sovelletaan tilanteissa, joissa lähetetty työntekijä ei saa suojaa alkuperämaan lain, käytännön tai työsopimuksessa sovitun perusteella tai joissa suoja alittaisi olennaisesti Suomessa kyseisen työn osalta

tavanomaisena ja kohtuullisena pidettävän tason. Säännöksellä sovitetaan yhteen lähtömaan, työsopimuksessa sovitun ja työntekomaan suojan taso.

Edellä mainitut lähetettyjen lain muutokset ja uudistukset tulee toteuttaa tiekuljetusalalle samaan aikaan Muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 täytäntöönpanon kanssa.

Kun lähetettyjen työntekijöiden direktiivi hyväksyttiin vuoden 1996 syksyllä, Euroopan unionin työ- ja sosiaaliasiain neuvosto kirjasi pöytäkirjaansa lausumia lähetettyjen työntekijöiden direktiivin tulkinnasta. Pöytäkirja ei ole oikeudellisesti sitova, mutta sillä on oma merkityksensä lähetettyjä työntekijöitä koskevan lainsäädännön tulkinnassa ja soveltamisessa. Lausumien mukaan 1 artiklan 3 kohdan a alakohda koskee tilanteita, joissa on kyse jäsenvaltioiden välisestä palvelujen tarjoamisesta yrityksen lukuun ja sen johdolla palvelun tarjoavan yrityksen ja vastaanottavan osapuolen välisen sopimuksen nojalla ja työntekijän lähettämisestä komennustyöhön tätä palvelua tarjottaessa. Jos nämä edellytykset eivät täyty, a alakohdan piiriin ei kuulu esimerkiksi työntekijä, joka tavallisesti harjoittaa toimintaansa kahden tai useamman jäsenvaltion alueella ja kuuluu sellaisen yrityksen liikkuvaan henkilökuntaan, joka harjoittaa omaan lukuunsa ja ammattimaisesti henkilöiden tai tavaroiden kansainvälisiä kuljetuksia rauta-, maan-, lento- tai vesiteitse.

Työntekijöiden lähettämisessä on usein kyse tilanteesta, jossa tilaaja on velvollinen noudattamaan tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettua lakia (1233/2006).

### **3.3 Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädäntö ja valvonta**

Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännöstä ja sen valvonnasta on kansallisesti säädetty liikennepalvelulain II-osan 2 – 5 luvuissa. Lainsäädäntö koostuu luvusta 2 luvanvarainen toiminta tieliikenteessä, luvusta 3 kansainväliset tiekuljetukset, luvusta 4 kuljettajaa koskevat vaatimukset tieliikenteessä sekä luvusta 5 tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö. Tieliikenteen kansallinen sosiaali- ja markkinalainsäädäntö ja sen valvonta pohjautuvat pääosin liikkuvuuspaketin yhteydessä muutettuihin EU-säädöksiin. Ainoastaan liikennepalvelulain luvussa käsitellyt 4 kuljettajaa koskevia vaatimuksia tieliikenteessä koskevaa EU-lainsäädäntöä ei muutettu liikkuvuuspaketin yhteydessä.

#### *Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö*

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä on säädetty tarkemmin liikennepalvelulain 5 luvussa. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomaisista säädetään tarkemmin liikennepalvelulain 5 luvun 42 §:ssä sekä 22 luvun 192 §:ssä. Suomessa poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos suorittavat kuljettajaan ja liikenteenharjoittajana toimivaan yritykseen kohdistuvaa valvontaa pääosin tienvarsilla ja rajanylityspaikoilla. Kuljettajan työnantajaan kohdistuvat yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset suorittaa työsuojeluviranomainen. Tarkastuksen suorittamiseksi työsuojeluviranomainen voi pyytää asiakirjoja myös tarkastettavaksi ilman kuljetusyritysten tiloissa tehtävää valvontaa.

Suomi lähettää komissiolle joka toinen vuosi raportin, jossa listataan tehtyjen tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöön liittyvät tarkastusmäärät, tarkastettujen kuljettajatyöpäivien määrät ja rikkeiden määrät sekä tiedot minkälaisista rikkeistä on ollut kyse. Raportissa on eritelty määrät tienvarsi- ja yritystarkastuksilta. Raportointijaksot ovat kaksivuotiskausia. Raportoinnissa on

tietoja poliisiin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen suorittamasta tienvarsitarkastuksista ja työsuojeluviranomaisen suorittamista yritystarkastuksista. Tässä yhteenvedossa otetaan huomioon vain kokonaismäärät rikkeiden suhteen, kuten itse raportoinnissakin tehdään.

Raportointikauden 2013–2014 luvut ovat tienvarsitarkastusten osalta vain poliisiin tietoja ja ilmoitettujen kuljettajatyöpäivien määrä on laskettu eri tavalla kuin muilla raportointikausilla. Raportointikaudella 2019–2020 yritystarkastusten osalta rikkeiden raportointi muuttui niin, että siihen otettiin mukaan myös vähäiset rikkeet, mitkä oli aiemmin poistettu. Tästä syystä rikkeiden määrässä on nähtävissä huomattavaa nousua.

<b>Tienvarsitarkastukset</b>	<b>2013–2014</b>	<b>2015–2016</b>	<b>2017–2018</b>	<b>2019–2020</b>
Tarkastusmäärät	64 703	55 833	47 506	39 432
Kuljettajatyöpäivät	900 410	1 085 486	1 252 727	1 122 403
Rikkomukset	3 503	5 235	5 148	2 047
<b>Yritystarkastukset</b>	<b>2013–2014</b>	<b>2015–2016</b>	<b>2017–2018</b>	<b>2019–2020</b>
Tarkastusmäärät	1 932	2 257	2 094	1 810
Kuljettajatyöpäivät	543 868	572 838	502 324	571 128
Rikkomukset	17 404	35 120	34 583	43 005

Taulukko 1. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontatilastot Suomessa 2013–2020 (kpl)

#### *Tieliikenteen markkinalainsäädäntö*

Tieliikenteen markkinalainsäädännöstä säädetään liikennepalvelulain 2–4 luvuissa ja valvontaviranomaisista säädetään tarkemmin liikennepalvelulain 22 luvun 183 §:ssä. Liikennepalvelulaissa säädetyt tieliikenteen markkinalainsäädännön toimivaltaiset viranomaiset ovat Liikenne- ja viestintävirasto ja Ahvenanmaan valtionvirasto, jotka suorittavat lupavalvontaa liikenteenharjoittajille ja palveluntarjoajille pääosin asiakirjojen ja ilmoitusten perusteella. Toimivaltaiset lupaviranomaiset tarkastavat myös liikenteenharjoittajan markkinoille pääsyn edellytykset lupaa haettaessa. Lisäksi edellä mainittujen viranomaisten lisäksi yhteistarkastuksiin voivat osallistua poliisi, työsuojeluviranomainen, Verohallinto ja Tulli.

Liikennepalvelulain 2 luvussa säädetään henkilöiden ja tavaroiden kuljettamisesta tiellä. Tässä luvussa käsitellään taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan vaatimuksista ja markkinoillepääsyn edellytyksistä. Tässä säädöshankkeessa käsitellään ainoastaan henkilö- ja tavaraliikennelupien haltijaa ja 16 §:ssä tarkoitettua tavaraliikenteen palveluntarjoajaa koskevaa markkinalainsäädäntöä, eikä taksiluvan haltijoiden markkinoillepääsyn edellytyksiin ole ehdotettu muutoksia.

Liikennepalvelulain 2 luvun 5 §:ssä säädetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksistä. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntää hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto, mikäli luvan myöntämisen edellytykset täyttyvät. Luvan myöntämisen edellytyksistä säädetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa ja niihin luetaan tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka, hyvä maine, asianmukainen vakavaraisuus ja vaadittava ammatillinen pätevyys. Liikennepalvelulaissa on kansallisesti tarkennettu luvan myöntämisen edellytyksiä sekä 8 ja 9 §:ssä luonnollisen ja oikeushenkilön hyvän maineen edellytyksiä. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltija voi harjoittaa myös taksiliikennettä ilmoituksenvaraisesti.

Riskiluokituksen perusteista säädetään liikennepalvelulain 13 §:ssä, jossa määritellään, millä perusteilla henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa on pidettävä riskiyrityksenä ja milloin perusteet riskiyrityksenä pitämiseksi lakkaavat. Esimerkiksi liikenteestä vastaavan henkilön, toimitusjohtajan tai vastuunalaisen yhtiömiehen rikkomukset vaikuttavat kuljetusyrityksen riskiluokitukseen.

Tieliikenteen markkinalainsäädännön piiriin kuuluu myös rekisteröitymisvelvollisuus palveluntarjoajille liikennepalvelulain 16 §:ssä, jotka harjoittavat ammattimaista tavarankuljetusta tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, Liikenne- ja viestintävirastoon. Kotimaan tavaraliikenteessä poistettiin liikennelupavaatimus kevyiltä hyötyajoneuvoilta liikennepalvelulain voimaantulon yhteydessä. Rekisteröitymisilmoituksia tavaraliikenteeseen kevyillä hyötyajoneuvoilla oli vuoden 2020 lopussa tehty 3 720 kappaletta, joissa on mukana joitakin kymmeniä palveluntarjoajia, jotka eivät ole ilmoittaneet Y-tunnusta. Rekisteröitymisen yhteydessä Y-tunnus tallennetaan rekisteriin, jos palveluntarjoajalla se on, mutta Y-tunnusta ei ole vaadittu, koska sitä ei ole säädetty rekisterimerkinnän tekemisen edellytykseksi. Rekisteröitymisvelvollisuuteen ei myöskään liity liikenneluvan myöntämisen kaltaisia edellytyksiä, joita Liikenne- ja viestintäviraston kuuluu valvoa, eikä näin ollen muutoksen vaikutuksia harmaan talouden lisääntymiseen ole asianmukaisesti kyetty seuraamaan.

Liikennepalvelulain 17 §:ssä säädetään liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinnistä luvanvaraiseen käyttöön. Tarkemmin ottaen tämä tarkoittaa, että jos moottorikäyttöistä ajoneuvoa käytetään henkilöiden tai tavaroiden luvanvaraiseen kuljettamiseen tai 16 §:n mukaiseen ammattimaiseen tavarankuljetukseen, tulee ajoneuvo rekisteröidä Liikenne- ja viestintäviraston liikenneasioiden rekisterissä luvanvaraiseen käyttöön. Väärästä rekisteröinnistä koituvat seuraamukset on nähty tehokkaan valvonnan kannalta kevyiksi ja valvontaviranomaisten keinot ovat käytännössä olleet hyvin vaikeita. Vaikka valvontaviranomaisen on mahdollista antaa väärästä rekisteröinnistä liikennevirhemaksu, niin käytännössä seuraamukset väärästä rekisteröinnistä on ollut valvontaviranomaisen huomautus ilman muita seuraamuksia. Lisäksi ajoneuvon ja henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan tai 16 §:ssä tarkoitettujen palveluntarjoajan ja niiden liikenteessä käytettävän ajoneuvon yhdistäminen valvonnassa on koettu hankalaksi, jos ajoneuvoa ei ole rekisteröity niiden yksinomaiseen hallintaan.

Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoita koskevan markkinalainsäädännön valvontaa pääsääntöisesti kolmella tavalla. Valittu valvontatapa perustuu valvontasuunnitelman mukaisesti valittuun teemaan, joka koostuu luvan myöntämisen edellytyksistä tai ilmiantoihin, kanteluihin ja hakemuskäsittelyssä esiin tulleisiin puutteisiin ja laiminlyönteihin tai ilmoituksiin tieliikenteen rikkomuksista. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi tarpeen vaatiessa osallistua poliisin, Tullin tai Rajavartiolaitoksen suorittamaan tienvarsivalvontaan yhdessä työsuojeluviranomaisen kanssa.

Liikenne- ja viestintäviraston tietokannan mukaan tavara- ja henkilöliikenteen luvanhaltijoiden osalta on avattu valvonta-asioita seuraavasti viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana.

<b>Valvonta-asia</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Oikeustoimikelpoisuus	66	101	129	73	75
Vakavaraisuus	50	68	32	618	662
Velvoitteiden hoitaminen	26	233	506	157	15
Hyvämainaisuus	2	107	6	72	11

Ammatillinen pätevyys	36	55	25	25	27
Muu syy	16	17	14	36	27
Liikenneluvan peruuttaminen	104	178	237	189	193

Taulukko 2. Tieliikenteen markkinalainsäädännön valvontatilastot Suomessa 2016–2020 (kpl)

Liikennepalvelulain 3 luvussa käsitellään kansainvälisiä rajat ylittäviä tiekuljetuksia koskevia sopimuksia ja lainsäädäntöä. EU:n alueella henkilöiden ja tavaroiden kuljettamiseen kokonaisuutensa yli 3,5 tonnia olevalla ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä tarvitaan yhteisön liikennelupa. Samoin Suomesta ja kolmansiin maihin tehtävään ammattimaiseen henkilöiden ja tavaroiden kuljettamiseen tarvitaan joko henkilö- ja tavaraliikenteessä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä kuljetuslupa tai tavaraliikenteessä International Transport Forumin kuljetuslupa. Luvussa on käsitelty pääosin sopimuksiin perustuvia tieliikenteen kuljetuslupia, joita tarvitaan ammattimaisessa tavaroiden ja henkilöiden kuljettamisessa. Luvussa on käsitelty myös kansainvälisen yhdistetyn tiekuljetuksen suorittamiseen liittyviä ehtoja.

### 3.4 Kuljetuksen tilaajan vastuisiin liittyvä lainsäädäntö

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuudesta on säädetty liikennepalvelulain 14 §:ssä sekä rangaistussäännöksistä kuljetuksen tilausrikkomuksissa 263 §:ssä. Edellä mainittuihin pykäliin ehdotetaan myös lisättäväksi kuljetuksen tilaajan vastuuta koskevat lisäykset liittyen ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikoihin sekä vastuut lähettäjäille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille kansainvälisten kuljetusten ja kabotaasiliikennettä koskevien sääntöjen noudattamatta jättämisestä johtuvista seuraamuksista, mikäli ne tiesivät tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyi tämän aseuksen rikkomista. Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuuden noudattamista valvovat poliisi ja Tulli.

Liikenteen valvojalla on tieliikennelain (729/2018) 182 §:n turvin oikeus pysäyttää ja estää ajoneuvon käyttö liikenteessä, kun liikenteen valvoja valvoo tieliikennelain noudattamista. Ajoneuvon kuljettajalla on velvollisuus noudattaa liikenteenohjaajan määräyksiä, jotka liittyvät tieliikennelain noudattamiseen. Mikäli ajoneuvo on kuormattu säännösten vastaisesti, niin liikenteen valvojalla on oikeus velvoittaa kuljetuksen suorittajaa ennen kuljetuksen jatkamista purkamaan ylikuorma.

Rikoslain (39/1889) 23 luvun liikenneriikoksista säädettyjen 1 ja 2 §:n mukaisesti kuljetuksen suorittaja voidaan tarvittaessa tuomita sakkoihin tai vankeusrangaistukseen liikenneturvallisuuden tavanomaisesta tai törkeästä vaarantamisesta. Käytännössä kuitenkin, jos tavarankuljetuksen tilaaja vaatii kuljetuksen suorittajalta ajoneuvon kokonaisuutensa ylittävää kuljetusta, maksaa kuljetuksen ja ottaa sen vastaan, niin vastuu ylikuormalla ajamisesta jää silti kuljetuksen suorittajalle.

Ylikuormamaksulaissa säädetään tien päällä liikenteen valvojan toteamasta ylikuormasta maksettavan maksun suuruudesta. Maksuvelvollinen määräytyy tyypillisesti liikenneasioiden rekisterissä olevan tiedon mukaan. Ylikuormamaksu voidaan nykyisinkin määrätä ylikuormamaksulain 16 §:n nojalla kuljetustehtävän antajan eli monesti kuljetuksen tilaajan maksettavaksi, jos hänen kuljetusasiakirjassa ilmoittamansa tai muutoin antamansa kuorman massa tai tilavuutta koskeva virheellinen tieto on johtanut kuorman syntymiseen. Ylikuormien valvonta tapahtuu nykyisellään tienvarsilla, jossa kuljetustehtävän antajan tai kuljetuksen tilaajan syyllisyyden näyttäminen voi olla hankalaa. Ylikuormamaksulaissa maksuvelvollisuus voidaan siirtää ajoneuvon haltijalta kuljetustehtävän antajalle, mikäli tämän toimenpide on johtanut siihen, että

ylikuormaa on kuljetettu. Haasteena edellä mainitussa on, ettei kuljetustehtävän antaja välttämättä ole kuljetuksen vastaanottanut ja maksanut tilaaja.

Valvontaviranomainen tekee ylikuormien valvontaa tienvarsilla lähinnä pistotarkastuksin sekä raskaan liikenteen tehovalvonnan yhteydessä. Liikenteen valvojan harmina on tienvarsivalvonnassa ilmennyt se, että kuljetuksen suorittajat varoittavat toisiaan etukäteen tulevasta tarkastuksesta. Ylikuormilla ajamista tavataan ympäri Suomen, mutta etenkin pohjoisen ja itäisen Suomen alueilla. Ajoneuvojen mitoista ja massoista säädetään valtioneuvoston asetuksessa ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992), myöhemmin ajoneuvon käyttöasetus.

Kuljettajien ajo- ja lepoajoista säädetään ajo- ja lepoaika-asetuksessa, johon on viittaussäännöksen liikennepalvelulain tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevassa 43 §:ssä. Ajo- ja lepoaikarikkomusten seuraamuksista on säädetty liikennepalvelulain tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomista koskevassa 267 §:ssä, jossa kuljettajan lisäksi rikkomuksen sattua vastuulliseksi asetetaan tiettyjen ehtojen täytyessä myös korjaamon edustaja, työnantaja, tämän edustaja tai yrityksen edustaja.

Kumotussa tieliikennelaissa (267/1981) oli aiemmin 105 a § 3 momentti, jonka mukaisesti laitoman aikataulun laatinut voitiin tuomita. Liikennepalvelulain yhteydessä säännös poistettiin tieliikennelaista, mutta sen sijaan että se oltaisi siirretty liikennepalvelulakiin, se jätettiin kokonaan pois. Muutoksen on arvioitu tarkoittaneen käytännössä kuljetuksen tilaajan vastuun poistamista kaikesta kuljetusreittien aikataulujen suunnittelusta, johon tilaaja yleensä vahvasti osallistuu. Nykyisin vastuun ajo- ja lepoaikarikkomuksista kantaa kuljettaja sekä tarvittaessa työnantaja tai korjaamon edustaja. Liikennepalvelulaki ei velvoita kuljetuksen tilaajaa lainkaan, joten varsinainen syyllinen saattaa hyvinkin jäädä rankaisematta.

Tällä hetkellä kuljetuksen tilaaja voidaan siis saada vastuulliseksi ainoastaan rikoslain 5 luvun perusteella rikokseen yllyttämisestä. Yllyttäminen tulee kyseeseen ainoastaan silloin, kun voidaan osoittaa, ettei kuljettaja olisi ilman yllyttämistä rikkonut tahallisesti ajo- ja lepoaikoja. Yllytyksen toteennäyttäminen on jälkikäteen monesti vaikeaa, lähinnä koska jälkikäteen on vaikea osoittaa yllyttämisen merkitystä kyseisiin rikkomuksiin.

Tieliikenteen kaupallisia henkilöiden ja tavaroiden kuljettamista koskevaa lainsäädäntöä uudistavan liikkuvuuspaketin myötä tulevat uuden sukupolven etäluettavat ajopiirturit olemaan uutena keinona ajo- ja lepoaikarikkomusten valvonnassa. Liikenteen valvoja pystyy GPS-signaalin avulla valvomaan etäluettavasti kuljettajien ajo- ja lepoaikarikkomuksia kaikista vuoden 2019 kesäkuun jälkeen rekisteröidyistä kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia ylittävistä ajoneuvoista, joihin on asennettu ajopiirturi.

## **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

#### **4.1.1 Komissiolle tehtävä ilmoitus sovellettavista kansallisista säännöistä**

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 3 artiklan a alakohdassa on annettu poikkeus ajo- ja lepoaikojen soveltamisessa kuljettajiin, jotka kuljettavat säännöllisessä henkilöliikenteessä ajoneuvoja liikennereitin pituuden ollessa enintään 50 kilometriä. Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 säädökset tuovat jäsenvaltioille velvollisuuden varmistaa, että ajo- ja lepoaika-asetuksen 3 artiklan a alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajiin sovelletaan kansallisia sääntöjä, jotka antavat sallittuja ajoaikoja sekä pakollisia taukoja ja lepoaikoja koskevan asianmukaisen suojan.

Lisäksi jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa komissiolle tällaisiin kuljettajiin sovellettavista asiaan kuuluvista kansallisista säännöistä. Velvollisuus kansallisten sääntöjen soveltumisen varmistamisesta kyseisiin kuljettajiin ja ilmoittamisesta komissiolle asetetaan työ- ja elinkeinoministeriölle.

#### 4.1.2 Tavaraliikenteen kevyet hyötyajoneuvot

Kyseisten kansallista ja kansainvälistä tavaraliikennettä kokonaismassaltaan alle 3,5 tonnia olevilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä harjoittavien yritysten määrä on EU:n alueella ollut kasvussa. Useat jäsenvaltiot ovatkin päättäneet soveltaa kyseisiin yrityksiin liikenteenharjoittaja-asetuksen maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevia sääntöjä.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 muutosten myötä säännöt laajenevat koskemaan myös liikenteenharjoittajia, jotka harjoittavat kansainvälistä tavaraliikennettä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia. Kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen liikenteenharjoittajan kuljetussopimuksen perusteella tehtävää tavaroiden siirtoa liikenteenharjoittaja-asetuksessa määritellyn mukaisesta sijoittautumisjäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan tai toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannelle maasta sijoittautumisjäsenvaltioon tai toisen jäsenvaltion alueella tehtävää tavaroiden siirtoa. Kyseisiin liikenteenharjoittajiin sovellettaisiin pysyvää ja tosiasiallista toimipaikkaa koskevaa perustetta sekä tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisia vakavaraisuutta koskevia kriteerejä.

Kansallisesti on katsottu tarpeelliseksi, että Liikenne- ja viestintävirastolle tehtävää liikennepalveluin 16 §:n mukaista rekisteröimisvelvollisuutta kansallisen tavaraliikenteen harjoittajaksi kokonaismassaltaan alle 3,5 tonnin ajoneuvoilla ehdotetaan muutettavaksi niin, että ammatti- ja maista tavarankuljetusta tiellä suorittavan kokonaismassaltaan yli 2 tonnia ja enintään 3,5 tonnia olevan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassan alarajaa nostetaan 2,5 tonniin, mikä vastaa kokonaismassan massarajoja kansainvälisessä tavaraliikenteessä käytettävän ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän osalta. Muutoksen on arvioitu selkeyttävän niin kuljetusyritysten kuin valvontaviranomaisten toimintaa.

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. Mikäli palveluntarjoaja ei ole ilmoittanut Y-tunnusta Liikenne- ja viestintäviraston tämän lain voimaantullessa, tulee palveluntarjoajan tehdä tarvittava ilmoitus jälkikäteen siirtymäaikaan mennessä.

Edellä mainitut ehdotukset parantavat valvontaviranomaisten valvonnan edellytyksiä ja jatkossa vaikutuksia harmaan talouden vaikutuksia liikennemarkkinoihin kyetään paremmin valvomaan ja estämään. Rekisteröimisvelvollisuus rinnastettaisiin jatkossa liikennepalvelulain 262 §:n mukaiseen luvattomaan ammattimaisen liikenteen harjoittamiseen, mikäli palveluntarjoaja ei ole asianmukaisesti ilmoittautunut tavaraliikenteen harjoittajaksi Liikenne- ja viestintävirastoon. Samoin lupaviranomaiselle ehdotetaan toimivaltaa 242 §:n mukaisesti peruuttaa rekisteröitymisen, mikäli ilmoitusta ei ole asianmukaisesti tehty.

#### 4.1.3 Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 12 kohta edellyttää liikenteenharjoittaja-asetuksen kansallisia sähköisiä rekistereitä koskevaan 16 artiklaan lisättävän yrityksellä käytettävissään olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset, mitkä yrityksellä on käytettävissään. Tästä johtuen liikenteessä käytettävää ajoneuvoa koskevaa liikennepalvelulain 17 §:ä ehdotetaan muutettavaksi



niin, 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. Kansallisesti on katsottu tarpeelliseksi, että myös tavaraliikenteen harjoittajaksi, kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia olevalla ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, rekisteröityneelle palveluntarjoajalle säädettäisiin vastaava velvollisuus huolehtia, että sen liikenteessä käyttämä ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa ja asia on merkitty 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan tai 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan velvollisuuteen ilmoittaa 17 §:n mukaisesti ammattimaisessa liikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo liikenneasioiden rekisteriin luvanvaraiseen käyttöön ehdotetaan uutta rangaistussäännöstä 262 a §, joka on nähty tarpeelliseksi valvontatoimenpiteeksi, jolla saadaan varmistettua, että henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja rekisteröivät moottorikäyttöisen ajoneuvonsa luvanvaraiseen käyttöön ja sen yksinomaiseen hallintaan, jolloin myös ajoneuvon tulee olla vakuutettu kaupalliseen liikenteeseen.

Ehdotetut muutokset eivät koske taksiliikenteen luvan haltijoita eikä palveluntarjoajia, jotka harjoittavat kyseisellä ajoneuvolla pelkästään taksiliikennettä henkilö- tai tavaraliikenneluvalla.

#### 4.1.4 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

Liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklasta liikkuvuuspaketin myötä kumottiin 2 kohta, jossa säädettiin jäsenvaltion mahdollisuudesta asettaa lisävaatimuksia maantieliikenteen harjoittamiselle vaadittavan luvan saamiselle. Luvan myöntämisen edellytyksiä ehdotetaan tarkistettavan asetuksen säädöksiä vastaavaksi.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen vaatimuksiin esitetään jätettävän vain sellaiset ehdot, jotka ovat liikenteenharjoittaja-asetuksen 4–8 artiklojen mukaisia tai edellytyksenä ammattimaiselle kuljetustoiminnalle sekä kaupallisessa tarkoituksessa harjoitettavalle tavaraliikenteelle. Kansallisesti on kuitenkin katsottu tarpeelliseksi esittää, että luvan myöntämisen edellytyksiin lisättäisiin voimassa oleva Y-tunnus, joka nykyäänkin on vaadittu ennen liikennöinnin aloittamista ja joka on edellytys kaupallisen toiminnan harjoittamiselle. Vastaava Y-tunnusta koskeva vaatimus tulee voimaan myös taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä 1.5.2021 alkaen.

Sijoittautumisvaatimusta koskeviin edellytyksiin liittyen esitetään, että jäsenvaltiolle muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 5 kohdassa annettua liikkumavaraa ei käytettäisi. Kyseisen kohdan nojalla muutettava liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artikla antaa artiklan 2 kohdassa jäsenvaltiolle mahdollisuuden vaatia, että yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa toimintansa kokoon nähden oikeassa suhteessa oleva määrä asianmukaisesti pätevoitynyttä hallinnollista henkilöstöä tai liikenteestä vastaava henkilö, joka on tavoitettavissa työaikana sekä toimintansa kokoon nähden oikeassa suhteessa kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevaa muuta toiminnallista infrastruktuuria kuin 1 kohdan f alakohdassa tarkoitettuja teknisiä välineitä, mukaan lukien tavanomaisena työaikana avoinna oleva toimisto. Perusteltua tarvetta sille, että vaatimus hallinnollisesta henkilökunnasta tai liikenteestä vastaavasta henkilöstä tai vaihtoehtoisesti toiminnallisesta infrastruktuurista tulisi ottaa käyttöön ei ole löytynyt, joten on katsottu perustelluksi esittää tämän liikkumavaran käyttämättä jättämistä.

Hyvämaineisuutta koskevaan vaatimukseen liittyviä edellytyksiä koskevassa muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 4 kohdassa on muutettu liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklaa hyvämaineisuuden piiriin kuuluvien henkilöiden täsmentämisellä, hyvämaineisuuden arviointi-

perusteiden täydentämisellä sekä toimenpiteillä hyvämaineisuuden menetyksen käsittelyssä. Lisäksi kyseisen artiklan kohdan nojalla on säädetty, että komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä hyvämaineisuuden arvioinnin perusteista. Näiden muutosten perusteella esitetään, että hyvämaineisuuden määrittelyä luonnollisen henkilön ja oikeushenkilön osalta 8 ja 9 §:ssä täsmennetään ja muutosasetuksen (EU) 2020/1055 artiklan mukaan tarkistetaan ja täydennetään hyvämaineisuuden piiriin kuuluviin henkilöihin kansallisen arvion perusteella myös hallituksen puheenjohtaja. Lisäksi hyvämaineisuuden arvioinnissa tarkasteltaviin rikoksiin ehdotetaan lisättäväksi ihmis- ja huumekauppa perustuen asetuksen vähimmäisvaatimuksiin ja laittoman maanhantalon järjestäminen perustuen kansalliseen ehdotukseen.

Hyvämaineisuuden arvioinnissa vankeusrangaistuksia ehdotetaan tarkasteltavaksi jatkossa viiden vuoden aikajaksolta. Tämä tarkoittaisi, että nykyisen kahden vuoden sijaan vankeustuomio voitaisiin huomioida hyvämaineisuuden arvioinnissa viiden vuoden ajan ja siten välttää tilanteet, joissa luvan myöntämisen edellytykset täyttyvät, vaikka henkilö on edelleen kärsimässä tuomiota tarkastelujakson päättymisen jälkeen.

Tämän lisäksi esitetään käytettäväksi liikenteenharjoittaja-asetuksen muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 5 kohdassa liikenteenharjoittaja-asetuksen 7 artiklaan lisättävän 1a kohdan nojalla jäsenvaltioille annettu liikkumavara ja mahdollisuus vaatia, että yrityksellä, liikenteestä vastaavalla henkilöllä tai muulla jäsenvaltion päättämällä tavalla mahdollisesti asiaankuuluvaksi katsomalla henkilöllä ei ole jäljellä olevia muita kuin henkilökohtaisia velkoja julkisoikeudellisille yhteisöille eikä tämä ole konkurssissa tai maksukyvyttömyys- tai purkamismenettelyssä. Kyseinen vaatimus esitetään tarkennettavan ja samalla kohtuullistettavan siten, että henkilöllä ei ole vähäistä suurempia velkoja. Vaatimus koskisi luonnollista henkilöä sekä oikeushenkilöä.

Liikenneyritysjätutkinnosta vapauttamista koskien esitetään, että käytetään jäsenvaltiolle liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklaan muutosasetuksen 2020/1055 (EU) 1 artiklan 7 kohdan nojalla lisätty mahdollisuus vapauttaa henkilö liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tutkinnosta (liikenneyritysjätutkinto). Tämä vapautus koskisi luvan myöntämiseksi maanteiden tavaraliikennettä harjoittavalle yritykselle, joka käyttää yksinomaan sellaisia moottoriajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, mikäli henkilö toimittaa todisteita, että on hallinnoinut saman tyyppistä yritystä 20 päivää elokuuta 2020 edeltäneiden 10 vuoden ajan. Vaikka tutkinnon katsotaan antavan tärkeää osaamista alalla toimimisesta ja sen tavoitteena on varmistaa, että liikenteestä vastaavalla henkilöllä on riittävä ammattitaito kuljetusalan elinkeinonharjoittamista varten, katsotaan, että alalla toimiminen 10 vuoden ajan on tuonut riittävän osaamisen. Lisäksi vapautus on linjassa aikaisemman sääntelyn kanssa, sillä liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklan 1 kohdassa jäsenvaltiolle annettu mahdollisuus tutkinnosta vapauttamiseen on myös käytetty ja siitä on säädetty liikennepalvelulain 183 §:ssä. Kyseinen pykälä viittaa liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklaan ja kattaa siten myös muutosasetuksella lisättävän 9 artiklan 2 kohdan.

Tarkastuksia koskevaa liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklaa muutetaan muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 9 kohdan nojalla. Lisäksi valvontadirektiivin 9 artiklaa muutetaan muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 2 artiklan 9 kohdan nojalla siten, että komissio tulee täytäntöönpanosäädöksillä vahvistamaan viimeistään 2 päivänä kesäkuuta 2021 yhteisen kaavan, jolla yrityksen riskiluokitus lasketaan. Näistä muutoksista johtuen esitetään, että 13 §:n riskiyrityksen määritelmää muutettaisiin siten, että riskiluokitus määritettäisiin yhteisen kaavan mukaan.

Kansallisista syistä ehdotetaan, että liikennepalvelulain 242 § luvan peruuttamista, muuttamista ja rajoittamista koskevaan sääntelyyn ehdotetaan lisättäväksi luvan osittaista peruuttamista koskeva sekä luvan rekisteröimisen peruuttamista koskevat säännökset.

#### 4.1.5 Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 10 artiklan uudessa 7 kohdassa annetun liikkumavaran ja mahdollisuuden perusteella jäsenvaltiot voivat säätää jäsenvaltioiden välisiin yhdistettyihin kuljetuksiin kuuluvista maantiekuljetusten alku- tai loppuosuuksien osalta pidemmästä määräajasta kuin säädetty seitsemän päivän määräaika ja lyhyemmästä määräajasta kuin säädetty neljän päivän jäädyttelyjakson määräaika. Ehdotettujen muutosten perusteella Suomessa suoritettavien kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavaan tieosuuksiin esitetään sovellettavaksi kansallisesti samoja aika- ja kuljetusmäärärajoituksia kuin EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisessa kabotaasiliikenteessä. Käytännössä tämä tarkoittaisi kolmea kabotaasimatkaa seitsemän päivän aikana. Lisäksi kabotaasiliikennettä ei saisi harjoittaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetoautolla Suomessa neljään päivään sen jälkeen, kun kolmas kabotaasimatka on suoritettu.

#### 4.1.6 Lähetettyjen kuljettajien erityissääntely

Lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivin (EU) 2018/957 edellyttämät lähetettyjen työntekijöiden yhdenvertaista kohtelua edistävät muutokset työehtojen ja palkan määräytymisen osalta tulee panna täytäntöön tieliikenteen alalla lähetettyjen kuljettajien erityissääntelyn yhteydessä. Muutosdirektiivi (EU) 2018/957 implementoitiin lailla (743/2020) ja muutokset tulivat voimaan joulukuun 2020 alusta lukuun ottamatta tiekuljetusalan työtä.

Lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivin implementoimiseksi tehdyt muutokset palkasta (korvaus) ja kustannusten korvauksista ja lisätyöehtojen soveltamisesta jätettiin voimaantulosäännöksessä odottamaan EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin täytäntöönpanoa tiekuljetusalan alalle. Hallituksen esityksessä (HE 71/2020 vp) on todettu, että maantieliikenteen työssä soveltamisalan ulkopuolelle jäävät palkkausta, kustannusten korvausta, pitkäkestoista lähettämistä, ennakkoilmoituksen täsmennystä ja vuokratyötä koskevat lisäykset ja muutokset. Näistä säädetään työntekijöiden lähettämisestä annetun lain (447/2016) muuttamisesta annetulla lailla (743/2020) 4 a §:ssä, 5 §:n 1-4 momenteissa, 5 a §:ssä, 6 a §:ssä, 7 §:ssä, 7 a ja 14 §:ssä.

Ehdotuksilla saatettaisiin edellä mainitut säännökset sovellettavaksi myös tiekuljetusalan työssä. Siten tiekuljetusalan lähetettyjen kuljettajien työehdot ja palkkaus määräytyisivät samoin kuin muilla aloilla määräytyvät.

Lisäksi muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 edellyttämä erityissääntely tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankintatilanteisiin edellyttää lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivin hallinnollisista vaatimuksista ja valvontatoimenpiteistä poikkeavaa sääntelyä koskien kuljettajan lähettämislomituksen ja sen sisältöä, kuljettajalla mukanaan olevia tietoja tien-varsitarkastuksia varten, liikenteenharjoittajan jälkikäteistä tietojen toimittamisvelvollisuutta, IMI-järjestelmän käyttöliittymää valvontaa varten, edellytystä julkisesta käyttö-liittymästä, liikenteenharjoittajan ilmoituksia IMI-järjestelmään ja ilmoitusten 24 kuukauden säilytysaika IMI-järjestelmässä. Myös muutosdirektiivi (EU) 2020/1057 edellyttää, että tiedot työehdoista tulee saatettavaksi avoimesti kaikkien saataville.

Ehdotusten johdosta vuokratyö ja yritysryhmän sisäiset siirrot jäävät tiekuljetusalan hallinnollisten menettelyjen ja valvonnan osalta yleisen sääntelyn varaan ja alihankintatilanteissa sovellettaisiin muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 edellyttämää erityissääntelyä.

Ehdotuksilla toteutetaan myös tarvittavat muutokset hallinnollisiin vaatimuksiin, valvontakeinoihin sekä niiden osalta tarvittavat muutokset työntekijöiden lähettämisestä annettu lakiin, tiekuljetusalan erityissääntely liikennepalvelulakiin.

#### 4.1.7 Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentaminen ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikoihin

Hallitusohjelman liitteessä 4, harmaan talouden vastaiset toimet, todetaan kohdassa 18: Laajennetaan kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus ylikuormiin. Ylikuormilla ajamisesta vastuulliseksi saatetaan myös tavarankuljetuksen tilaaja, joka ottaa vastaan ja maksaa kuljetuksista, joissa on ollut ylikuormaa. Näin toimiessaan tilaaja laiminlyö kuljetuksen suorittajaa koskevan selvitysvelvollisuutensa. Liikennepalvelulakia ehdotetaan ylikuormilla ajamisen osalta muutettavaksi niin, että vastuulliseksi saatetaan myös tavarankuljetuksen tilaaja, joka ottaa vastaan ja maksaa kuljetuksesta, jossa on ollut ylikuormaa. Tarvittavat lisäykset tehtäisiin liikennepalvelulakiin.

Liikennepalvelulain lisäksi ylikuormamaksulakia muutettaisiin niin, että ylikuormamaksun suorittaneella liikenteenharjoittajalla on oikeus saada maksun määrä kokonaan tai osaksi takaisin kuljetustehtävän antajan lisäksi tavarankuljetuksen maksaneelta ja vastaanottaneelta tilaajalta.

Hallitusohjelman liitteessä 4, harmaan talouden vastaiset toimet, todetaan kohdassa 19: Selvitetään kuljetuksen tilaajan vastuu ajo- ja lepoaikarikkomuksiin. Ajo- ja lepoaikarikkomuksista vastuulliseksi on palautettava myös aikataulun laatija tai kuljetuksen tilaaja, joka on edellyttänyt sellaista toimitusaikaa, jota ei voi saavuttaa ilman ajo- ja lepoaikoja koskevien säädösten rikkomista. Liikennepalvelulakia ehdotetaan kuljettajan ajo- ja lepoaikarikkomusten osalta muutettavaksi niin, että vastuulliseksi palautetaan kuljetuksen suorittajan lisäksi myös kuljetuksen tilaaja tai aikataulun laatija. Tarvittava lisäys tehtäisiin liikennepalvelulain rangaistussäännöksiin.

#### 4.1.8 Kuljetuspalvelun osapuolten vastuiden laajentaminen eräisiin rikkomuksiin

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 mukaisesti tavaraliikennelupa-asetuksen 14 artiklaan lisätään kohta, jonka mukaisesti jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille kansainvälisten kuljetusten ja kabotaasiliikennettä koskevien sääntöjen noudattamatta jättämisestä johtuvista seuraamuksista, jos ne tiesivät tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyi tämän asetuksen rikkomista.

EU-säädöksestä johtuen liikennepalvelulain rangaistussäännöksiin lisätään lähettäjä, huolitsija, hankkija tai alihankkija vastuulliseksi kuljetuksen tilaajan lisäksi kuljetuksen tilausrikkomuksiin, mikäli ne ovat tienneet tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyi tämän asetuksen rikkomista.

#### 4.1.9 Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonta

Liikennepalvelulain 2–5 lukuja ja lain työntekijöiden lähettämistä koskevien säädösten valvonnan tehokkuuden varmistamiseksi ehdotetaan tehtäväksi tarvittavat muutokset liikennepalvelulakiin. Muutokset koskevat valvontaviranomaisten toimivaltaa ja tiedonsaantia sekä lähetettyjen kuljettajien erityislainsäädäntöön viittauksen liittämistä mukaan liikennepalvelulain 5 lukuun. Lisäksi Tullin ja Rajavartiolaitoksen toimivaltaa laajennettiin niin, että niillä olisi oikeus tiettyissä tapauksissa keskeyttää kuljetus ilman poliisin paikalle pyytämistä.

*Valvontaviranomaisten toimivalta*

Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön tehokas valvonta tarvitsee valvontaviranomaiselle tuekseen laissa säädetyn tarpeellisen toimivallan. Liikkuvuuspaketin säädösten mukaisesti tienvarsivalvonnassa liikenteen valvojilla poliisi-, tull- ja rajavartiomiehellä tulisi olla oikeus tarkastaa toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen palveluksessa olevan lähetetyn kuljettajan osalta työntekijöiden lähettämisestä annetussa laissa (447/2016) määritetty lähettämismoitus, todisteet Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta sekä ajopiirturin tiedot. Valvontakeinona liikenteen valvojille annettaisiin oikeus estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes valvontaa varten pyydytetyt tiedot on päästy todentamaan.

Nykyistä Poliisin ja Tullin oikeutta estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, mikäli kuorma- tai linja-autonkuljettajan ammattipätevyyttä ei pystytä todentamaan, laajennettaisiin koskemaan myös Rajavartiolaitoksen rajavartiomiestä. Samalla valvontaviranomaiset Poliisi ja Tulli vaihdettaisiin tarkkarajaisuuden vuoksi poliisi- ja tullimiehiksi. Kyseiset muutostarpeet nousivat esiin säädösvalmistelutyön aikana työryhmätyöskentelyssä.

#### *Valvontaviranomaisten tiedonvaihto ja tietosuojaa*

Liikkuvuuspaketin säädösten velvoittamana Liikenne- ja viestintävirastolla, poliisilla, Tullilla, Rajavartiolaitoksella ja työsuojeluviranomaisella tulee olla oikeus vaihtaa keskenään tarpeellisia tietoja tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonnan suorittamiseksi. Nykyisellään tiedonsaanti on liikennepalvelulaissa varmistettu ainoastaan Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaanti, jota myös ehdotetaan parannettavaksi niin, että valvonnasta saatua tietoa, joka voi johtaa liikennepalvelulain 2 luvussa määritetyn luvan peruuttamiseen, huomautukseen tai rajoittamiseen. Nyt ehdotetuilla säännöksillä varmistettaisiin liikenteenharjoittajien riskiluokitustiedon sekä ajoneuvo- ja työntekijämäärien jakaminen Liikenne- ja viestintäviraston riskirekisteristä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomaisille.

Tietosuojan varmistamiseksi tulee uusissa säännöksissä varmistaa, että ajopiirturin tiedoista ilmeneviä henkilötietoja voidaan käyttää ainoastaan tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön noudattamisen toteamiseksi. Muutosasetus (EU) 2020/1054 tuo uuden tietosuojaa tarkentavan lisäyksen ja ajopiirturiasetuksen tietosuojaa koskeva 7 artikla korvataan kokonaan uudella. Ajopiirturiasetuksen 7 artikla korvataan niin, että jäsenvaltioille asetetaan velvollisuus henkilötietosuojan varmistamiseen niin, että ajo- ja lepoaikavalvonnasta saatuja henkilötietoja voidaan käyttää ainoastaan ajo- ja lepoaikoja, ajopiirtureita, liikenteenharjoittajan edellytysten, tavaraliikennelupien-, henkilöliikennelupien sekä tieliikennettä koskeva työaikojen, nopeudenrajoittimen asentamista ja käyttöä koskevan lainsäädännön ja kansainvälisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevan lainsäädännön valvonnassa. Edellä mainittujen asioiden lisäksi ajopiirturin tietoja voidaan hyödyntää tiekuljetusalan työntekijöiden lähettämistä koskevan lainsäädännön noudattamisen toteamiseksi. Ajoneuvojen omistajien, kuljetusyritysten ja muun asianomaisen tahon on soveltuvin osin noudatettava henkilötietojen suojaa koskevia asiaankuuluvia säännöksiä.

Liikennepalvelulakiin ehdotetaan lisättäväksi poliisiin lisäksi Tulli, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen velvollisiksi luovuttamaan salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonnasta saatuja tietoja, jotka voivat johtaa liikennepalvelulain 2 luvussa tarkoitetun luvan peruuttamiseen, huomautukseen tai varoituksen antamiseen.

## 4.2 Pääasialliset vaikutukset

### 4.2.1 Komissiolle tehtävä ilmoitus sovellettavista kansallisista säännöistä

Komissiolle tehtävästä ilmoituksesta sovellettavista kansallisista säännöistä ei arvioida koituvan taloudellisia vaikutuksia. Nykyisiä työaikojen noudattamiseen liittyviä sääntöjä kuljettajiin, jotka kuljettavat säännöllisessä henkilöliikenteessä ajoneuvoja liikennereitin pituuden ollessa enintään 50 kilometriä, ei tarvitse muuttaa, joten ehdotuksen vaikutukset jäävät kokonaisuudessaan hyvin pieniksi. Arvion mukaan ainoastaan työ- ja elinkeinoministeriölle koituu lievää hallinnollista työtä ilmoituksen tekemisestä, mikä on mahdollista tehdä normaalin virkatyön puitteissa.

### 4.2.2 Tavaraliikenteen kevyet hyötyajoneuvot

Ehdotetuilla 3, 16 ja 262 §:n muutoksilla koskien ammattimaista kuljettamista tiellä kevyillä hyötyajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka ovat kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia eri väestöryhmille ja kotitalouksille.

Muutosasetuksesta (EU) 2020/1055 tulevalle liikennepalvelulain 3 §:ään vaadittavalla muutoksella arvioidaan olevan taloudellisia vaikutuksia yritysten kustannuksiin. Kustannuksia arvioidaan aiheutuvan siitä, että palveluntarjoajat, jotka harjoittavat ammattimaista tavarankuljettamista kansainvälisessä tieliikenteessä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka ovat kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, tulevat tavaraliikennelupavaatimusten piiriin. Tällaisiin kuljetusyrityksiin sovelletaan siis jatkossa liikennepalvelulain 2 luvun mukaisin luvanvaraisen toiminnan vaatimuksia liikenteenharjoittaja-asetuksen ja tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisesti. Yrityksille aiheuttaa kustannuksia paitsi lisääntyvä hallinnollinen työ, niin myös yrityksille tulevat lisävaatimukset osoittaa lupaviranomaiselle liiketoiminnan vakavaraisuus sekä huolehtia että yrityksessä on liikenteestä vastaava henkilö, joka täyttää EU-säädösten edellytykset. Pääoma- ja vararahastovaatimus tavaraliikenteen kevyiden hyötyajoneuvojen osalta on 900 euroa per ajoneuvo. Tällaisten puhtaasti kansainvälistä tavaraliikennettä alle 3,5 tonnisilla ajoneuvoilla tai yhdistelmillä operoivien liikenteenharjoittajien lukumäärää on vaikeaa arvioida etukäteen, joten euromääräisten arvioiden tekeminen ei ole mahdollista.

Kansallisen tarpeen vuoksi ehdotetuilla 16 §:n muutoksella arvioidaan olevan vaikutuksia yritysten kustannuksiin hallinnollisen työn erittäin lievällä lisääntymisellä Y-tunnuksen ilmoittamisesta johtuen. On huomioitava, että jo tällä hetkellä merkittävä osa palveluntarjoajista on jo ilmoittanut Y-tunnuksen Liikenne- ja viestintävirastoon, joten lisääntyvä hallinnollinen taakka on erittäin maltillista ja kohdistuu vain niihin palveluntarjoajiin, jotka eivät ole ilmoittaneet Y-tunnuksella Liikenne- ja viestintävirastoon. Nykyisen tilastotiedon mukaan palveluntarjoajia, jotka eivät ole ilmoittaneet Liikenne- ja viestintävirastoon voimassa olevaa Y-tunnusta on joitakin kymmeniä, joten jälkikäteen ilmoittaminen koskisi ainoastaan näitä palveluntarjoajia.

Yleisellä tasolla voidaan olettaa, että merkittävä osa palveluntarjoajista on jo 16 §:n edellyttämällä tavalla rekisteröitynyt Liikenne- ja viestintävirastoon ammattimaiseen tieliikenteen tavarankuljetukseen. Kuitenkin on myös niitä palveluntarjoajia, jotka ovat joko luonnollisia tai oikeushenkilöitä, jotka näin eivät ole menetelleet ja tällaisille palveluntarjoajille koituisi kyseisistä jälkikäteisistä toimista hallinnollisia kustannuksia rekisteröitymisen ilmoittamisesta Liikenne- ja viestintävirastoon. Yrityksille voi koitua rekisteröitymisvelvollisuuden laiminlyönnistä seuraamuksia myös valvontaviranomaisilta, kun kyseisen ilmoituksen laiminlyönti olisi jatkossa 262 §:n mukaisesti rangaistavaa. Samoin lupaviranomainen voi 242 §:n mukaisesti pe-

ruuttaa rekisteröitymisen, mikäli ilmoitusta ei ole asianmukaisesti tehty. Tämä voi johtaa liiketoiminnan väliaikaiseen pysähtymiseen, joka tuottaisi laiminlyönnin tehneelle palveluntarjoajalle lyhytaikaisesti merkittäviäkin tulonmenetyksiä, kunnes rekisteröitymisilmoitus olisi asianmukaisesti tehty.

#### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Kokonaismassaltaan alle 3,5 tonnia oleviin kevyisiin hyötyajoneuvoihin liittyvillä ehdotuksilla ei arvioida olevan vaikutuksia viranomaisten väliseen toimintaan. Sen sijaan tehtäviin ja menettelytapoihin muutoksilla on vaikutusta. Muutosten arvioidaan selkeyttävän ja tehostavan valvonnan suorittamista erityisesti rekisteröitymisvelvollisuuden sekä rangaistusäännösten osalta. Valvontaviranomaisten tehtävät osittain laajenevat ja menettelytapoihin tulee muutoksia lähinnä seuraamusten sekä viranomaisten välisen tiedonvälityksen ja tietojärjestelmien osalta. Henkilöstön osalta muutokset aiheuttavat koulutustarvetta sekä mahdollisen lisäohjeistuksen tuottamisen tai valvonnan suorittamiseksi eri viranomaisten kanssa sovittujen käytäntöjen ja toimintamallien yhdenmukaistamisen.

#### *Ympäristövaikutukset*

EU-säädöksen velvoittamana liikennepalvelulain 3 §:ään ehdotetulla muutoksella arvioidaan olevan positiivisia ympäristövaikutuksia. Viime vuosina tieliikenteen tavarankuljetuksissa kyseisten kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia olevilla ja enintään 3,5 tonnia olevilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä operoivien yritysten lukumäärä on Euroopan unionin alueella kasvanut runsaasti. Tästä johtuen kansainvälisiä tiekuljetuksia on voitu tehdä hyvinkin pienillä kuormilla ja ympäristön kannalta varsin tehottomasti. Jatkossa unionin alueella kansainvälisissä rajat ylittävissä tavarankuljetuksissa ja kabotaasiliikenteessä olla kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia olevilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä olla liikennelupa, joten oletettavasti kuormakoot suurenevat ja siirtymää tapahtuu jonkin verran yli 3,5 tonnia olevilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä tehtäviin tavarankuljetuksiin.

Ehdotetuilla 3 §, 16 §, 17 § sekä 262 §:n muutoksilla koskien ammattimaista kuljettamista tiellä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka ovat kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, ei arvioida juurikaan olevan ympäristövaikutuksia kansalliseen liikenteeseen. Rekisteröitymisvelvollisuuteen tehdyistä ehdotuksista saattaa koitua lieviä positiivisia ympäristövaikutuksia tavarankuljetusten mahdollisessa siirtymässä suurempiin kuormakokoihin, vastaavasti kuten kansainvälisessä tavaraliikenteessä.

#### *Muut yhteiskunnalliset vaikutukset*

Ehdotetuilla muutoksilla koskien ammattimaista kuljettamista tiellä kevyillä hyötyajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka ovat kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia tasapuolisemman tiekuljetusalan markkinoihin samalla ehkäisten harmaata taloutta. Jatkossa kyseisillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä suoritettu ammattimainen tavarankuljettaminen tiellä on kansainvälisessä liikenteessä luvanvaraista toimintaa ja kansallisessa liikenteessä voimassa olevan yritys- ja yhteisötietolain 9 §:n mukaisen Y-tunnuksen lisääminen vaatimukseen parantaa valvontaviranomaisen keinoja valvoa luonnollisen tai oikeushenkilön harjoittaman liiketoiminnan lainmukaisuutta.

Ehdotuksella ei arvioida olevan muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.

#### 4.2.3 Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti

##### *Taloudelliset vaikutukset*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 vaatimusten vuoksi ehdotetut liikennepalvelulain 17 §:n lisäykset tuottavat arvion mukaan yrityksille jonkin verran hallinnollista työtä johtuen ajoneuvon ilmoittamisvelvollisuudesta henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan. Kansallisesta tarpeesta tulleen ehdotuksen kokonaisuusmassaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia olevilla ajoneuvoilla tavaraliikennettä kansallisesti harjoittaville yrityksille tulee vastata taloudelliset kustannukset hallinnollisesta työstä kuin henkilö- ja liikenneluvan haltijoille. Ehdotetulla uudella rangaistussäännöksellä 262 a § nähdään olevan taloudellisia vaikutuksia niihin yrityksiin, jotka eivät ole 17 §:ssä tarkoitetulla tavalla rekisteröineet ajoneuvoaan liikenneasioiden rekisterissä luvanvaraiseen käyttöön ja sen yksinomaiseen hallintaan. Koska henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoilla tai 16 §:ssä tarkoitetulla palveluntarjoajalla ei ole 17 §:n mukaisesti ollut velvollisuutta rekisteröidä liikenteessä käytettävää ajoneuvoa sen yksinomaiseen hallintaan, niin tarkkaa lukumäärää näin menetelleistä liikenteenharjoittajista tai tavaraliikenteen palveluntarjoajista ei ole.

##### *Vaikutukset viranomaisiin*

Kokonaisuusmassaltaan alle 3,5 tonnisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin liittyvillä ehdotuksilla ei arvioida olevan vaikutuksia viranomaisten välisiin suhteisiin. Sen sijaan valvontatehtäviin ja menettelytapoihin muutoksilla on vaikutusta. Muutosten arvioidaan selkeyttävän ja tehostavan valvonnan suorittamista liikenteessä käytettävän ajoneuvon sekä rangaistusäännösten osalta. Valvontaviranomaisten tehtävät osittain laajenevat ja menettelytapoihin tulee muutoksia lähinnä seuraamusten sekä viranomaisten välisen tiedonvälityksen ja tietojärjestelmien osalta. Henkilöstön osalta muutokset aiheuttavat koulutustarvetta sekä mahdollisen lisäohjeistuksen tuottamisen tai valvonnan suorittamiseksi eri viranomaisten kanssa sovittujen käytäntöjen ja toimintamallien yhdenmukaistamisen.

##### *Ympäristövaikutukset*

Ehdotuksella ei arvioida olevan ympäristövaikutuksia.

##### *Muut yhteiskunnalliset vaikutukset*

Ehdotuksella arvioidaan olevan harmaan talouden lieveilmiöitä vähentävää vaikutusta ja samalla tasapuolista kilpailua edistävä vaikutus, koska jatkossa ajoneuvon väärä rekisteröinti yksityiskäyttöön olisi rangaistavaa sakon uhalla. Kun ajoneuvon väärälle rekisteröinnille yksityiskäyttöön säädetään riittävät seuraamukset, niin se lisää toimijoiden aloitteellisuutta rekisteröidä ajoneuvonsa oikein luvanvaraiseen käyttöön. Toimijat, jotka ovat tähän asti rekisteröineet ammattimaisessa tieliikenteessä käytettävän ajoneuvon virheellisesti yksityiskäyttöön, ovat saaneet merkittävää hyötyä esimerkiksi pienempien vakuutusmaksujen osalta, ja jatkossa heidät asetettaisiin tasapuolisempaan kilpailuasemaan muiden velvoitteensa hoitavien elinkeinonharjoittajien kanssa.

#### 4.2.4 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

##### 4.2.4.1 Luvan myöntämisen ja hyvämaineisuuden edellytykset ja riskiluokitus

##### *Taloudelliset vaikutukset*



Liikenteenharjoittaja-asetuksen muutosasetuksen (EU) 2020/1055 perusteella ehdotetuilla muutoksilla 5 §:ssä säädettyihin luvan myöntämisen edellytyksiin ja kansallisen tarpeen perusteella samaan pykälään lisättäväksi ehdotetulla Y-tunnuksen lisäämisellä arvioidaan olevan vaikutuksia yritysten kustannuksiin hallinnollisen työn lievällä lisääntymisellä Y-tunnuksen ilmoittamisesta johtuen. On kuitenkin huomioitava, että jo tällä hetkellä merkittävä osa palveluntarjoajista on ilmoittanut Y-tunnuksen Liikenne- ja viestintävirastoon. Vaatimus Y-tunnuksesta saattaa aikaistaa Y-tunnuksen hakemista mutta tämän ei katsota aiheuttavan lisätyötä tai kustannuksia yrityksille, sillä Y-tunnus vaaditaan nykyäänkin ennen liikenteen harjoittamisen aloittamista.

#### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Hallinnollisesta näkökulmasta 5 §:n mukainen vaatimus Y-tunnuksesta luvan hakemisen yhteydessä selkeyttää ja helpottaa luvan myöntävän viranomaisen eli Liikenne- ja viestintäviraston toimintaa ja tällä arvioidaan olevan vaikutusta sääntelyn ja viranomaistoiminnan tehokkuuteen. Samalla sen katsotaan samalla karsivan hallinnollista taakkaa sekä toimijoilta että viranomaiselta, sillä Y-tunnus voidaan varmistaa jo luvan myöntämisen yhteydessä eikä vasta liikennöinnin aloittamisen yhteydessä ja samalla tällä voidaan suunnitelmallisemmin osoittaa pyrkimys kaupalliseen toimintaan.

Ehdotetuilla muutoksilla 8, 9 ja 13 §:ssä säädettyihin hyvämaineisuuden arviointiin ja yrityksen riskiluokitukseen katsotaan olevan vaikutusta viranomaisten toimintaan.

Luonnollisen henkilön ja oikeushenkilön luvan hakijana toimimista hyvän maineen käsitteen yhtenäistäminen selkeyttää ja toimintaa raskauttavien rikkomusten ja rikosten osalta aikaisempaa tarkemmat kirjaukset tehostavat lupahallinnon valvontaa ja sen tehokkuutta. Toisaalta voidaan arvioida, että se saattaa myös lisätä käsiteltävien asioiden määrää ja lisätä viranomaisten tietovirtaa.

Valvonnan näkökulmasta luvan myöntämisen edellytyksillä tai hyvämaineisuuden arvioinnin edellytyksillä ei katsota, Y-tunnusta koskevaa vaatimusta lukuun ottamatta, olevan suoranaista vaikutusta viranomaisten valvontatehtävien suorittamiseen. Valvontatehtäviä suorittavat viranomaiset kuten muun muassa työsuojeluviranomainen käyttävät Y-tunnusta valvontakohteiden tunnistamiseen. Y-tunnuksen lisääminen auttaa kohdentamaan esimerkiksi työsuojeluviranomaiselta tulevaa hyvämaineisuuteen liittyvää tietoa oikeaan yritykseen. Viranomaisten tulee välittää riittävä ja oikea sekä samalla ajantasainen tieto lupaviranomaiselle päätöksenteon tueksi ja vaikutukset näkyvät lähinnä tiedonvälittämisen ja tietojärjestelmien yhteensovittamisen haasteina ainakin alkuvaiheessa.

EU-sääntelyn edellyttämä kuljetusyrityksen riskiluokitus, jota käytetään yrityksen hyvämaineisuuden määrittämiseen sekä eri viranomaisten valvonnan kohdentamiseen, edellyttää Liikenne- ja viestintävirastolta järjestelmäteknisiä investointeja, joita yhdessä muiden EU-liikkuvuuspaketin sääntelystä seuraavien tietojärjestelmävaatimusten kanssa ei voida pitää vähäisenä. Toisaalta liikkuvuuspaketin sääntelyn muutokset yhdessä tietojärjestelmämuutosten kanssa mahdollistavat jatkossa tehokkaamman ja riskiperusteisen kuljetusyritysten markkinoilla toimimisen edellytysten valvonnan ja sitä kautta kuljetusyritysten toiminnan lähtökohdan samoista markkinoilla toimimisen perusteista aiempaa tehokkaammin.

#### *Ympäristövaikutukset*

Luvanmyöntämisen edellytysten ja hyvämaineisuuden arvioinnin edellytysten muutoksilla ei katsota olevan ympäristövaikutuksia.

*Muut yhteiskunnalliset vaikutukset*

Ehdotetuilla muutoksilla 5 §:ssä säädettyihin luvan myöntämisen edellytyksiin on vaikutusta yritysten markkinoille tuloon. Ehdotetuilla muutoksilla pääosin kevennetään luvan saamisen edellytyksiä ja lisäksi myös selkeytetään sen hakemista. Aikaisemmin luvan saamisen edellytyksenä oli, ettei hakijalla ollut veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyviä velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia, hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia velkoja eikä myöskään velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin. Nyt tehtävällä, hakijan velkoja koskevalla, muutoksella alennetaan kynnystä luvan myöntämiselle, sillä jatkossa huomioidaan vain julkisoikeudellisille yhteisöille jäljellä olevat, muut kuin henkilökohtaiset velat, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia. Tämä voi tarkoittaa, että luvan hakijalla ja siten markkinoille tulijalla on määrällisesti paljonkin velkaa, jota ei huomioida henkilö- tai tavaraliikenteen luvan myöntämisessä ja mikä voi vaikuttaa yritystoimintaan. Lisäksi luvan myöntämisen edellytyksistä poistuvat työsuhteeseen perustuvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin liittyvät tuomiot sekä hyvämaineisuusarviointi, joiden tarkastelu tapahtuu jatkossa hyvämaineisuuden edellytysten arvioinnin kautta ja katsotaan edelleen liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisesti maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskeviin edellytyksiin, mutta ei yhtenä vaadittavana luvan myöntämisen edellytyksenä.

Y-tunnuksen edellyttäminen henkilö- ja tavaraliikenteen luvanhakijoilta yhdenmukaistaa käytäntöä taksiliikenneluvan kanssa. 1.5.2021 alkaen vaaditaan taksiliikenneluvan hakijalta Y-tunnus lupaa haettaessa.

Riskiyrityksen määritelmän muuttuminen vaikuttaa yritysten toimintaan niiden saadessa riskiluokituksen unionin yhteisen kaavan perusteella. Vaikutukset yritysten toimintaan tulevat suurelta osin liikenteenharjoittaja-asetuksen ja sen nojalla annettavan täytäntöönpanoasetuksen riskiluokituskaavan kautta. Tällä katsotaan kuitenkin olevan vain vähäinen vaikutus yritysten toimintaan. *[Täytäntöönpanoasetuksen aikatauluksi on arvioitu 06/2021, joten vaikutukset riskiluokituskaavan osalta täydentynevät täytäntöönpanoasetuksen antamisen jälkeen.]*

Yrityksen vastuuhenkilöiden hyvämaineisuuspiiriin on lisätty hallituksen puheenjohtaja, mikä lisää hyvämaineisuuden arvioinnin piiriin lisää henkilöitä ja siten voi vaikuttaa luvan saamiseen, mutta vaikutusten katsotaan olevan positiivisia kaupallisen toiminnan, ammattimaisen liikenteenharjoittamisen näkökulmasta. Hyvämaineisuutta arvioitaessa on ehdotettu jatkossa huomioida otettavaksi useampia rikosluokkia, mikä voi osaltaan vaikeuttaa hyvämaineisuuden edellytysten täyttymistä mutta toisaalta tämä tarkoittaa myös sitä, että esimerkiksi ihmiskauppaa ja huumausainerikoksia sekä laitonta maahantuloa koskevat seuraamukset huomioidaan luvan myöntämisen edellytyksiä, mikä nähdään parannuksena niin kansainvälisessä tavaraliikenteessä kuin myös henkilöliikenteen kuljetuksissa.

4.2.4.2 Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

*Taloudelliset vaikutukset*

Ehdotuksella 242 §:ssä säädettyä ajoneuvokohtaisen luvan tai yhteisöluvan oikeaksi todistetun jäljennöksen peruuttamiselle määrääjäksi katsotaan olevan taloudellista vaikutusta sellai-

sisä tilanteissa, joissa edellytykset eivät olisi aikaisemmin riittäneet koko niin sanotun kantaluvan peruuttamiseen mutta uuden sääntelyn myötä riittävät luvan osittaiseen peruuttamiseen ja yritys tämän vuoksi joutuu supistamaan toimintaansa lupien määräaikaisen peruuttamisen vuoksi. On kuitenkin huomioitava, että nykykäytännön mukaan sääntely koskee koko kantaluvan peruuttamista, joten uuden sääntelyn myötä yritys pystyy tästä huolimatta jatkamaan toimintaansa.

*Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Ehdotuksella katsotaan olevan toimintaa helpottava vaikutus Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan, sillä yrityksen niin sanotun kantaluvan peruuttamisen sijaan ajoneuvokohtaisen luvan oikeaksi todistetun jäljennöksen peruuttaminen tehostaa sanktiointia, kohdistaa sitä oikeasuhteisemmin liikenneluvan myöntämisen edellytysten täyttämättä jättämisen suhteen ja madaltaa peruuttamisen menettelyä käyttöä lupahallinnon sanktiona.

Ehdotetuilla muutoksilla katsotaan olevan merkittäviä vaikutuksia poliisin liikennevalvontatehtävän suorittamiseksi, valvonnan oikein kohdentamiseksi ja lupavalvonnan vaikuttavuuden tehostamiseksi edellyttäen, että valvova viranomaisella saa riittävät tiedot voidakseen kohdentaa valvontaa niihin seikkoihin, joissa jo aiemmin on todettu puutteita ja rikkeitä.

*Ympäristövaikutukset*

Ehdotetuilla muutoksilla ei katsota olevan ympäristövaikutuksia tai muita yhteiskunnallisia vaikutuksia

4.2.5 Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin

*Taloudelliset vaikutukset*

Ehdotetuilla 19 § sekä 262 §:n muutoksilla koskien Suomessa suoritettavien kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavien tieosuuksien aika- ja kuljetusmäärärajoituksilla sekä niitä koskevilla rikkomusseuraamuksilla ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia eri väestöryhmille ja kotitalouksille. Ehdotuksista koituisi taloudellisia vaikutuksia kuljetuksen suorittajalle, mikäli tämä tuomitaan rikkomuksesta sakkoihin tai enintään kuudeksi kuukaudeksi vankeuteen. Yhdistettyjen kuljetusten vapautusta kabotaasiliikenteen säännöstä on järjestelmällisesti käytetty kabotaasiliikenteen väliaikaisen luonteen kiertämiseksi sekä perusteena ajoneuvojen jatkuvalla käytöllä toisessa jäsenvaltiossa kuin mihin yritys sijoittautunut. Tällaiset hyvän kauppataivan vastaiset käytännöt ovat johtaneet kuljettajien sosiaaliseen polkumyyntiin sekä vaarantaneet kabotaasiliikennettä koskevan oikeudellisen kehyksen noudattamisen. Näin ollen ehdotuksella nähdään olevan positiivisia vaikutuksia yritysten väliseen kilpailuun ja markkinoiden toimivuuteen parantamalla tasapuolisia kilpailuedellytyksiä. Ehdotuksella ei nähdä olevan erityisiä vaikutuksia pk-yrityksiin verrattuna isoihin kuljetusyrityksiin, sillä sen johdosta ei arvioida koituvan lisää hallinnollista taakkaa alan toimijoille.

Tilastojen valossa kabotaasiliikenteen määrä on Suomessa verrattain pientä ja yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksien määrät ovat arvion mukaan vieläkin pienempiä. Voidaan siis olettaa, ettei kyseisten tieosuuksien kabotaasiliikenteen sääntöjen piiriin mukaan ottamisella ole merkittäviä vaikutuksia kuljetuspalveluita tilaaville. Viranomaisilta ja sidosryhmiltä tulleen palautteen perusteella yhdistettyjen kuljetusten tieosuudet hoidetaan pääosin kotimaisten toimijoiden kesken, joten kabotaasiliikenteen sääntöjen yhdenmukaistamisella ei olisi merkittävää vaikutusta kuljetusmarkkinoihin.

Ehdotuksella ei arvioida olevan negatiivisia taloudellisia vaikutuksia kuljetusyritysten työsuunnittelun osalta eikä hallinnollisesti uusia vaatimuksia kuljetusasiakirjojen osalta, kun kyseessä on jo vakiintuneet kabotaasiliikenteen käytännöt. Ehdotuksella nähdään olevan positiivisia vaikutuksia yritysten kansainväliseen kilpailukykyyn, sillä joissakin jäsenvaltioissa kyseisiä säännöksiä on jo tulkittu aiemminkin samansuuntaisesti, mutta nyt siihen on myös yhteinen EUTason säädöspohja. Lisäksi, muut pohjoismaat ovat alustavien tietojen mukaan mahdollisesti panemassa täytäntöön muutosasetuksen (EU) 2020/1055 yhdistettyjä kuljetuksia koskevan kohdan samansuuntaisesti.

#### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Ehdotetuilla 19 § sekä 262 §:n muutoksilla koskien Suomessa suoritettavien kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavien tieosuuksien aika- ja kuljetusmäärärajoituksilla sekä niitä koskevilla rikkomusseuraamuksilla ei arvioida olevan vaikutuksia viranomaisten välisiin suhteisiin. Tiedonvaihdon sekä erilaisten ilmiöiden, ja toimintatapojen tunnistaminen ja tämän tiedon välittämisen arvioidaan nousevan aiempaa tärkeämmäksi. Ehdotuksella on vaikutuksia valvontaviranomaisten toimintaa ja ehdotetut muutokset selkeyttävät valvontaa niin uusien määritelmien kuin rangaistussäännöksen osalta.

Sähköisten kuljetusasiakirjojen ja uuden sukupolven ajopiirtureiden arvioidaan tuovan valvontaan uusia mahdollisuuksia, vaikka haasteita kabotaasiliikenteen valvonnassa arvioidaan jatkosakin olevan. Tulevilla kabotaasiliikenteen muutoksilla sekä ehdotetulla muutoksella yhdistettyjen kuljetusten kabotaasiliikenteeseen tulee olemaan välillisiä vaikutuksia valvontahenkilöstöön, muun muassa osaamisen varmistamisen ja tarvittavien valvontalinjausten laatimisen osalta. Lisäksi tapahtumien kulkuun liittyvä selvitystyö vaatinee enemmän valvonnan työaikaa kuin aiemmin, joka vaikuttaa samalla valvontakontaktien kokonaismäärään sitä laskevasti.

#### *Ympäristövaikutukset*

Ehdotetuilla muutoksilla ei katsota olevan ympäristövaikutuksia tai muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.

#### 4.2.6 Lähetettyjen kuljettajien erityissäätely

##### *Taloudelliset vaikutukset*

Ehdotetuilla muutoksilla on tarkoitus tasata ulkomaisten palveluntarjoajien ja suomalaisten toimijoiden kilpailuedellytyksiä.

Ehdotettujen muutosten vaikutusten arviointia vaikeuttaa se, että Suomessa ei ole tilastoitu esimerkiksi sitä, kuinka paljon meillä toimii työvoimaa lähettäviä ulkomaisia yrityksiä. Vastavasti ei ole tilastoitu, montako sopimusta Suomessa toimivat suomalaiset tai ulkomaiset tilaajat tekevät vuosittain ulkomaisen palvelujen tarjoajan kanssa tieliikenteen kuljetuspalveluista Suomessa tehtävästä alihankintatyöstä, työvoiman vuokrauksesta tai yritysryhmän sisäisestä siirrosta. Suomessa ei ole tilastoitu myöskään sitä, kuinka usein tänne sijoittautuneet yritykset lähettävät työntekijöitä ulkomaille.

Työntekijöiden lähettämistä koskevien ilmoitusten tietosisällön muutosten ja siirtyminen työntekijäkohtaiseen tietojen antamiseen lisää Suomeen lähettävien yritysten hallinnollista taakkaa hieman.

Työsuojeluviranomainen otti vastaan vuonna 2020 työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 7 §:ssä tarkoitettuja työntekijöiden lähettämistä koskevia ilmoituksia yhteensä noin 7 500, joista niin sanottuja ensimmäisiä ilmoituksia oli noin 5 600 ja loput täydennysilmoituksia. Noin seitsemän prosenttia ensimmäisistä ilmoituksista eli noin 410 ilmoitusta koski työntekoa tiekuljetusalalla. Jatkossa myös tiekuljetusalalla lähetettyjen työntekijöiden ennakoitun lukumäärän sijasta tulisi tehdä ilmoitus kaikista lähetetyistä työntekijöistä ja yksittäistä työntekijää koskevista tiedoista. Tämä laajentaisi ilmoituksessa vaadittavaa tietosisältöä ja johtaisi myös ilmoitusmäärien lisääntymiseen. Ilmoitusten määrien lisääntymistä on vaikea arvioida.

Alihankintatilanteissa tulisi sovellettavaksi erillinen ilmoittaminen IMI-järjestelmän kautta, jonka tietosisältö perustuu yksinomaan tieliikennedirektiivin vaatimuksiin. Ilmoituksen tulee sisältää tieliikenteen kuljetuspalveluita tarjottaessa alihankintana liikenteenharjoittajan yhteisön liikenneluvan numeron, toimivaltaisen liikenteestä vastaavan henkilön tai muun yhteys henkilön yhteystiedot sijoittautumisjäsenvaltiossa, kuljettajan henkilöllisyys, asuinpaikan osoite ja ajokortin numero sekä kuljettajan työsopimuksen alkamispäivä ja siihen sovellettava lainsäädäntö ja lisäksi lähettämisen suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä. Lisäksi on ilmoitettava tieto käytettävän moottoriajoneuvojen rekisteritunnuksista ja tieto siitä, onko palvelu tavaroiden tai matkustajien kuljetusta, kansainvälistä kuljetusta tai kabotaasikuljetusta. Tiekuljetusalan alihankintatilanteissa tehtävän 7 b §:n mukaisen ilmoituksen tietosisältö poikkeaa 7 §:ssä säädetystä. Hallinnollisen taakan kannalta molemmat ilmoitusmenettelyt ovat verrattavissa toisiinsa tietosisällön laajuuden osalta ja siten alihankintatilanteissa vaadittu tietosisältö ei muodosta raskaampaa hallinnollista taakkaa kuin mitä vuokratyössä ja yritysryhmän sisäisissä siirroissa tulisi sovellettavaksi tieliikenteen palveluissa. Hallinnollista taakkaa lieventää kaikissa tilanteissa sähköinen järjestelmä.

Muutoksilla edistetään lähetettyjen työntekijöiden yhdenvertaista kohtelua kansallisten työntekijöiden kanssa sekä saatetaan tiekuljetusalan lähetetyt työntekijät samaan asemaan muiden toimialojen lähetettyjen työntekijöiden kanssa. Jatkossa tieliikenteenalan lähetettyihin kuljettajiin sovellettaisiin palkkasäännöksiä, kustannusten korvausta ja majoitusoloja koskevia vaatimuksia samoin kuin sovelletaan jo muilla aloilla. Lisäksi sovellettaisiin säännöksiä liikkumisesta aiheutuvista matka-, majoitus- ja ruokailukustannuksista, kun liikutaan Suomen tavanomaisesta työpaikasta toiseen työpaikkaan tai kohteeseen lähettämisen aikana. Lähtöjäsenvaltiosta Suomeen lähettämistä aiheutuviin matka- ja majoituskustannuksiin tulisi sovellettavaksi yleisen järjestyksen mukainen suojasäännös, jos lähetetty työntekijä ei saa suojaa lähtöjäsenvaltion lain tai käytännön taikka työsopimuksessa sovitun perusteella. Pitkäkestoisiin eli vähintään 12 kuukautta kestäviin työskentelytilanteisiin tulisi sovellettavaksi säännöstä lähetettyyn työntekijään sovellettavista lisä-työehdoista. Tällä ei arvioida olevan suurta vaikutusta ottaen huomioon kuljetusalan työssä lähettämiskausien kesto Suomessa.

Työntekijöiden lähettämistä koskevan lain 5 a §:ssä säädettyjen työnantajan velvoitteiden osalta matka- ja majoituskustannuksien osalta on huomioitava lisäksi ajo- ja lepoaika-asetuksen 8(8a) artikla. Sen mukaan työnantajan on järjestettävä kuljettajan työ siten, että kuljettaja pystyy viettämään vähintään yhden säännöllisen viikkolevon neljän peräkkäisen viikon ajanjaksolla joko työnantajayrityksen sijoittautumisjäsenvaltiossa sijaitsevalla asemapaikalla tai kuljettajan omalla asuinpaikalla. Ajo- ja lepoaika-asetuksen 8(8) artikla: säännöllistä viikkolepoa ja yli 45 tunnin viikkolepoa ei saa viettää ajoneuvossa, vaan ne on pidettävä ”asianmukaisessa ja kullekin sukupuolelle sopivassa majoituspaikassa, jossa on kunnolliset nukkumis- ja saniteettitilat.” Asetuksen mukaan työnantajan on vastattava muualla kuin ajoneuvossa tapahtuvan majoituksen kustannuksista. Ajo- ja lepoaika-asetus sääntelee autonkuljettajien ajoaikoja, taukoajoaikoja ja lepoaikoja. Asetuksessa myös säädetään tarkemmin, missä näitä lepoaikoja voi viettää.

Siten tämä sääntely ei ole päällekkäistä työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 5 a §:n 1 momentin suojasäännöksen kanssa. Tässä on huomioitavaa, että ajoneuvon kuljettaja kuljettaa ajoneuvoa työajalla eikä se tällöin ole lain 5 a §:n 1 momentissa tarkoitettua matka-aikaa. Sen sijaan lähetettyjen lain 5 a §:n 2 momentin mukaan sääntely voi mennä osin päällekkäin, kun kyse on viikkolevon järjestämisestä. Yleissovissa kuorma-autoalan työehtosopimuksessa, linja-autohenkilökunnan työehtosopimuksessa ja säiliöauto- ja öljy-tuotealaa sekä niihin liittyviä toimintoja koskevassa työehtosopimuksessa on määräyksiä yöpymisestä työntekijän asema- paikkakunnan ulkopuolella eli vieraalla paikkakunnalla ja matkustusajan palkasta.

Vuokratyössä tiekuljetusalalla tulisi sovellettavaksi käyttäjäyritykselle tiedonantovelvoite lähetettyjen vuokratyöntekijän työntekopaikan vaihtumisesta.

Muutoksen kustannusvaikutukset kohdistuvat välittömästi Suomeen työntekijöitä lähettäviin kuljetusyhtiöihin lisäten heidän lähettämiseen liittyviä kustannuksiaan, jos lähettävässä maassa ei ole lain, työehtosopimusten, oikeuskäytännön tai työpaikan käytäntöjen perusteella korvattu työnantajan toimesta työntekijän toiseen maahan lähettämisestä aiheutuvia kustannuksia tai jos edellä mainituin perustein määrätyt korvaukset alittaisivat olennaisesti Suomen korvaustason. Tähän vaikuttaa myös se, että kuljetusalan lähettämistilanteissa vaikuttaa myös edellä todettu ajo- ja lepoaika-asetuksessa säädetyt velvoitteet.

Tiekuljetusalan lähetettyjä kuljettajia koskeva erityislainsäädäntö alihankintatilanteiden osalta toteuttaa muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 vaatimukset.

#### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Lähetettyjä kuljettajia koskevilla muutoksilla on vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Lähetettyjen lainsäädäntöön tehtävät muutokset tulevat lisäämään työsuojeluviranomaisessa tehtävää valvontaa ja valvonnan alaa. Muutoksella on vaikutuksia viranomaisten väliseen yhteistyöhön, etenkin poliisin, tullin ja Rajavartiolaitoksen sekä työsuojeluviranomaisen välillä. Tähän yhteistyöhön tarvitaan resursseja menettelytapojen ja koulutuksen luomiseen sekä tietojärjestelmien yhteensovittamiseen. Viranomaisten yhteydenpitoon tulee luoda järjestelmät niin, että tiedonvaihto olisi viranomaisten välillä mahdollisimman joustavaa. Lisääntyvä tarve lähetettyjen kuljettajien valvontaan ja valvonnan jälkitöihin vaikuttaa työsuojeluviranomaisen lisäresurssien tarpeeseen. resursseihin lisäävästi.

#### *Ympäristövaikutukset*

Lähetettyjen lain muutoksilla ei arvioida olevan ympäristövaikutuksia.

#### *Muut yhteiskunnalliset vaikutukset*

Lähetettyjä kuljettajia koskevat muutokset ovat pääasiallisesti positiivisia. Muutoksilla edistetään lähetettyjen työntekijöiden ja kuljetusyhtiöiden yhdenvertaista kohtelua sekä ehdotus edistää tasapuolisten kilpailuedellytysten turvaamista kotimaisille ja ulkomaisille yrityksille työntekomaassa sekä torjua sosiaalista polkumyyntiä. Muutoksella ei katsota olevan muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.

#### 4.2.7 Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentaminen ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikoihin

##### *Taloudelliset vaikutukset*

Paljon raskaita tavarankuljetuksia tilaavien yritysten kustannuksiin voi liikennepalvelulakiin ja ylikuormamaksulakiin tehdyillä ehdotuksilla olla lieviä vaikutuksia mahdollisten taloudellisten seuraamusten muodossa. Tällaisia raskaita tavarankuljetuksia ovat tyypillisesti esimerkiksi maa-aines- ja puukuljetukset, joten taloudelliset vaikutukset osuvat arvion mukaan pääosin rajattuun joukkoon yrityksiä. Koska jo tällä hetkellä suurin osa kuljetuksen tilaajista ei hyväksy tai vastaanota ylikuormia, niin taloudelliset vaikutukset lain mukaisista kuormista koituvat niille yrityksille, jotka ovat tähän mennessä tilanneet, maksaneet ja vastaanottaneet kuljetuksen ylikuormista välittämättä. Lisäksi ehdotusten vaikutusten arvioidaan sijoittuvan jonkin verran muutoksen alkuvaiheeseen, koska tietämys uusista vastuista voi olla puutteellista ja uusien toimintamallien omaksuminen voi vaatia jonkin verran aikaa.

Julkiseen talouteen muutoksella olisi arvion mukaan positiivisia vaikutuksia liittyen tiestön ja siltarakenteiden kunnossapitotarpeen vähenemiseen sekä mahdollisten kuljetusten tilaajille ylikuormista koituvien taloudellisten seuraamusten lisääntymisestä koituviin tuloihin. Koska ehdotuksen taloudellisten vaikutusten arvioidaan olevan kokonaisuudessaan lieviä, ei negatiivisia vaikutusten uskota vaikuttavan kuljetusten hintoihin ja sitä kautta elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

Kuljettajien ajo- ja lepoaikarikkomusten vastuiden laajentamisen taloudelliset negatiiviset vaikutukset kohdistuvat aikataulun laatineisiin tai kuljetuksia tilaaviin yrityksiin, eikä vaikutuksia yksittäisiin kansalaisiin tai kotitalouksiin esiintyisi. Taloudellisten vaikutusten arvioidaan ulottuvan erityisesti yrityksiin, jotka ovat ulkoistaneet kuljetuspalveluitaan, ja joissa jakelu- ja noutotoiminnasta johtuvat aikataulupaineet ovat tyypillisesti kovia johtaen helposti esimerkiksi alihankkijan taukorikkomuksiin. Vastaavasti pitkän matkan kuljetuksissa ongelmaksi muodostuvat vuorokautisten ja viikoittaisten lepoaikojen rikkomukset. Edellä mainittujen taloudellisten negatiivisten vaikutusten arvioidaan kokonaisuudessaan jäävän kuitenkin lieviksi, eikä vaikutusten pitäisi merkittävässä määrin ulottua myöskään kuljetuksen hintoihin tai kotimaisen elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

#### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Ylikuormien valvontaan liittyen tulisi ehdotuksella olemaan vaikutuksia liikenteen valvojen nykyisiin menettelytapoihin. Nykyisin vastuu on ainoastaan tavarankuljetuksen suorittajalla ja vastaisuudessa vastuullisena olisi myös tavarankuljetuksen maksanut ja vastaanottanut tilaaja. Jotta tavarankuljetuksen maksanut ja vastaanottanut tilaaja saadaan vastuulliseksi kuljetuksen suorittajaan ajamiin ylikuormiin, tulee toimivaltaisen viranomaisen pystyä todentamaan tavarankuljetuksen tilaajan, maksajan ja vastaanottajan edellyttäneen ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan ylittämistä. Tämä tapahtuisi pääosin jälkikäteen punnitustositteiden, muiden kuljetukseen liittyvien asiakirjojen perusteella tai haastatteluiden perusteella.

Viranomaisen suorittaman ylikuormien valvonnan vaikuttavuuteen ehdotuksella arvioidaan yleisesti olevan positiivisia vaikutuksia. Tehokkaan valvonnan kannalta on oleellista, että ajoneuvon kokonaismassan ylittävän tavarankuljetuksen maksavan ja vastaanottavan tilaajan rikkomus pystytään todistamaan. Haasteita valvontaan voi tuottaa esimerkiksi, ettei varsinainen kuljestehtävän antaja välttämättä ole aina kuljetuksen tilaaja. Tavarantoimittaja tilaa usein tavarankuljetuksineen ja tavarantoimittaja tilaa sen jälkeen kuljetuksen tavaralle, ollen näin varsinainen kuljetuksen tilaaja. Tällaisen esimerkin kohdalla tavarankuljetuksen vastaanottaja ja maksaja ei ole kuljetuksen tilaaja, jolloin voi olla erittäin hankalaa osoittaa syylliseksi jokin muu taho, kuin kuljetuksen suorittaja.

Kuljettajan ajo- ja lepoaikarikkomusten vastuun laajentamisen osalta vaikutukset liittyvät myös erityisesti valvontaviranomaisen menettelytapoihin. Nykyisin ajo- ja lepoaikarikkomuksiin syyllistyy kuljettaja, ja tarvittaessa myös työnantaja tai korjaamon edustaja. Vastaisuudessa syyllinen voisi olla myös kuljetuksen tilaaja tai aikataulun laatija, joten valvontaviranomaisille tulee lakimuutoksen myötä pohdittavaksi uusia syyllisyyden osoittamiseen liittyviä vaatimuksia. Ajo- ja lepoaikojen osalta näyttöön liittyvät haasteet lienevät selvästi suuremmat, ja vaikutukset jäänevät sitä kautta heikommiksi.

Vaikutukset valvontaviranomaisten menettelytapoihin ylikuormien ja ajo- ja lepoaikarikkomusten kohdalla arvioidaan olevan merkittäviä, koska rikkomuksen selvittäminen tapahtuisi pääosin jälkikäteisesti. Valvontatilanteessa liikenteen valvoja pyrkii hankkimaan kaikki mahdollinen tieto tapahtumien kulusta niin asiakirjoista selvittämällä kuin kuljettajaa puhuttamalla. Tarvittaessa voitaisiin ottaa yhteyttä maksajaan tai tilaajaan mahdollisen lisätiedon saamiseksi rikosilmoituksen laadinnan tueksi ja sen jälkeisen mahdollisen esitutkinnan käynnistämiseksi. Nykyiseen toimintamalliin ylikuorman toteamisessa, ja ajo- ja lepoaikojen rikkomisessa, sekä niistä aiheutuviin seuraamuksiin, tällä muutoksella ei sinänsä olisi vaikutusta. Kuljetuksen tilaajan vastuun toteutuminen ylikuormien ja ajo- ja lepoaikarikkomusten osalta voi käytännössä olla haastavaa erilaisten rikkomuksen näyttöön liittyen ongelmien vuoksi. Valvontaprosessiin tulisi vain lisänä sellaisia selvitettäviä seikkoja, jotka eivät voi olla vaikuttamatta valvontatapahtuman kestoon ja sitä kautta valvontaviranomaisentehtäväsidoonaisuusaikeihin.

#### *Ympäristövaikutukset*

Ylikuormilla ajamisen arvioidaan pienenevän jonkin, mikä pienentää tiestön kulumista vähentäen samalla tien pinnoitteiden ja siltojen korjaustarpeita. Raskaalle ajoneuvolle suunnitellun suurimman sallitun kokonaismassan ylittäminen lisää myös polttoaineen kulutusta, lisäten samalla ilmastopäästöjä. Ehdotuksella pyritään vähentämään ylikuormilla ajamista, joten ehdotuksen ympäristövaikutusten arvioidaan olevan positiivisia. Kuljettajan ajo- ja lepoaikojen noudattamisella tai niiden rikkomisella ei arvioida olevan ympäristövaikutuksia.

#### *Muut yhteiskunnalliset vaikutukset*

Ylikuormilla ajamisen vastuun laajentamisella tavarankuljetuksen tilaajaan olisi positiivisia vaikutuksia kuljetusyritysten, kuljettajien aseisiin, jotka nykyisin ovat tieliikennelain nojalla yksin vastuullisia. Mahdollinen taloudellinen seuraamus vähentäisi tavarankuljetuksen tilaajan houkutusta vastaanottaa ajoneuvon kokonaismassan ylittävää kuormaa, jolloin ylikuormilla ajamisen voidaan olettaa vähenevän.

Kyseisillä muutoksilla olisi toteutuessaan positiivisia vaikutuksia yleiseen liikenneturvallisuuteen sekä kuljettajien työturvallisuuteen. Tämän lisäksi ylikuormilla ajamisen sekä ajo- ja lepoaikarikkomusten väheneminen vaikuttaisi positiivisesti kuljetusmarkkinoiden reilumpaan ja tasapuolisempaan kilpailuasetelmaan. Yleisesti ehdotuksilla uskotaan olevan vain vähäisiä negatiivisia vaikutuksia elinkeinoelämän tai kuntien toimintaan. Ehdotuksilla ei ole vaikutuksia yksittäisten kansalaisten, yhdistysten tai muiden järjestöjen toimintaan.

#### 4.2.8 Kuljetuspalvelun osapuolten vastuuden laajentaminen eräisiin rikkomuksiin

##### *Taloudelliset vaikutukset*



Liikennepalvelulain 263 §:ään ehdotetulla muutoksella kuljetuspalveluluiden osapuolten vastuiden laajentamiseen kansainvälisen tavaraliikenteen sääntöjen rikkomisesta johtuviin seuraamuksiin arvioidaan olevan taloudellisia vaikutuksia tavarankuljetuksen tilaajalle, tämän edustajalle, lähettäjälle, huolitsijalle, hankkijalle tai alihankkijalle, mikäli heidät tuomitaan kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon. Ehdotuksella on mahdollisesti vaikutuksia kuljetuspalveluja maanteiden tavaraliikenteen harjoittajilta sopimussuhteisesti hankkivien yritysten toimintaan, sillä se saattaa väärinkäytösten estämiseksi lisätä hallinnollista selvitystaakka eri kuljetusketjun toimijoiden välillä. Mahdollinen selvitystaakan lisääntyminen voi olla erityisesti pienien ja keskisuurien yritysten näkökannalta työllistävä. Väärinkäytösten väheneminen vaikuttaa positiivisesti kilpailuun sekä markkinoiden toimivuuteen. Kyseessä on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksesta tuleva muutos, ja ehdotuksella voidaan nähdä olevan positiivinen vaikutus myös EU:n kuljetusmarkkinoiden yhtenäistämiseen, ja tästä johtuen siellä ei nähdä olevan negatiivisia vaikutuksia suomalaisten yritysten kansainväliseen kilpailukykyyn tai toimintaedellytyksiin. Ehdotuksella ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia eri väestöryhmille ja kotitalouksille.

#### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Ehdotuksella kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamiseen kansainvälisen tavaraliikenteen sääntöjen rikkomisesta johtuviin seuraamuksiin arvioidaan olevan vaikutuksia poliisin toimintaan. Jälkikäteen selvittäminen mahdollisessa rikoksen esitutkinnassa edellyttää tutkintatehtävän suuntaamista erityisesti siihen onko menettely ollut tahallista, ja olisiko kuljetuksen tilaajan lisäksi lähettäjän, huolitsijan, hankkijan tai alihankkijan tullut tietää, ettei kuljetuksen suorittaja täytä 14 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdan edellytyksiä. Tutkinnan suorittaminen edellyttää hyvää lainsäädännön tuntemusta sekä sen suorittamiseen osoitetut resurssit. Muiden viranomaisten toimintaan muutoksella ei ole arvioitu olevan vaikutuksia.

#### *Ympäristövaikutukset*

Ehdotuksella kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamiseen kansainvälisen tavaraliikenteen sääntöjen rikkomisesta johtuviin seuraamuksiin ei arvioida olevan ympäristövaikutuksia.

#### *Muut yhteiskunnalliset vaikutukset*

Ehdotuksella kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamiseen kansainvälisen tavaraliikenteen sääntöjen rikkomisesta johtuviin seuraamuksiin arvioidaan olevan lieviä positiivisia vaikutuksia tiekuljetusalan harmaan talouden torjuntaan, kun toimitusketjun eri toimijoita saatetaan vastuullisiksi yhteisten sääntöjen rikkomisesta.

#### 4.2.9 Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonta

##### *Taloudelliset vaikutukset*

Lähetettyjä kuljettajia koskeva lainsäädäntö pannaan täytäntöön osaksi kansallista lainsäädäntöä muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 velvoittamana. Kyseisten lähetettyjä kuljettajien valvontaa koskevien viittausten lisäämisellä liikennepalvelulakiin ei ole arvioitu olevan taloudellisia vaikutuksia eri väestöryhmiin tai kotitalouksiin. Lähetettyjen kuljettajien lainsäädäntö ja valvonnan tehostuminen vähentävät alipalkattujen ulkomaalaisten kuljettajien käyttämistä Suomessa, mikä parantaa kotimaisen elinkeinoelämän kilpailukykyä, joka näkyy positiivisena talouskehityksenä. Lähetettyjen kuljettajien valvonnan tehostamisella nähdään olevan lieviä taloudellisia vaikutuksia valvontaviranomaisille, koska tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä valvojen viranomaisten työtehtävät lisääntyvät jonkin verran.

Liikennepalvelulain 39 §:ään ehdotetulla kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentamisesta johtuvan ajon keskeyttämisosoikeudella rajavartiomiehelle ei ole arvioitu olevan taloudellisia vaikutuksia.

#### *Vaikutukset viranomaistoimintaan*

Tehokkaan ja vaikuttavan liikennevalvonnan kannalta on tärkeää, että kuljettajille ja liikenteenharjoittajille on selkeästi asetetut velvoitteet, ja niiden rikkomisesta asianmukaiset seuraamukset. Kuljetuksen keskeyttämisen mahdollisuuden ollessa selkeästi kirjattu, tulee sillä olemaan merkittävä vaikutus asiakirjojen mukana pitämisen ja esittämisvelvollisuuden toteutumiseksi säännösten mukaisesti. Kuljettajan ajon estäminen tarpeen vaatiessa ei lisää valvontaviranomaisen tehtäviä, sillä ajon estäminen tehdään muiden asiakirjojen tarkastuksen yhteydessä.

Lähetettyjen kuljettajien valvonta vaikuttaa viranomaisten välisiin suhteisiin ja menettelytapoihin. Lähetettyjen kuljettajien valvontaan tulee liittymään huomattava määrä aiempaa enemmän viranomaisten välistä yhteistyötä. Lähetettyjen kuljettajien valvonnalle tulee luoda menettelytavat ja kouluttaa valvojat. Viranomaisten väliseen yhteydenpitoon tulee muokata olemassa olevia järjestelmiä niin, että tiedonvaihto viranomaisten välillä on mahdollisimman helppoa. Koska valvontaviranomaisilla tulee valvonnan kohdentamiseen riskiperustaisesti saada tietoa liikenne- ja viestintävirastolta, niin tietojärjestelmien yhteensovittamiseen kuluu resursseja.

Lähetettyjen kuljettajien lisääntyvä valvonta vaikuttaa valvontaviranomaisten toimintaan, erityisesti työsuojeluviranomaisen toiminnan tarpeen lisääntymiseen. Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tekemän tienvarsivalvonnan mahdolliset jatkotoimenpiteet tapauksissa, joissa lähetetyllä kuljettajalla ei ole ollut tehtynä lähettämislmoitusta IMI-järjestelmän kautta lisää työsuojeluviranomaisien valvontaa. Lähetettyjen kuljettajien valvonta on työsuojeluviranomaiselle aikaa vievää toimintaa ja vaatii useita yhteydenottoja toiseen jäsenvaltioon, jolloin valvontaan tullaan tarvitsemaan lisäresursseja sekä koulutusta.

Lähetettyjen kuljettajien valvonnan lisääntymisellä on vaikutusta Liikenne- ja viestintäviraston kuljetusyritysten riskiluokitusta koskevaan tiedonvaihtoon. Lähetettyjen kuljettajien valvonta ja niistä seuraava mahdollinen rikkomustieto kuuluu osaksi kuljetusyrityksen riskiluokittelua ja silloin tieto näistä rikkomuksista siirtyy työsuojeluviranomaiselta Liikenne- ja viestintävirastoon, jossa rikkomustiedon ylläpito sekä riskiluokittelu tapahtuvat. Samalla tavalla valmis riskiluokitustieto on työsuojeluviranomaisen, mutta myös muiden asiaan kuuluvien viranomaisten käytävissä valvonnan riskiperusteista kohdentamista varten. Tästä aiheutuu todennäköisesti tietojärjestelmäkustannuksia molemmille viranomaisille, toisaalta parantunut viranomaistiedonvaihto tehostaa kuljetusyritysten valvontaa liikkuvuuspaketin edellyttämällä tavalla.

Liikennepalvelulain 39 §:ään ehdotetulla kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentamisesta johtuvan ajon keskeyttämisosoikeudella rajavartiomiehelle arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia viranomaistoimintaan. Jatkossa Rajavartiolaitos voisi tarvittaessa myös itsenäisesti keskeyttää ajon säännöksessä tarkoitetuissa tapauksissa kuten muut valvontaviranomaiset, eikä Rajavartiolaitoksen tarvitsisi erikseen pyytää poliisia tai Tullia ryhtymään kyseiseen toimenpiteeseen.

Valvontaviranomaisen tiedonsaantioikeuteen liittyvällä lisäyksellä 200 §:ään arvioidaan olevan positiivinen vaikutus valvontaviranomaisten toimintaan, koska uusi säännös mahdollistaa tiedon tehokkaamman jakamisen toimivaltaisten valvontaviranomaisten välillä liikennepalvelulain 2–5 lukuja koskevaan valvontaan liittyen. EU-säädöksistä tulevien vaatimusten täyttä-

miseksi lisäys on pakollinen, koska kuljetusyritysten riskiluokitustiedon jakaminen viranomais-ten kesken riskiperusteisen valvonnan kohdentamiseksi sen vaatii. Lisäyksellä arvioidaan ole- van erittäin suuri merkitys työsuojeluviranomaiseen tekemään lähetettyjen kuljettajien valvon- taan. Liikenteen valvojen havaittaessa tienvarsivalvonnassa, tai rajanylityspaikoilla, ettei lähe- tetystä kuljettajasta ole tehty lähettämislmoitusta, tulee tieto siitä ilmoittaa työsuojeluviran- omaiselle, jolloin ilmoittamiseen tulee joko hyödyntää ja muokata olemassa olevia järjestelmiä tai luoda uusi järjestelmä. Joka tapauksessa tiedon tulee siirtyä sähköisesti ja vaivattomasti. Tie- tojärjestelmämuutoksilla tulee olemaan vaikutuksia tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsää- däntöä valvoviin viranomaisiin. Tarvittaviin tietojärjestelmiin liittyviin muutostöihin tarvitaan kaikilta valvontaviranomaisilta resursseja.

Jäsenvaltiolle asetettuun ilmoitusvelvollisuuteen komissiolle säännöllisen henkilöliikenteen (reitti alle 50 km) kuljettajiin sovellettavista asiaankuuluvista kansallisista säännöistä, vaatii toi- mia ainoastaan toimia ilmoitusvastuulliselta taholta. Vaikutusten arvioidaan jäävän erittäin vä- häiseksi ja ilmoitus vaatii ainoastaan vähän hallinnollista selvitystyötä.

Liikkuvuuspaketin säädökset tuovat uusia vaatimuksia Liikenne- ja viestintävirastolle pääosin liikenteenharjoittajien markkinoillepääsyyn liittyvän sääntelymuutoksen kautta. Käytännössä tämä tarkoittaa uusien tietotarpeiden kirjaamista kuljetusyritysten liikennelupajärjestelmään sekä näiden rekisteritietojen tiedonvaihtoa kansainvälisesti, että kansallisesti eri viranomais- ten välillä. Lisäksi sääntelystä seuraa joitain lähinnä teknisiä muutostarpeita kuljetusyritysten tar- vitsemien liikennelupien myöntämiseen. Uusia tietoelementtejä ovat mm. luvanvaraisessa kul- jetustoiminnassa käytettävien ajoneuvojen rekisteritunnukset, kuljetusyrityksen käyttämien työntekijöiden/kuljettajien lukumäärä, kuljetusyrityksen ajoneuvojen lukumäärä sekä kuljetus- yrityksen riskiluokitus. Näistä tietojärjestelmämuutoksista aiheutuu Liikenne- ja viestintäviras- tolle järjestelmä- ja resurssikustannuksia, joita voidaan pitää erittäin merkittävänä. Toisaalta kustannusten suuruutta ei tässä vaiheessa voida tarkasti arvioida, koska uusiin tietoelementtei- hin ja niiden toiminnallisuuteen liittyviä EU:n täytäntöönpanoasetuksia ei ole vielä annettu. Ko- konaisuutena uudet tietoelementit yhdessä tarkennettujen liikenneluvan myöntämisen edelly- tysten kanssa luovat tehokkaan kokonaisuuden valvontakeinoista EU-liikkuvuuspaketin tehok- kaaksi toimeenpanemiseksi liikkuvuuspaketin luoman sääntelykehityksen edellyttämällä tavalla. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi esitetty vastuuta tieliikenteen sosiaali- ja mark- kinalainsäädännön valvontastrategiaa koordinoivana viranomaisena, mikä vahvistaa edellä ku- vattua toimintaa, eikä lisää työmäärää, koska virasto tekee vastaavia tehtäviä jo nyt.

#### *Ympäristövaikutukset*

Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvontaan ehdotetuilla muutoksilla ei arvi- oida olevan ympäristövaikutuksia.

#### *Muut yhteiskunnalliset vaikutukset*

Tieliikenteen lainsäädännön valvonnan tehostamiseen liittyvillä muutoksilla arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia kuljettajien sosiaaliin oloihin sekä työturvallisuuteen. Lähetettyjen kuljettajien lainsäädännöllä nähdään olevan positiivisia vaikutuksia kuljetusmarkkinoiden rei- lumpaan ja tasapuolisempaan kilpailuun. Yleisesti ehdotuksilla uskotaan olevan vain vähäisiä negatiivisia vaikutuksia elinkeinoelämän tai kuntien toimintaan. Ehdotuksilla ei ole arvioitu muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.

## 5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

### 5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

#### *Komissiolle tehtävä ilmoitus sovellettavista kansallisista säännöistä*

Ajo- ja lepoaika-asetus velvoittaa jäsenvaltioita soveltamaan paikallisliikenteessä käytettävien linja-autojen kuljettajiin kansallisia sääntöjä, jotka antavat sallittuja ajoaikoja sekä pakollisia taukoja ja lepoaikoja koskevan asianmukaisen suojan, minkä lisäksi jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa komissiolle tällaisiin kuljettajiin sovellettavista asiaankuuluvista kansallisista säännöistä. Velvollisuus kansallisten sääntöjen soveltumisen varmistamisesta kyseisiin kuljettajiin ja ilmoittamisesta komissiolle on ehdotettu asetettavaksi työ- ja elinkeinoministeriölle, mutta vaihtoehtoisesti ilmoitusvelvollisuus olisi voitu asettaa myös esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotetussa vaihtoehdossa vastuullisesta tahosta painotettiin ehdotuksessa työolainsäädännön ja työehtosopimusasioiden käsittelyä hoitavaa julkishallintoa.

#### *Tavaraliikenteen kevyet hyötyajoneuvot*

Kokonaismassaltaan alle 3,5 tonnia olevalla ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä ammatti- maista tavarankuljettamista tiellä harjoittaville palveluntarjoajille, joka on oikeushenkilö tai luonnollinen henkilö, ehdotetaan kansalliseen liikenteeseen vahvistettavaksi liikennepalveluin 16 §:ä Y-tunnuksen ilmoittamisvelvoitteella ja palveluntarjoajan tulisi jatkossa olla joko oikeushenkilö tai luonnollinen henkilö. Myös rekisteröitymisen tekemättä jättäminen voitaisiin rinnastaa liikennepalvelulain 262 §:n mukaisesti luvattomaan ammattimaiseen liikenteen harjoittamiseen ja liikenteessä käytettävän ajoneuvon asianmukaisen rekisteröinnin varmistamiseksi ehdotetaan lisättäväksi uusi rangaistussäännös 262 a §. Rekisteröitymisen kansalliseen tavaraliikenteeseen vaativien kevyiden hyötyajoneuvojen kokonaisuudessaan alarajaa myös nostettaisiin 2 tonnista 2,5 tonniin vastaamaan kansainvälisen tavaraliikenneluvan edellyttämiä massarajoja.

Liikennepalvelulain 16 §:n ja 262 §:n vahvistamisen vaihtoehtona olisi ollut ottaa kansainvälisen tavaraliikenteen kaltainen liikennelupavaatimus myös kansallisen liikenteen kokonaisuudessaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia oleville ajoneuvoille tai ajoneuvoyhdistelmille. EU:n rajat ylittävään tavaraliikenteeseen jatkossa vaadittavan liikenneluvan laajentaminen kansallista tavaraliikennettä harjoittaviin kevyisiin hyötyajoneuvoihin nähtiin valmistelutyössä raskaana vaihtoehtona asetettuun tavoitteeseen nähden. Ongelmana nähtiin lähinnä valvontakeinojen puutteellisuus, seuraamusten puute ja ajoneuvon väärä rekisteröinti yksityiskäyttöön. Näihin ongelmiin riittää arvion mukaan jo nyt ehdotetut säädökset.

Yhtenä vaihtoehtona olisi ollut vielä, että kokonaisuudessaan alle 3,5 tonnia olevat kevyet tavaraliikenteen hyötyajoneuvot voitaisiin jättää myös kokonaan nykyisen sääntelyn varaan, joskin silloin pitäisi hyväksyä perusteluissa tarkemmin kuvatut kyseisten ajoneuvojen käyttöön tavaraliikenteessä liittyvät potentiaaliset harmaan talouden epäkohdat.

#### *Henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti*

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 12 kohta edellyttää liikenteenharjoittaja-asetuksen kansallisia sähköisiä rekistereitä koskevaan 16 artiklaan lisättävän yrityksellä käytettävissään olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset, mitkä yrityksellä on käytettävissään. Tästä johtuen viranomaisen on pystyttävä yhdistämään liikennepalvelulain 17 §:n mukainen liikenteessä käytettävä ajoneuvo henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaan ja näin ollen velvoite ajoneuvon rekisteröinnistä luvan haltijoiden yksinomaiseen hallintaan on nähty perusteltuna. Mikäli asiaa ei

säädettä tehtävä liikenneasioiden rekisterissä, niin vaihtoehtona on arvioitu olevan, että liikenteenharjoittaja ilmoittaisi käytössään olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset Liikenne- ja viestintävirastolle esimerkiksi oma asiointi -palvelun kautta. Tämä vaihtoehto nähtiin kuitenkin oikeudellisesti arveluttavana ja liikenteenharjoittajia kuormittavana.

Esityksessä on ehdotettu vastaavaa rekisteröintivelvoitetta yksinomaiseen hallintaan myös 16 §:n mukaiselle tavaraliikenteen palveluntarjoajalle. Tämä ehdotus on nähty tarpeelliseksi kansallisesta tarpeesta johtuen. Liikennepalvelulain yhteydessä ajoneuvokohtainen lupa poistettiin, jolloin perusteena nähtiin, että kyseinen velvollisuus häittäsi vuokrattujen ajoneuvon käyttöä. Vaihtoehtona ehdotukselle nähdään, ettei liikenteessä käytettävää ajoneuvoa säädettä rekisteröitäväksi liikenneasioiden rekisterissä palveluntarjoajan yksinomaiseen hallintaan, vaan palveluntarjoajaa voisi käyttää toiminnassaan mitä tahansa liikennekelpoista kokonaisuudeltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia olevaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Tämä vaihtoehto jättäisi voimaan nykytilan, joka on valvonnan kannalta koettu haasteelliseksi.

#### *Tutkinnosta vapauttaminen*

Ehdotuksessa esitetään, että otetaan käyttöön jäsenvaltiolle muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 7 kohdassa annettu mahdollisuus vapauttaa liikenteestä vastaava henkilö liikenneluvan edellytyksenä olevasta tutkinnosta yrityksen käyttäessä ainoastaan kokonaisuudeltaan alle 3,5 tonnia olevia ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, mikäli hän on yhtäjaksoisesti hallinnoinut saman tyyppistä yritystä 10 vuoden ajan ennen 20.8.2020.

Toisena vaihtoehtona olisi jättää annettu liikkumavara käyttämättä sillä perusteella, että tutkinnon katsotaan antavan tärkeää osaamista alalla toimimisesta ja sen tavoitteena on varmistaa, että liikenteestä vastaavalla henkilöllä on riittävä ammattitaito kuljetusalan elinkeinonharjoittamista varten. Tämä vaihtoehto edellyttäisi, että 183 § tulisi sovellettavaksi vain nykyiseen tapaan ja liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklan 2 kohdan vapautus rajattaisiin pykälästä pois tai vaihtoehtoisesti päätettäisiin luopua molemmista vapautuksista tasapuolisuuden takaamiseksi, sillä muutoin osa toimijoista olisi vapautettu 10 vuoden kokemuksen perusteella ja osa ei.

#### *Kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten kabotaasiliikenteen säännöt*

Ehdotettujen muutosten perusteella Suomessa suoritettavien kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettaviin tieosuuksiin esitetään sovellettavaksi kansallisesti samoja aika- ja kuljetusmäärärajoituksia kuin tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisessa kabotaasiliikenteessä.

Toisena vaihtoehtona olisi kansallisesti säätää sovellettavaksi muita aika- tai kuljetusmäärärajoitteita kuin mitä tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisessa kabotaasiliikenteessä noudatetaan. Yhtenäisten aika- ja kuljetusmäärärajoitteiden soveltamisen tarkoituksena on kuitenkin tehostaa kuljetusten valvontaa, sekä vähentää kuljetusyrityksille koituvaa hallinnollista taakkaa kuljetusten järjestelyiden osalta. Toisistaan poikkeavat säännökset saattaisivat aiheuttaa tulkinnallisia epäselvyyksiä sekä valvonnallisia haasteita.

Kolmantena vaihtoehtona olisi säilyttää tilanne nykyisen kaltaisena, jolloin kuljetuksiin sovellettaisiin yhdistettyjen kuljetusten direktiivin mukaista sääntelyä ilman erityisiä aika- tai kuljetusmäärärajoitteita. Suomen maantieteellisestä sijainnista johtuen satamiin saapuviin kuljetuksiin sisältyy kuitenkin välttämättömänä osana laivakuljetus eikä yhdistettyjen kuljetusten direktiivin asettamaa tavoitetta siirtää kuljetuksia maantieltä muihin kuljetusmuotoihin näin ollen tosiasiallisesti saavuteta. Näiltä osin ensimmäisen vaihtoehdon on arvioitu olevan oikeasuhtaisin sille asetettuihin tavoitteisiin nähden.

*Lähetettyjen kuljettajien erityissäätely*

Lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivin (EU) 2018/957 ja muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 vaatimusten toteuttaminen edellyttää ehdotettujen muutosten tekemistä ja nämä ovat sääntelylle asetetut vähimmäisvaatimukset. Tämän vuoksi vaihtoehtoisia malleja ei arvioitu.

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

Hallituksen esityksessä on 263 §:n 3 momentiksi ehdotettu, että ylikuormilla ajamisen vastuuliseksi saatetaan kuljetuksen tilaaja, jos hän on 14 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla edellyttänyt kuljetuksen suorittajan ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan ylittävän kuljetuksen tapahtumista. Hallituksen esityksen valmisteluvaiheessa arvioitiin ylikuormien osalta myös vaihtoehtoa, jossa 14 §:n 2 momenttiin olisi lisätty uusi 4 momentti, mutta arvion jälkeen päätettiin ehdottaa 2 momenttiin 3 kohtaa, jossa kuljetuksen tilaajalle määritetään selvitysvelvollisuus ennen kuljetussopimuksen tekoa.

Kyseisessä 4 momentin kohdassa kuljetuksen maksaneen tilaajan olisi tullut selvittää ennen kuorman vastaanottamista, ettei kuljetuksen suorittajan käyttämän ajoneuvon suurin sallittu kokonaismassa ylitä suurinta sallittua enimmäismassaa. Ehdotus ei siis olisi rajannut selvitystä tapahtuvaksi pelkästään ennen kuljetussopimuksen tekoa, vaan ennen kuljetuksen vastaanottamista. Ehdotus arvioitiin yhtenä mahdollisena keinona ylikuormilla ajamisen hillitsemiseen, mutta samalla siinä nähtiin myös ongelmia liittyen epäselvyyksiin selvitysvelvollisuuden tarkkarajaisuuden kanssa. Ongelmia olisi voinut koitua esimerkiksi tulkinnanvaraisuuteen ajoneuvon punnituksen pakollisuudesta ennen kuorman vastaanottamista.

Tämän vaihtoehtoisen toteuttamistavan valvonta olisi tapahtunut lähes samoin kuin nyt ehdotetun vaihtoehdon, mutta selvitysvelvollisuuden laiminlyönnin nyt osoittava kuljetussopimus ei olisi niin suuressa roolissa, vaan ainoastaan muut todisteaineistot. Tässäkään vaihtoehdossa tienvarsivalvonnan yhteydessä ei pystyttäisi ulottamaan vastuuta kuljetuksen maksaneeseen tilaajaan, koska se ei ole vastaanottanut kyseistä kuljetusta.

Vaihtoehdossa kuljetuksen suorittaja voisi jälkikäteen vaatia ylikuormamaksulain ja kuljetussopimuksen rikkomisen perusteella kuljetuksen tilaajaa korvaamaan ylikuormilla ajamisesta aiheutuneet maksut, mikäli tilaajan toimenpide on johtanut siihen, että ylikuormaa on kuljetettu. Vaihtoehdon vaikutukset jäisivät kuitenkin todennäköisesti vähäisemmäksi kuin nyt ehdotetun vaihtoehdon, koska käytännössä se vastaisi pitkälti nykytilaa, eikä nykytilaa ole nähty riittävänä keinona vähentää ylikuormilla ajamista.

Hallituksen esityksen esivalmisteluvaiheessa arvioitiin myös kuljettajan ajo- ja lepoaika-rikkomusten kohdalla hyvin samansuuntaista sääntelytapaa kuin valittu ehdotus on. Tässä vaihtoehdossa liikennepalvelulain valmistelun yhteydessä myöhemmin kumotusta tieliikennelaista (267/1981) poistettu 105 a § olisi palautettu entisessä muodossaan nykyiseen tieliikennelakiin. Vaikutukset olisivat suunnilleen samat tämän esityksen vaikutusten kanssa. Vastaavaa kuljetuksen tilaajan vastuusta vapautumiskirjausta kuin ylikuormien osalta, voitaisiin mahdollisesti soveltaa myös kuljettajan ajo- ja lepoaika-rikkomuksiin.

*Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonta*

Liikennepalvelulain 2–5 lukuja ja lain työntekijöiden lähettämistä koskevien säädösten valvonnan tehokkuuden varmistamiseksi ehdotetaan tehtäväksi tarvittavat muutokset liikennepalvelulakiin. Ehdotetut muutokset koskevat valvontaviranomaisten toimivaltaa ja tiedonsaantia sekä

lähetettyjen kuljettajien erityislainsäädäntöön viittauksen liittämistä mukaan liikennepalvelulain 5 lukuun (Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajien työaika).

Vaihtoehtoisesti valvontaviranomaisten toimivaltaa koskevat säännökset oltaisiin voitu kirjata myös työntekijöiden lähettämisestä annettuun lakiin, mutta koska valvontaan liittyvät toimenpiteet tulevat EU-säädöksistä, niin joka tapauksessa ne tulee olla kirjattu johonkin kansalliseen lakiin ja liikennepalvelulaki nähtiin liikenteen erityissääntelyn vuoksi sopivimmalta. Valvontaviranomaisen valvontakeinona tienvarsivalvonnassa kuljettajan ajon estäminen arvioitiin olevan tehokkain tapa varmistua kuljetuksen ja työnteon edellytysten lainmukaisuudesta. Toisena vaihtoehtona olisi voinut olla esimerkiksi pelkän sakkorangaistuksen mahdollisuus.

Valvontaviranomaisten tiedonsaantioikeuden osalta vaihtoehtoisena toteuttamisvaihtoehtona arvioitiin olevan valvontaviranomaisen itsensä käynnistämien tiedonsaantioikeuksiin liittyvän lainsäädännön kehittämistyön. Toisaalta, koska nyt on kyseessä tieliikenteen sosiaali- markkinalainsäädännön valvontaan liittyvien tiedonsaantioikeuksien lisääminen toimivaltaisille valvontaviranomaisille, niin liikennepalvelulain voidaan arvioida olevan oikea paikka. Vaikutukset olisivat voineet olla sekavia, mikäli tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön tiedonsaannista olisi säädetty eri laeissa.

Tietosuojan varmistamiseksi vaihtoehtoisena toteuttamisvaihtoehtona ei arvioitu olevan muuta mahdollisuutta kuin kirjata teksti liikennepalvelulakiin ajopiirturiasetuksen tietosuojaa koskevan artiklan muutoksen edellyttämällä tavalla. Arviomuistiossa arvioitiin, ettei muutos edellytä säädösmuutoksia kansalliseen lainsäädäntöön, mutta asian merkityksellisyyden vuoksi on ehdotettu kirjaus lisättävän liikennepalvelulakiin.

## **5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnitellut tai toteuttamat keinot**

Eräiltä naapurimailta tiedusteltiin esityksen valmistelun yhteydessä, kuinka he suunnittelevat toteuttavansa tai ovat toteuttaneet EU-säädökseen liittyviä täytäntöönpanotoimia erityisesti EU-säädösten niiden säännösten osalta, jotka jättävät kansallista liikkumavaraa täytäntöönpanossa. Kansallisen täytäntöönpanon kuitenkin vielä ollessa erittäin kesken, kyseisten jäsenmaiden ministeriöillä ei ollut vielä tuolloin selviä suunnitelmia tai toteutuneita keinoja jaettavaksi.

Tanska on 1.1.2021 lähtien soveltanut yhteneväistä palkkaussäännöstöä, jonka perusteella kuljetusyrityksen tulee maksaa Tanskan kuljetussektorin minimi tuntipalkan mukainen korvaus kabotaasiliikenteen kuljetuksen tai kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen maantiesuuden suorittaneelle kuljettajalle. Kuljettajan tulee pystyä tarkastuksessa näyttämään työsopimus, kuljetus-sopimus sekä palkkatodistus tai vastaava dokumentti, josta käy ilmi viimeisen vuoden aikana suoritettujen kyseisenlaisien kuljetusten ja niitä vastaavien työtuntien sekä niistä saadut korvaukset.

## **6 Lausuntopalaute**

### **7 Säännöskohtaiset perustelut**

#### **7.1 Liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

**3 §. Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä.** Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 mukaisesti muutetaan liikenteenharjoittaja-asetuksen 7 artiklan kohtaa 1 sekä tavaraliikennelupa-asetuksen 1 artiklan kohtaa 5. Täten pykälän 1 momenttiin lisättäisiin 3 kohta, jossa vahvistetaan

tavaraliikennelupa-asetuksen soveltamisalan laajenevan ammattimaiseen tavarankuljettamiseen kansainvälisessä tieliikenteessä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka ovat kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia (tavaraliikennelupa). Kyseiset tavaraliikenteen ammatinharjoittajaa koskevat vaatimukset tulevat liikenteenharjoittaja-asetuksesta ja tavaraliikennelupa-asetuksesta.

Koska SI-järjestelmän yksikkö on aiemmin ilmoitettu kiloina, niin pykälän 1 momentin 2 kohtaan ja uuteen 3 kohtaan ehdotetaan tehtäväksi tekninen korjaus ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassaa kuvaavaan yksikköön tonneina (tonni = 1 000 kilogrammaa). Lisäksi pykälän 1 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi tekninen korjaus liittyen termiin 'maantieliikenne', josta ehdotetaan säädöstekstin yhdenmukaistamiseksi poistettavaksi 'maan'-etuliite ja käytettäväksi terminä pelkkää tieliikennettä.

**5 §. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen.** Pykälän 1–3 momentteja ehdotetaan muutettavaksi siten, että ne vastaavat liikenteenharjoittaja-asetusta maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevien vaatimusten osalta siten kuin niitä on muutettu muutosasetuksella (EU) 2020/1055. Lisäksi luvan myöntämisen edellytyksiksi lisättäisiin Y-tunnus. Lisäksi pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi yritys -sanan vaihtamiseksi sanaan oikeushenkilö käsitteiden yhdenmukaistamiseksi ja uuden vastuutahon lisäämiseksi niiden tahojen joukkoon, joilta edellytetään hyvämaineisuuksia.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan viittausta liikenteenharjoittaja-asetuksen artikloihin muutettaisiin siten, että jatkossa luvan myöntämisen edellytyksenä luonnolliselle henkilölle olisi liikenteenharjoittaja-asetuksen 4–8 artiklassa säädetyt maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytykset, jolloin myös aiemmin kohdasta puuttuneet 5 artiklan sijoittautumista koskevat vaatimukset tuotaisiin kansalliseen lainsäädäntöön ja olisivat selkeästi luvan myöntämisen edellytyksenä kuten asetus edellyttää. Liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklaa on nykykäytännön mukaan sovellettu asetuksen mukaisesti, mutta siihen ei ole viitattu muita artikloita vastaavasti kansallisessa lainsäädännössä ja asian selventämiseksi tämä korjattaisiin muutoksen myötä.

Pykälän 1 momentin 3 kohtaa muutettaisiin siten, että pykälään jäisi luvan myöntämisen edellytykseksi se, ettei luonnollista henkilöä ole asetettu konkurssiin. Jatkossa ei huomioitaisi luonnollisen henkilön määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä eli konkurssikytköstä. Edellytys siitä, että luonnollinen henkilö ei ole konkurssissa perustuu liikenteenharjoittaja-asetuksen 7 artiklan 1 a kohtaan, joka on lisätty muutosasetuksella (EU) 2020/1055.

Pykälän 1 momentin 4 kohtaa muutettaisiin siten, että luonnollisen henkilön maksuvelvollisuksien laiminlyöntien osalta otettaisiin huomioon vain liikenteenharjoittaja-asetukseen muutosasetuksen (EU) 2020/1055 nojalla lisätyn 7 artiklan 1 a kohdan jäsenvaltioille sallima mahdollisuus vaatia, että yrityksellä, liikenteestä vastaavalla henkilöllä tai muulla jäsenvaltioiden päättämällä tavalla mahdollisesti asiaankuuluvaksi katsomalla henkilöllä ei ole jäljellä olevia muita kuin henkilökohtaisia velkoja julkisoikeudellisille yhteisöille. Samalla velkojen suuruuden osalta säilytettäisiin aikaisemminkin kohdassa ollut tarkennus, jonka mukaan velkojen tulisi olla luonnollisen henkilön maksukykyyn nähden vähäistä suurempia.

Pykälän 1 momentin 5–7 kohdat ehdotetaan kumottaviksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen muutosasetuksen (EU) 2020/1055 nojalla tulleiden muutosten johdosta.



Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi kohta, joka aikaisempien 5–7 kohtien kumoamisen jälkeen siirtyisi vastaavasti kohdaksi 5 ja siinä säädettäisiin luvan myöntämisen edellytykseksi yritys- ja yhteisötietolain (244/2001) 9 §:n mukainen Y-tunnus.

Y-tunnus on nykyäänkin vaadittu ennen liikennöinnin aloittamista, joten Y-tunnuksen vaatiminen luvan myöntämisen edellytyksenä olisi luvan hakijan kannalta selkeämpää ja vahvistaisi erityisesti tavaraliikenteen osalta kaupalliseen toimintaa ryhtymisen tarkoitusta. Nykyisin Y-tunnus tulee hankkia ennen liikennöinnin aloittamista, joten vaatimus säilyisi muutoksen myötä ennallaan, mutta Y-tunnuksen hankkimisen ajankohtaa aikaistettaisiin ja Y-tunnus tulisi jatkossa esittää lupaa haettaessa ja lupa voitaisiin myöntää vasta Y-tunnuksen esittämisen jälkeen. Tällä parannettaisiin vero- ja lupavalvonnan edellytyksiä, kun seurannassa ja viranomaisten välisessä tietojen vaihdossa voitaisiin kattavasti hyödyntää yritysverotuksen seurannassa jo käytössä olevia järjestelmiä ja valvontatoimenpiteet voitaisiin kohdistaa liiketoimintaa aidosti harjoittaviin yrityksiin. Samoin muut viranomaiset, kuten työsuojeluviranomainen hyötyisi valvonnan kohdistamisesta sekä raportoinnista Y-tunnuksen perusteella.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvat on tarkoitettu ammattimaiseen kuljettamiseen. Yrityksellä liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitetaan joko matkustajaliikennettä harjoittavaa voittoa tavoittelevaa tai tavoittelematonta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä taikka voittoa tavoittelevaa tai tavoittelematonta yhteisöä tai henkilöryhmää, joka ei ole oikeushenkilö taikka julkista elintä, joka on joko itse oikeushenkilö tai joka on sellaisen viranomaisen alainen, joka on oikeushenkilö, tai tavaraliikennettä kaupallisessa tarkoituksessa harjoittavaa luonnollista tai oikeushenkilöä. Ammattimaisen toiminnan ja siten kaupallisen tarkoituksen toteuttamiseksi Y-tunnuksen voidaan katsoa olevan välttämätön ja Y-tunnuksen vaatiminen lupaa haettaessa antaa luvanmyöntäjälle mahdollisuuden tarkistaa toiminnan kaupallinen tarkoitus ja ammattimainen toiminta.

Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaisi Y-tunnuksen olemassaolon ennen luvan myöntämistä lupahakemuksen käsittelyn yhteydessä. Yritys- ja yhteisötietolain 9 §:n mukaan rekisteröintivelvolliselle annetaan Y-tunnus sen tekemän yritys- ja yhteisötietolain 10 §:ssä tarkoitetun perustamisilmoituksen perusteella.

Niiden henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijoiden, joilla ei ole ehdotetun lain voimaantuloheikellä Y-tunnusta, tulisi hankkia sellainen kolmen kuukauden kuluessa lain voimaantulosta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi liikennepalvelulain 242 §:n 2 momentin 1 kohdan nojalla peruuttaa luvan, jos luvan haltija ei ole hankkinut Y-tunnusta asetetussa määräajassa.

Pykälän 2 momentin 1 kohdan viittausta liikenteenharjoittaja-asetuksen artikloihin muutettaisiin siten, että jatkossa luvan myöntämisen edellytyksenä oikeushenkilölle olisi liikenteenharjoittaja-asetuksen 4–8 artiklassa säädetyt maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytykset, jolloin myös aiemmin kohdasta puuttuneet 5 artiklan sijoittautumista koskevat vaatimukset tuotaisiin kansalliseen lainsäädäntöön ja olisivat selkeästi luvan myöntämisen edellytyksenä kuten asetus edellyttää. Liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklaa on nykykäytännön mukaan sovellettu asetuksen mukaisesti, mutta siihen ei ole viitattu muita artikloita vastaavasti kansallisessa lainsäädännössä ja asian selventämiseksi tämä korjattaisiin muutoksen myötä.

Pykälän 2 momentin 2 kohtaa muutettaisiin siten, että pykälään jäisi luvan myöntämisen edellytykseksi se, ettei oikeushenkilöä ole asetettu konkurssiin. Jatkossa ei huomioitaisi Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitetun organisaatiohenkilön taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoite-

tulla tavalla olevan yhteisön konkurssia eli konkurssikytköstä. Edellytys siitä, että oikeushenkilö ei ole konkurssissa perustuu liikenteenharjoittaja-asetuksen 7 artiklan 1 a kohtaan, joka on lisätty muutosasetuksella (EU) 2020/1055.

Pykälän 2 momentin 3 kohtaa muutettaisiin siten, että oikeushenkilön maksuvelvollisuuksien laiminlyöntien osalta otettaisiin huomioon vain liikenteenharjoittaja-asetuksen 7 artiklan 1 a kohdan jäsenvaltioille sallima mahdollisuus vaatia, että yrityksellä, liikenteestä vastaavalla henkilöllä tai muulla jäsenvaltioiden päättämällä tavalla mahdollisesti asiaankuuluvaksi katsomalla henkilöllä ei ole jäljellä olevia muita kuin henkilökohtaisia velkoja julkisoikeudellisille yhteisöille. Samalla velkojen suuruuden osalta säilytettäisiin aikaisemminkin kohdassa ollut tarkennus, että velkojen tulisi olla luonnollisen henkilön maksukykyyn nähden vähäistä suurempia.

Pykälän 2 momentin 4–6 kohdat ehdotetaan kumottaviksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen muutosasetuksen (EU) 2020/1055 nojalla tulleiden muutosten johdosta.

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että liikenteestä vastaavalle henkilölle asetettaisiin vaatimukseksi täyttää 5 pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädetyt edellytykset sen lisäksi, että aikaisemmin on vaadittu myös 5 kohdassa säädettyjen edellytysten täyttäminen. Lisäksi 3 momenttia muutettaisiin siten, että yrityksen sijaan käytettäisiin ilmaisua oikeushenkilö, jolloin ilmaisu vastaisi liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklan yrityksen määritelmän jakoa luonnollisiin henkilöihin ja oikeushenkilöihin sekä luvan myöntämisen edellytyksiä koskevien pykälien jakoa luonnollisiin ja oikeushenkilöihin. Lisäksi 3 momenttiin lisättäisiin hallituksen puheenjohtaja niihin oikeushenkilön vastuutahoihin, joiden tulisi täyttää hyvämäineisuuden edellytykset. Tämä lisäys perustuisi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan jäsenvaltioille antamaan mahdollisuuteen itse määrittää asiaankuuluvat henkilöt, joiden osalta hyvämäineisuutta arvioidaan.

Maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsy riippuu asianomaisen yrityksen hyvästä maineesta ja tästä syystä on muutosasetuksessa (EU) 2020/1055 katsottu, että on tarpeen antaa selvennyksiä henkilöistä, joiden käyttäytyminen on otettava huomioon. Osakeyhtiölain (624/2000) 6 luvun 2 pykälän mukaan hallitus huolehtii yhtiön hallinnosta ja sen toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä. Lisäksi hallitus vastaa siitä, että yhtiön kirjanpidon ja varainhoidon valvonta on asianmukaisesti järjestetty. Hallituksen puheenjohtaja vastaa hallituksen kokoontumisesta ja hänen huolellisesti toimien edistettävä yhtiön etua. Hallituksen jäsenellä on vahingonkorvausvastuu 22 luvun 1 §:n mukaisesti. On perusteltua, että hallituksen puheenjohtaja on luvanhakijana olevan oikeushenkilön, toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten ohella hyvämäineisuuden arvioinnin piirissä hänelle asetetut tehtävät ja vastuut huomioiden.

**8 § Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä.** Pykälää ehdotetaan hyvän maineen arvioinnin osalta muutettavaksi siten, että se vastaa liikenteenharjoittaja-asetusta, siten kuin sitä on muutettu muutosasetuksella (EU) 2020/1055.

Pykälän 1 momentin sanamuotoa muutettaisiin siten, että jatkossa momentissa säädettäisiin niistä tekijöistä, jotka luonnollisen henkilön hyvämäineisuutta vaarantavina tekijöinä otetaan huomioon sen sijaan, että säädettäisiin tekijöistä, joiden perusteella todetaan, että luonnollinen henkilö ei ole hyvämäineinen.

Hyvämäineisuuden arviointi on kaksitasoinen; ensin määritellään 8 §:n 1 momentin perusteella tekijät, jotka ovat mainetta vaarantavia ja sen jälkeen arvioidaan 2 momentin perusteella, onko luonnollinen henkilö niiden perusteella sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Pykälän muutoksen myötä tämä arviointitapa olisi esitetty selkeämmin.

Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin ihmiskauppaa ja huumausainerikoksia sekä laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkominen otettavaksi huomioon hyvämaineisuuden arvioinnissa. Näihin rikoksiin viitattaisiin myös momentissa 2 ja 3.

Liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan kolmannen alakohdan a alakohdan mukaisesti hyvämaineisuuden arvioinnin edellytyksiin on sisällytettävä vähintään kyseisessä kohdassa mainitut alat, joilla voimassa olevien kansallisten sääntöjen vakavista rikkomuksista annettujen tuomioiden tai määrättyjen seuraamusten perusteella liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuutta on syytä epäillä. Asetuksen mukaisiin vähimmäisedellytyksiin kuuluvat ihmis- ja huumekaupan liittyvät rikokset, joita ei ole muun listan sisältämien rikostyyppien ohella tuotu kansalliseen lainsäädäntöön ja tässä ehdotuksessa täydennettäisiin kansalliseen lainsäädäntöön otettu listaus rikostyypeistä. Näiden lisäksi kansallisen tarkastelun perusteella ottaen huomioon, että sääntely kohdistuu niin kansainväliseen liikenteeseen kuin myös henkilöliikenteeseen, ehdotetaan myös laittoman maahantulon lisäämistä 8 §:n 1 momenttiin. Arvioitavaksi tulisi 1 momentissa tuomio sakkorangaistuksesta ja hyvämaineisuuden arviointiin vaikuttavana tekijänä otettaisiin huomioon se, että henkilö on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä momentissa mainitusta rikoksesta sakkorangaistukseen.

Ihmiskauppaa koskevilla rikoksilla tarkoitetaan rikoslain (RL 39/1889) 25 luvun 3 ja 3a §:ssä kuvattuja ihmiskauppaa ja törkeää ihmiskauppaa koskevia rikoksia.

Huumekauppaa koskevilla rikoksilla tarkoitetaan rikoslain 50 luvun 1–4a §:ssä tarkoitettuja rikoksia eli huumausainerikosta, törkeää huumausainerikosta, huumausaineen käyttörikosta, huumausainerikoksen valmistelua sekä huumausainerikoksen edistämistä ja törkeää huumausainerikoksen edistämistä.

Laiton maahantulo Euroopan unionin alueella on kasvussa ja siihen liittyy usein kansainvälistä järjestäytynyttä rikollisuutta. Laittoman maahantulon torjunnan tavoitteena on, että ennalta estetään Suomeen suuntautuvaa laitonta maahantuloa ja sen järjestämistä, ihmiskauppaa ja muuta laittomaan maahantuloon liittyvää rikollisuutta. Laittoman maahantulon järjestämisellä tarkoitettaisiin rikoslaissa 17 luvun 8 §:ssä säädettyä laittoman maahantulon järjestämistä sekä 8 a §:ssä säädettyä törkeää laittoman maahantulon järjestämistä.

Hyvämaineisuuden edellytysten arviointi 8 §:ssä määritellyn mukaisesti koskee luonnollista henkilöä ja arviointiperusteisiin viitataan taksiliikenneluvan myöntämistä luonnolliselle henkilölle koskevassa 6 §:n 1 momentissa. Hyvämaineisuutta koskeva pykälä on tarkoitettu sovellettavaksi niin taksi-, henkilö- kuin tavaraliikenneluvan hakijana olevaan luonnolliseen henkilöön, minkä lisäksi sitä sovelletaan muihin, jäsenvaltion hyvämaineisuuden arvioinnin piiriin määrittelemiin asiaankuuluviin henkilöihin. Nyt ehdotettavien uusien rikostyyppien lisääminen hyvämaineisuuden edellytysten arviointiin tulisi siten koskemaan kaikkia lupamuotoja sekä kaikkia hyvämaineisuuden piiriin määriteltyjä henkilöitä.

Taksiliikennelupaa myönnettäessä hyvää mainetta arvioidaan samoin perustein kuin henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijaa lukuun ottamatta liikenteenharjoittaja-asetuksesta tulevia vaatimuksia, joita sovelletaan vain henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijaan. Taksiliikennettä voidaan harjoittaa myös henkilö- ja tavaraliikenneluvalla ilmoituksenvaraisesti, jolloin liikenteenharjoittajaan on lupaa myönnettäessä sovellettu liikenteenharjoittaja-asetusta. Luvan myöntämisen edellytyksillä varmistetaan, että luvan hakija kykenee vastaamaan yrityksen toiminnan asianmukaisesta hoitamisesta ja hyvämaineisuus on yksi ammatinharjoittamisen edellytyksistä. Ihmis- ja huumekaupan sekä laittoman maahantulon järjestämisen huomioiminen hyvämaineisuuden arvioinnissa on perusteltua ottaen huomioon kansainvälisessä liikenteessä toimimisen ja sen myötä mahdollisuuden kuljettaa niin ihmisiä kuin tavaroita rajan yli. Muutosasetuksella

(EU) 2020/1055 on toisaalta kevennetty henkilö- ja tavaraliikenteen luvan myöntämisen edellytyksiä mutta saman aikaisesti haluttu vahvistaa hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioitavia seikkoja tuomalla useita eri rikostyyppisiä arvioinnin piiriin liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan a ja b alakohtiin. On perusteltua, että aikaisemmin liikenteenharjoittaja-asetuksessa säädettyt, mutta kansallisesta lainsäädännöstä puuttuneet asetuksen vähimmäisedellytyksenä olevat ihmis- ja huumekauppa tuodaan kansalliseen lainsäädäntöön ja käytetään samalla mahdollisuus laajentaa kansallisesti arviointi myös laittoman maahantulon järjestämiseen. On lisäksi huomioitava, että taksiliikenteessä kuljettajaa arvioidaan ajolupaa myönnettäessä, mutta henkilö- ja tavaraliikenteessä vastaavaa ajolupaa ei ole.

Pykälän 1 momentin 2 kohtaa tarkennettaisiin siten, että se viittaisi rikosten määrittelyn osalta 1 momentin 1 kohtaan aikaisemman liikenteenharjoittaja-asetuksen artiklaviittauksen sijaan. Lisäksi kohdasta poistettaisiin viittaus vakaviin rikkomuksiin ja jatkossa huomioon otettaisiin kaikki 1 kohdassa viitattujen aihepiirien rikkomukset. Tässä kohdassa säädettäisiin hyvämaineisuuden arviointiin vaikuttavana tekijänä edelleen huomioon otettavaksi se, että henkilölle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä 1 kohdassa mainitusta rikoksesta.

Pykälän 1 momentin 3 kohtaa tarkennettaisiin siten, että se viittaisi rikosten määrittelyn osalta 1 momentin 1 kohtaan aikaisemman liikenteenharjoittaja-asetuksen artiklaviittauksen sijaan ja tarkasteluajanjaksoa tuomittujen rikosten osalta pidennettäisiin kolmella vuodella.

Momentin 3 kohdan sanamuodon on todettu olevan ristiriidassa 1 ja 2 kohtien kanssa ja muutoksen myötä ristiriita poistettaisiin ja kohdan sanamuotoa selkeytettäisiin.

Hyvämaineisuuden edellytysten arviointiin ehdotettavalla muutoksella esitetään, että 1 kohdassa lueteltujen tekojen perusteella luonnollisen henkilön saamat vankeusrangaistukset tulisivat huomioitavaksi viiden vuoden ajanjaksolta nykyisen kahden vuoden sijaan. Tarkasteluajanjakson pidentämisellä voitaisiin hyvämaineisuuden arviointi kohdistaa tilanteisiin, joissa luvanhakija esimerkiksi valitusprosessin pitkän keston vuoksi on edelleen kärsimässä tuomiotaan vankeusrangaistuksesta hakiessaan tai uusiessaan lupaa ja voitaisiin arvioida hyvämaineisuuden edellytysten täytyminen riittävän pitkällä aikavälillä. Hyvämaineisuutta koskevaan vaatimukseen liittyvät edellytykset arvioidakseen tulee jäsenvaltion määrittellä edellytykset, jotka yrityksen ja liikenteestä vastaavan henkilön tulee täyttää. Liikenteenharjoittaja-asetus ei määrittele ajanjaksoa, jonka ajalta hyvään maineeseen vaikuttavia rikoksia tulisi huomioida. Vankeusrangaistusta koskevan kaksivuotisen tarkastelujakson lyhyys on tullut usein eteen niin luvan hakemisen ja myöntämisen yhteydessä kuin myös valvonnassa. Valvonnassa luvan haltijan tekemät rikkomukset tulevat tietoon jälkikäteen ja aikaa tapahtuneesta on saattanut kulua puoli vuotta tai jopa vuosi. On tilanteita, joissa asia saadaan luvan myöntävän viranomaisen tietoon vasta siinä vaiheessa, kun luvan haltija hakee lisälupia, uusii lupaansa tai hakee niihin muutosta. Lupakausi on tällä hetkellä 10 vuotta eikä laissa ole veloitetta tarkistaa säännöllisesti luvan myöntämisen edellytyksiä, mikä tarkoittaa, että tieto kaikista tuomioista ei välttämättä kulje ajoissa lupaviranomaiselle siitäkään huolimatta, että liikennepalvelulain 200 §:ssä Poliisilla ilmoitusvelvollisuus näihin liittyen on, sillä kaikkea tietoa tuomioista ei Poliisillakaan ole siten, että järjestelmällisesti niistä voisivat lupaviranomaiselle ilmoittaa. Valvonnassa esiin tulevat tuomiot saadaan lähtökohtaisesti tietoon. Vakavastakin rikoksesta tuomittu luvan haltija saattaa siten edellä mainitut seikat huomioiden jäädä huomioimatta hyvämaineisuuden arvioinnin osalta. Viiden vuoden tarkastelujaksoa käytetään myös oikeushenkilön osalta 9 pykälässä yhteisöosaston osalta. Riskiluokitusta tulee tarkastelemaan yrityksen riskiluokitusta liukuvasti kolmen vuoden ajalta, minkä voidaan katsoa olevan ristiriidassa sen kanssa, että hyvämaineisuutta tarkasteltaisiin vain kahden vuoden ajalta. Hyvämaineisuutta, ammatillista pätevyyttä ja vakavarai-

suutta rautatieliikenteessä koskevassa 55 §:ssä hyvämaineisuuden arviointijaksona vankeustuomioiden osalta on viisi vuotta samoin kuin kaupunkiraideliikennettä koskevassa 61 §:ssä. Tämän vuoksi nähdään perusteltuna, että myös tieliikenteessä tarkastelujakson pituus pidennettäisiin viiteen vuoteen.

Pykälän 2 momentin sanamuotoa selkeytettäisiin siten, että 1 momentin 1–3 kohdissa kuvattujen tekojen tarkastelun jälkeen uuden sanamuodon mukaisesti henkilöä ei voida pitää hyvämaineisena, jos hänen maineensa on vaarantunut 1 momentista mainitusta syystä ja se osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Sanamuodon muuttaminen selkeyttäisi hyvämaineisuuden kaksiportaista arviointia.

Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin luonnollisen henkilön hyvämaineisuuden vaarantuvan myös, jos hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu tai hänelle on määrätty seuraamus liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitettusta unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai komission kyseisen asetuksen 6 artiklan 2 a kohdan nojalla hyväksymässä luettelossa tarkoitettusta vakavasta rikkomuksesta. Liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV säädetään yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista ja muutosasetuksella (EU) 2020/1055 on liikenteenharjoittaja-asetukseen lisätty uusi 2 a alakohta, jonka mukaisesti komissio tulee antamaan täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan luettelo sellaisista liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa tarkoitetuista unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, jotka liitteessä IV vahvistettujen rikkomusten lisäksi voivat johtaa hyvämaineisuuden menetykseen.

Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jossa kuvattaisiin hyvämaineisuuden sopimattomuusarviointi niissä tapauksissa, joissa hyvämaineisuus on vaarantunut 3 momentissa kuvatuissa mainituista syistä. Tällöin sopimattomuutta arvioitaessa otettaisiin huomioon kansallisten ja unionin vakavimpien rikkomusten lukumäärä sekä liitteessä IV vahvistettujen unionin sääntöjen vakavien rikkomusten lukumäärä, joista henkilö on tuomittu tai joista hänelle on määrätty seuraamuksia. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa arviointiperusteena käytettävät lukumäärät vahvistetaan.

Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, jossa säädettäisiin, että edellä 3 ja 4 momentissa koskevat, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta tulevat arviointiperusteet eivät koskisi taksiliikenneluvan hakijaa, sillä asetusta ei sovelleta taksiliikenteeseen.

**9 §.** *Oikeushenkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä.* Pykälää ehdotetaan hyvän maineen arvioinnin osalta muutettavaksi siten, että se vastaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta, siten kuin sitä on muutettu muutosasetuksella (EU) 2020/1055.

Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvanhaltijana olevan oikeushenkilön hyvää mainetta arvioitaessa otettaisiin vaarantavana tekijänä huomioon, jos se on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteisösakkoon. Muutoksen myötä säädettäisiin niistä tekijöistä, jotka luonnollisen henkilön hyvämaineisuutta vaarantavina tekijöinä otetaan huomioon sen sijaan, että säädettäisiin tekijöistä, joiden perusteella todetaan, että luonnollinen henkilö ei ole hyvämaineinen. Hyvämaineisuuden arviointi on kaksitasoinen; ensin määritellään tekijät, jotka ovat mainetta vaarantavia ja sen jälkeen arvioidaan 2 momentin perusteella, onko luonnollinen henkilö niiden perusteella sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä.

Pykälän 1 momentin muutoksella säädettäisiin, että oikeushenkilöä ei voida pitää hyvämaineisena, jos sen maine on vaarantunut edellä mainitusta syystä ja tämä osoittaa sen olevan ilmeisen

sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otettaisiin huomioon 8 §:n 2 momentissa mainitut seikat.

Pykälän 2 momentin muutoksella säädettäisiin, että oikeushenkilöä ei voitaisi myöskään pitää hyvämaineisena, jos sen toimitusjohtaja, hallituksen puheenjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 8 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta. Tarkoitus vastaa aiempaa sääntelyä, mutta hyvämaineisyyden arvioinnin kaksitasoisuus on sanamuodon muutoksen myötä huomioitu tarkemmin.

Pykälään ehdotettaisiin uutta 3 momenttia, joka perustuu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteeseen IV. Ehdotettavassa momentissa säädettäisiin, että henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana olevan oikeushenkilön hyvä maine vaarantuu myös, jos se on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu tai sille on määrätty seuraamus EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitettua unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai komission kyseisen asetuksen 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan kohdan nojalla hyväksymässä luettelossa tarkoitettua vakavasta rikkomuksesta. Uuden 3 momentin myötä oikeushenkilön hyvän maineen arvioinnissa huomioitaisiin 1 ja 2 momentin ohella EU:n liikenteenharjoittaja-asetus kokonaisuutena.

Pykälään ehdotettaisiin uutta 4 momenttia, joka perustuu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa säädettyyn hyvämaineisyyden edellytysten arviointiin. Uudessa 4 momentissa säädettäisiin, että edellä 2 momentissa tarkoitettua oikeushenkilöä ei voitaisi pitää liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitettua tavalla hyvämaineisena, jos sen maine olisi vaarantunut edellä 3 momentissa mainitusta syystä ja tämä osoittaisi sen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otettaisiin huomioon kansallisten ja unionin sääntöjen vakavien rikkomusten lukumäärä sekä liitteessä IV vahvistettujen unionin sääntöjen vakavimpien rikkomusten lukumäärä, joista kuljetusyritys on tuomittu tai joista sille on määrätty seuraamuksia.

**13 §. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan riskiluokittelu.** Pykälän 13 nimeä ja pykälää ehdotettaisiin muutettavaksi vastaamaan liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettua yrityksen riskiyritykseksi määrittelyä. Pykälän 13 uudeksi nimeksi ehdotettaisiin nimeä Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan riskiluokittelu.

Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidettäisiin henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan 1 kohdan nojalla annetun täytäntöönpanosäädöksen riski-luokituskaavan perusteella määritellään riskiyritykseksi.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivi) 9 artikla edellyttää jäsenvaltioita ottamaan käyttöön riskiluokitusjärjestelmän.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiiviä muutetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2020/1057. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklassa säädetään riskiluokitusjärjestelmästä, jossa yritykset luokitellaan suhteellisesti sen mukaan, montako kertaa ja kuinka vakavasti asianomainen yksittäinen yritys on rikkonut asetusta (EY) 561/2006 tai asetusta (EU) N:o 165/2014 tai kansallisia säännöksiä, joilla direktiivi 2002/15/EY saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä. Muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 2 artiklan 8 kohdan nojalla muutetaan valvontadirektiivin 9 artiklaa siten, että sen 1 kohdan

nojalla komissio vahvistaa viimeistään 2 päivänä kesäkuuta 2021 täytäntöönpanosäädöksillä yhteisen kaavan, jolla yrityksen riskiluokitus lasketaan. Kaavassa otetaan huomioon esiintyneiden rikkomusten lukumäärä, vakavuus ja tiheys sekä tarkastusten tulokset, jos rikkomuksia ei ole havaittu. Huomioon otetaan myös se, onko maantieliikenneyritys käyttänyt asetuksen (EU) N:o 165/2014 II luvun mukaista älykästä ajopiirturia kaikissa ajoneuvoissaan. [tähän täydennetään lisätietoa kaavasta täytäntöönpanosäädöksen vahvistamisen jälkeen].

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 nojalla liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohtaan on lisätty kansallisissa sähköisissä rekistereissä edellytettäviin tietoihin yrityksellä käytössään olevat ajoneuvot, työntekijöiden lukumäärä sekä yrityksen riskiluokitus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 nojalla on liikenteenharjoittaja-asetukseen lisätty 6 artiklan 2a alakohta, jonka mukaisesti komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan luettelo sellaisista 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa tarkoitetuista unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, jotka liitteessä IV vahvistettujen rikkomusten lisäksi voivat johtaa hyvämaineisuuden menetykseen. Komissio tulee vahvistamaan yleisimpien rikkomusten luokat ja tyypit, rikkomusten vakavuuden sekä esiintymistiheyden. Nämä täytäntöönpanosäädökset tullaan hyväksymään liikenteenharjoittaja-asetuksen 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastusmenettelyä noudattaen. [Komissio ei ole antanut aika-aulua täytäntöönpanoasetuksen vahvistamiselle].

Liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 4 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden tulee varmistaa, että kaikki kansallisessa sähköisessä rekisterissä olevat tiedot ovat ajan tasalla ja paikansa pitäviä. Tällä varmistetaan kaikkien viranomaisten oikea tiedonsaanti. Muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 2 artiklan 9 kohdan d alakohdan nojalla lisätään valvontadirektiivin 9 artiklaan 4 kohta, jossa edellytetään, että kohdennettujen tienvarsitarkastusten helpottamiseksi kansalliseen riskiluokitusjärjestelmään sisältyvien tietojen on oltava jäsenvaltion kaikkien toimivaltaisten valvontaviranomaisten saatavilla valvonnan aikana. Saman kohdan nojalla lisätään 9 artiklaan 5 kohta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on asetettava kansalliseen riskiluokitus-järjestelmäänsä sisältyvät tiedot liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklassa tarkoitettujen yhteen toimivien kansallisten sähköisten rekisterien kautta suoraan muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten käytettäväksi liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Näihin tietoihin on muutosasetuksella (EU) 2020/1055 lisätty yrityksellä käytössä olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset, työntekijöiden lukumäärä sekä yrityksen riskiluokitus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan kumottavaksi. Riskiluokitus tulee jatkossa olemaan ajallisesti liukuva ja eri tarkastusten myötä päivittyvä, joten riskiyritykseksi määrittelyä tehdään käytännössä koko ajan ilman erillistä arviointia siitä, milloin yrityksen pitäminen riskiyrityksenä lakkaisi. Yrityksen riskiluokitukseen tuleva kaava antaa koko ajan tiedon yrityksen riskiluokitus-tilanteesta.

**14 §. Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus.** Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 kohta, jossa kuljetuksen tilaaja veloitetaan selvittämään ennen kuljetussopimuksen tekoa, ettei kuljetuksen suorittajan ajoneuvon kokonaismassa kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna ylitä suurimpia sallittuja enimmäismassoja. Tavarankuljetuksen maksanut tilaaja laiminlyö selvitysvelvollisuutensa, jos ei näin ole toiminut. Tavarankuljetuksen maksanut tilaaja laiminlyö selvitysvelvollisuutensa myös, mikäli on tietoisesti edellyttänyt ja ottanut vastaan kuorman, jonka massa yhdessä ajoneuvon omamassan kanssa ylittää ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan, syyllistyen näin 263 §:n 2 momentin mukaisesti kuljetuksen tilausrikkomukseen.

Kuljetuksen tilaajan tulee selvittää kuljetuksen suorittajan käyttämän ajoneuvon suurin sallittu kuorma ennen kuljetussopimuksen tekoa varmistuen näin, ettei ylikuormaa pääse kuljetuksessa syntymään tilaajan kuormasta johtuen. Kuljetuksen suorittajan kuljetuksessa käyttämän ajoneuvon massatietojen toteamiseksi voi tilaaja esimerkiksi pyytää tarvittava tieto sopimuskumppanilta, ajoneuvon rekisteröintitodistuksesta tai selvittämällä ajoneuvon omamassa sekä suurimman sallitun kokonaisuomassa ajoneuvon rekisteritunnuksen ja valmistenumeron avulla Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä.

**16 §. Rekisteröitymisvelvollisuus tavaraliikenteessä.** Pykälään lisättäisiin palveluntarjoajalle, joka harjoittaa kansallista ammattimaista tavarankuljettamista tiellä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka ovat kokonaisuomaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, velvollisuus ilmoittaa rekisteröitymisen yhteydessä Liikenne- ja viestintävirastoon voimassa oleva yritys- ja yhteisötietolain 9 §:n mukainen Y-tunnus. Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi vaatimus, että palveluntarjoajan on oltava joko luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö. Pykälässä tarkoitettua palveluntarjoajaa, joka on luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, kohdalla pyritään varmistamaan, että palveluntarjoaja tosiasiallisesti harjoittaa liiketoimintaa, josta hoidetaan yritystoimintaan kuuluvat yhteiskunnalliset vastuut ja velvoitteet. Oikeus harjoittaa 16 §:ssä tarkoitettua ilmoituksenvaraista ammattimaista tavarankuljettamista tiellä on ainoastaan Liikenne- ja viestintäviraston liikenneasioiden rekisteriin merkityllä palveluntarjoajalla.

Mikäli jo Liikenne- ja viestintävirastoon rekisteröitynyt palveluntarjoaja joka on joko luonnollinen tai oikeushenkilö, ei lakimuutoksen voimaan astuessa ole näin menetellyt, niin asianmukainen rekisteröityminen tulee tehdä jälkikäteisesti 21.5.2022 mennessä. Siirtymäaika pohjautuu muutoksenasetuksen (EU) 2020/1055 mukaiseen siirtymäaikaan kansainväliseen tavaraliikenteeseen tarkoitettua kokonaisuomaltaan 2,5–3,5 tonnisten tavaraliikenteen kevyiden hyötyajoneuvojen tavaraliikenneluvulle. Kyseisillä kirjauksilla valvontaviranomainen pystyy tehokkaammin varmistamaan, että palveluntarjoajan harjoittama ammattimainen tavarankuljetus tiellä on veronalaista toimintaa. Koska SI-järjestelmän yksikkö on aiemmin ilmoitettu kiloina, niin pykälän 1 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi tekninen korjaus ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaisuomaa kuvaavaan yksikköön (tonni = 1 000 kilogrammaa).

**17 §. Liikenteessä käytettävä ajoneuvo.** Pykälään lisättäisiin 2 momentti, jossa henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltija ja 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja veloitetaan huolehtimaan siitä, että sen ammattimaaisessa tieliikenteen henkilöiden ja tavaroiden kuljettamisessa käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on yksinomaaisessa hallinnassa, mikä on ilmoitettu Liikenne- ja viestintävirastoon liikenneasioiden rekisteriin.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 12 kohta edellyttää liikenteenharjoittaja-asetuksen kansallisia sähköisiä rekistereitä koskevaan 16 artiklaan lisättävän yrityksellä käytettävissään olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset, mitkä yrityksellä on käytettävissään liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan g alakohdan mukaisesti. Tästä johtuen liikenteessä käytettävää ajoneuvoa koskevaa liikennepalvelulain 17 §:ä ehdotetaan muutettavaksi niin, että henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijalle säädettäisiin velvollisuus huolehtia, että sen liikenteessä käytetty ajoneuvo on sen yksinomaaisessa hallinnassa ja asia on merkitty 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Ajoneuvo tulee merkitä luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan kaikissa muissa tapauksissa kuin 17 §:n 2 momentin mukaisessa ajoneuvon lyhytaikaisessa tilapäisessä rikkoutumisessa.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 mukaisesti kansallisissa sähköisissä rekistereissä olevien liikenteenharjoittajia koskevien tietojen olisi oltava mahdollisimman täydellisiä ja ajantasaisia, jotta kansalliset valvontaviranomaiset saavat riittävän kuvan liikenteenharjoittajista ja pystyvät kohdentamaan liikenteenharjoittaja- ja tavaraliikennelupa-asetusten kansallista ja rajat ylittävää



valvontaa. Jotta ajoneuvojen rekisteritunnukset saadaan toimivaltaisen valvontaviranomaisen sähköiseen rekisteriin, niin moottorikäyttöisen ajoneuvon rekisteröintivaatimus liikenneasioiden rekisteriin kuljetusyrityksen yksinomaiseen hallintaan mahdollistaa kyseisen vaatimuksen täyttymisen.

Liikennepalvelulain voimaantulon yhteydessä alle 3,5 tonnia olevilta kevyiltä hyötyajoneuvoilta poistettiin liikennelupavelvollisuus, mikä on aiheuttanut haasteita yksityisen tai luvanvaraisen ajoneuvorekisteröinnin valvontaan. Valvontaviranomaisen pysäyttäessä kevyen hyötyajoneuvon tienvarsivalvonnassa, niin ilman tavaraliikennelupaa voi olla mahdotonta todeta kyseessä olevan kaupallista tavarankuljetusta, jolloin ajoneuvon tulisi olla rekisteröity luvanvaraiseen ammattikäyttöön. Kansallisesti on katsottu tarpeelliseksi, että myös tavaraliikenteen harjoittajaksi, kokonaisuudeltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia olevalla ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, rekisteröityneelle palveluntarjoajalle säädettäisiin vastaava velvollisuus huolehtia, että sen liikenteessä käyttämä ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa ja asia on merkitty 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Koska valvontaviranomaisen on joskus mahdotonta erottaa tienvarsivalvonnassa mitkä kevyet hyötyajoneuvot pitäisi rekisteröidä 17 §:n mukaisesti liikenneasioiden rekisteriin luvanvaraiseen käyttöön, niin valvonnan mahdollistamiseksi on nähty tarpeellisena, että liikenteessä käytettävä ajoneuvo pystytään rekisteritunnuksen perusteella yhdistämään 16 §:n mukaisesti tavaraliikenteeseen rekisteröityneeseen palveluntarjoajaan.

Kirjaamalla liikenneasioiden rekisteriin ajoneuvo luvanhaltijan tai rekisteröitymisvelvollisen palveluntarjoajan yksinomaiseen hallintaan, varmistetaan kuljetusyrityksen merkittävän tuotannon tekijän, eli ajoneuvon, liittäminen yrityksen liiketoimintaan. Edellä mainitusta johtuen, on syytä pitää perusteltuna, että myös tavaraliikenteessä käytettävillä kokonaisuudeltaan yli 2,5 ja enintään 3,5 tonnia oleville kevyille hyötyajoneuvoille asetetaan vastaavan kaltainen, joskin lievempi velvollisuus. Yksi keskeinen osa yritysverotusta on yrityksen käyttöomaisuuden poistot, jotka tehdään käyttöomaisuuden laskennallisesta kulumisesta. Kyseinen lisäys parantaa valvontaviranomaisten valvontaedellytyksiä liittää tavaraliikenteeseen kevyellä hyötyajoneuvolla rekisteröitynyt palveluntarjoaja liikenteessä käytettyyn ajoneuvoon.

Kyseisten ajoneuvon rekisteröintiin liittyvien vaatimusten poistuminen kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) kumoamisen jälkeen on aiheuttanut vaikeuksia valvontaviranomaisille luvanhaltijan ja palveluntarjoajan liikenteessä käytettävän ajoneuvon asianmukaisen rekisteröinnin toteamiseksi. Nykyiseen lainsäädäntöön tällaista seuraamusmahdollisuutta ei ole säädetty. Tilapäisestä vuokrauksesta oleva kirjallinen vuokrasopimus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös tai kirjallinen selvitys siitä, että kuljettaja on vuokraajan palveluksessa, voidaan tienvarsitarkastuksessa esittää liikenteen valvojalle myös sähköisessä muodossa. Uuteen ajoneuvolakiin (82/2021) on tulossa 195 §:ään ajoneuvorikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu, jossa ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä voidaan määrätä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron liikennevirhemaksu. Tosin liikennevirhemaksu tuskin soveltuu ajoneuvon rekisteröintiin väärin liikenneasioiden rekisterissä, mikä jättäisi edelleen ainoaksi mahdollisuudeksi antaa puutteellisesta rekisteröinnistä pelkästään huomautus.

Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan tai 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan velvollisuuteen ilmoittaa 17 §:n mukaisesti ammattimaisessa liikenteessä käytettävä ajoneuvo liikenneasioiden rekisteriin luvanvaraiseen käyttöön ehdotetaan uutta rangaistussäännöstä 262 a §. Käytännössä nykyisin väärästä rekisteröinnistä yksityiskäyttöön on selvinnyt huomautuksella, mutta jatkossa siitä koituisi henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijalle tai 16 §:ssä tarkoitetulle palveluntarjoajalle, joka on tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta jättänyt rekisteröimättä

Koska säädöshankkeessa ja hallituksen esityksessä käsitellään ainoastaan henkilö- ja tavaraliikenneluvan alaista ammatinharjoittamista ja 16 §:ssä tarkoitettua ammattimaista tavaraliikenteen harjoittamista koskevaa lainsäädäntöä, niin ehdotuksista on rajattu ulkopuolelle kansallisen taksiliikenneluvan alaiset ammatinharjoittajat. Ehdotetut muutokset eivät täten koske taksiliikennettä tai taksiliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja. Ehdotukset eivät myöskään koske niitä palveluntarjoajia, jotka harjoittavat ainoastaan taksiliikennettä henkilö- tai tavaraliikennelupien tai 16 §:ssä tarkoitetun rekisteröitymisvelvollisuuden tuomalla poikkeusmahdollisuudella.

**19 §. Kansainvälisen tiekuljetuksen määritelmät.** Pykälää ehdotetaan muutettavaksi niin, että siihen lisättäisiin uudet 3 ja 4 momentit. Lisättyjen momenttien perusteella Suomessa suoritettavien kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettaviin tieosuksiin sovellettaisiin kansallisesti samoja aika- ja kuljetusmäärärajoituksia kuin tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisessa kabotaasiliikenteessä. Käytännössä tämä tarkoittaisi kolmea kabotaasimatkaa seitsemän päivän aikana. Lisäksi kabotaasiliikennettä ei saisi harjoittaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetoaunulla Suomessa neljään päivään sen jälkeen, kun kolmas kabotaasimatka on suoritettu. Muutosasetuksessa (EU) 2020/1055 olevan kirjauksen perusteella jäsenvaltiot voivat säätää jäsenvaltioiden välisiin yhdistettyihin kuljetuksiin kuuluvista tiekuljetusten alku- tai loppuosuuksien osalta pidemmästä määräajasta kuin säädetty seitsemän päivän määräaika ja lyhyemmästä määräajasta kuin säädetty neljän päivän jäädyttelyjakson määräaika.

Kansainväliseksi yhdistetyksi kuljetukseksi katsotaan tavarankuljetus, jossa tavara kuljetetaan osittain maanteitse ja osittain aluksella tai rautateitse siten, että kuljetus aluksella tai rautateitse on suoraan mitattuna pidempi kuin 100 kilometriä ja että tiekuljetus on enintään 150 kilometrin matkalla mitattuna suoraan siitä sisävesi- tai merisatamasta, jossa tavara laivataan tai puretaan. Pykälässä tarkoitetut kolme Suomen sisäistä kabotaasimatkaa määräytyisivät siten, että ensimmäinen matka alkaa Suomeen päätyneen kansainvälisen kuljetuksen kuorman purkamisen jälkeen tehdystä ajoneuvon ensimmäisestä lastauksesta. Ensimmäinen kabotaasimatka päättyy, kun kuormaa puretaan ensimmäisen kerran, toinen kabotaasimatka päättyy, kun kuormaa puretaan toisen kerran ja kolmas kabotaasimatka päättyy, kun kuormaa puretaan kolmannen kerran. Kuorman purkamiseksi katsottaisiin myös lastatun perävaunun kytkeminen pois vetoautosta siinä olevaa kuormaa purkamatta, paitsi jos kysymyksessä on vain perävaunun siirto pysäköinti- tai varastoalueella. Muutos on katsottu tarpeelliseksi, sillä Suomen maantieteellisestä sijainnista johtuen satamiin saapuviin kuljetuksiin sisältyy välttämättömänä osana laivakuljetus eikä yhdistettyjen kuljetusten direktiivin asettamaa tavoitetta siirtää kuljetuksia maantieltä muihin kuljetusmuotoihin näin ollen saavuteta, jolloin direktiivin tosiasiallinen tarkoitus ei täyty. Näin ollen satamista sisämaahan suuntautuvat kuljetukset nähtäisiin olevan kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten sijaan luonteeltaan lähempänä kansallisia kuljetuksia, joihin tulisi soveltaa samoja aika- ja kuljetusmäärärajoituksia kuin EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisessa kabotaasiliikenteessä. Yhtenäisen kabotaasisäätelyn soveltamisen tarkoituksena olisi myös tehostaa tavarankuljetusten valvontaa.

**39 §. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentaminen.** Pykälän 4 momenttiin lisätään myös Rajavartiolaitokselle vastaava toimivalta kuin muilla liikenteen valvojilla poliisilla ja Tullilla keskeyttää ajo, mikäli kuljettaja ei pysty todentamaan ammattipätevyyden voimassaoloa 1 momentin mukaisesti. Samalla säännöksen tarkkarajaisuuden vuoksi oikeus rajata nykykäytännön mukaisesti poliisi- tull- tai rajavartiomiehelle.

Rajavartiolaitos valvoo lain 180 §:n mukaisesti omalla tehtäväalueellaan liikennepalvelulain noudattamista ja siten osaltaan myös lain 27 §:ssä säädetyn kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyysvaatimusten täyttymistä. Valvontaviranomaiset ovat tuoneet esille, että valvonnan yhdenmukaiseen vuoksi myös Rajavartiolaitoksen virkamiehellä tulisi olla toimivalta

keskeyttää tarvittaessa ajo, mikäli EU:hun sijoittautuneen liikenteenharjoittajan kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnia olevan ajoneuvon kuljettaja ei pysty todentamaan voimassaolevaa ammattipätevyyttään. Rajavartiolaitoksen osalta valvonta tapahtuu siellä, missä Rajavartiolaitoksen toiminta on Rajavartiolaitoksesta annetun lain (578/2005) 4 §:n mukaan alueellisesti kohdentunut. Käytännössä kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden valvonta tapahtuu Rajavartiolaitoksen osalta rajatarkastusten yhteydessä rajanylityspaikoilla. Rajavartiomiehellä tarkoitetaan Rajavartiolaitoksen hallinnosta annetun lain (577/2005) 15 §:ssä tarkemmin määriteltyä Rajavartiolaitoksen virkamiestä. Poliisimiehellä tarkoitetaan poliisin hallinnosta annetun lain (110/1992) 15 a – j §:ssä tarkemmin määriteltyä poliisin virkamiestä. Tullimiehellä tarkoitetaan tullilain (304/2016) 2 §:n määritettyä Tullin virkamiestä.

**42 §. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön määritelmät.** Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi kohdat 16, 17 ja 18, joilla vahvistetaan Muutosdirektiivissä (EU) 2020/1057 määritettyjen lähetettyjen kuljettajien olevan osa tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä ja sen valvontaa. Lähetetyistä kuljettajista on kansallisesti säädetty työntekijöiden lähettämisestä (447/2016) annetussa laissa. Kyseisissä lisättäväksi ehdotetuissa määritelmässä on mainittu ne kohdat, jotka ovat välttämättömiä liikennepalvelulaissa säädettyssä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonassa liikkuvuuspaketin lähetettyjä kuljettajia koskevien uusien säädösten mukaisesti.

Samalla korjataan pykälän 1 momentin 9 kohta, jossa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomainen Rajavartiolaitos on kirjoitettu vanhalla kirjoitusasulla pienellä kirjaimella. Pykälän 1 momentin 1, 2 ja 10 kohtiin ehdotetaan lisättäväksi ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen etuliitteiksi EU-säädökseen viittaamisen selventämiseksi Euroopan unionin lyhenne EU.

**43 §. Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö.** Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi niin, että siitä poistetaan viittaus kansainvälisiin asetuksiin, koska uutena kohtana tieliikenteen sosiaalilainsäädännön kokonaisuuteen pykälään lisättäisiin lähetettyjen kuljettajien kansallisen lainsäädäntöön.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi viittaus kansalliseen lakiin työntekijöiden lähettämisestä (447/2016), jossa on vahvistettu lähetettyjen kuljettajia koskeva sääntely, joka on saatettu voimaan muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 mukaisesti. Lakia työntekijöiden lähettämisestä (447/2016) valvoisi edelleen työsuojeluviranomainen, mutta poliisille, Tullille ja Rajaviranomaiselle säädettäisiin liikennepalvelulakiin toimivaltuuksia liittyen ajon keskeyttämiseen, mikäli

Pykälän 1 ja 4 momentteihin ehdotetaan lisättäväksi ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen etuliitteiksi EU-säädökseen viittaamisen selventämiseksi Euroopan unionin lyhenne EU.

**192 §.** Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä, tieliikenteen valvontalaitteita ja yrittäjäkuljettajan työaikaä käsittelevät ja valvovat viranomaiset. Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että liikennepalvelulaissa työsuojeluviranomaisen vahvistetaan olevan lähetettyjen kuljettajien lainsäädännön valvontaviranomainen. Tämä ei vaikuta poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehen oikeuteen estää kuljetuksen jatkumista, mikäli kuljettajalla ei tienvarsitarkastuksessa ole esittänyt pyydettyä jäljennöstä lähettämisilmoituksesta joko paperisessa tai sähköisessä muodossa, taikka todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, taikka kuljettajan kansainvälistä kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa.

**200 §.** Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen. Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi Liikenne- ja viestintäviraston oikeuteen saada poliisin lisäksi Tullilta, Rajavartio-

laitokselta ja työsuojeluviranomaiselta välttämättömiä tietoja liittyen lupaedellytysten täyttymiseen tai muihin vastaaviin tässä laissa tarkoitettuihin valvontatoimiin. Ehdotuksella varmistetaan lupaviranomaisen tiedonsaanti kaikilta liikenteen valvojilta, kuten myös tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvojilta lupavalvontaan tarpeellisen tiedon osalta. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi 4 momentti, jossa vahvistetaan, että 5 luvun 42 §:n 9 kohdan mukaisten tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomaisten poliisin, Tullin, Rajavartiolaitoksen ja työsuojeluviranomaisen sekä 22 luvun 183 § ja 184 §:ssä määritetyn liikenteenharjoittaja- ja kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevien asetusten toimivaltaisen viranomaisen Liikenne- ja viestintäviraston välisten valvonnasta saatujen tietojen vaihdosta. Momentin lisäyksellä halutaan varmistaa oikeudet tarvittavaan viranomaisten väliseen tiedonvaihtoon liikennepalvelulain 2–5 luvuissa mainitun tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonnan suorittamiseksi.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 mukaisesti ajopiirturiasetuksen 7 artikla korvataan henkilötietojen käsittelemistä koskevalla tietosuojakirjauksella, jolla veloitetaan jäsenvaltiot varmistamaan, että henkilötietojen käsittely toteutetaan ainoastaan sen toteamiseksi, että tätä asetusta ja asetuksia (EY) N:o 561/2006, (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009, (EY) N:o 1073/2009, direktiivejä 2002/15/EY, 92/6/ETY ja 92/106/ETY ja siltä osin kuin on kyse tieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä direktiivejä 96/71/EY, 2014/67/EU ja (EU) 2020/1057 noudatetaan. Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi myös henkilön tietosuojan varmistamiseksi kohta, jolla varmistetaan ajopiirturin tiedoista saatujen henkilötietojen käyttäminen ainoastaan ajo- ja lepoaika-, ajopiirturi- ja liikenteenharjoittaja-asetuksia, tavara-liikenne- ja henkilöliikennelupia, moottoriajoneuvon kuljettajan ja yrittäjäkuljettajan työaikaa, ajoneuvojen nopeudenrajoittimien asentamista ja käyttöä, kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia ja lähetettyjä kuljettajia koskevan valvonnan toteuttamiseksi.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 1 artiklan 14 kohdan mukaisesti korvataan ajo- ja lepoaika-asetuksen 15 artikla siten, että artiklassa jatkossa säädetään siitä, että jäsenvaltion tulee ilmoittaa komissiolle 3 artiklan a alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen eli säännöllisen henkilöliikenteen (reitti alle 50 km) kuljettajiin sovellettavista asiaankuuluvista kansallisista säännöistä. Pykälään lisättäisiin 6 momentti, jossa määritetään ajo- ja lepoaika-asetuksen 15 artiklaan lisätty velvollisuus jäsenvaltioille ilmoittaa komissiolle säännöllisen henkilöliikenteen (reitti alle 50 km) kuljettajiin sovellettavista kansallisista säännöistä. Kyseisiin henkilöliikenteen kuljettajiin sovelletaan Suomessa työaikalain 9 §:n mukaisia moottoriajoneuvon kuljettajan vuorokautisia työaikoja sekä yleissitovan linja-autohenkilökunnan työehtosopimuksen mukaisia sääntöjä, jotka antavat sallittuja ajoaikoja sekä pakollisia taukoja ja lepoaikoja koskevan asianmukaisen suojan. Ilmoitusvelvollisuus säädetään työ- ja elinkeinoministeriön tehtäväksi.

Pykälän 1 momentin 9 kohta ehdotetaan korjattavaksi, koska tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomainen Rajavartiolaitos on kirjoitettu vanhalla kirjoitusasulla pienellä kirjaimella. Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi poliisin lisäksi Tulli, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen velvollisiksi luovuttamaan salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonnasta saatuja tietoja, jotka voivat johtaa liikennepalvelulain 2 luvussa tarkoitettun luvan peruuttamiseen, huomautukseen tai varoituksen antamiseen. Tieliikenteen markkinalainsäädännön valvonnan varmistamiseksi on tärkeää ja perusteltua, että tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön toimivaltaiset viranomaiset voivat jakaa tarvittavaa tietoa Liikenne- ja viestintävirastoon.

**202 §.** *Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi 3 momentti, jossa poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehelle annettaisiin oikeus estää lähetettyä kuljettajaa jatkamasta ajoa, mikäli hänellä ei tienvarsitarkastuksessa ole esittää jäljennöstä paperisessa tai sähköisessä muodossa IMI-järjestelmän kautta työsuojeluviranomaiselle toimitetusta lähettämisilmoituksesta, todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetoiminnasta tai

kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa. Muutosasetuksen (EU) 2020/1057 1 artiklan kohdan 11 mukaisesti on liikenteenharjoittajan velvollisuus varmistaa, että kuljettajan saatavilla on paperisessa tai sähköisessä muodossa kopio IMI-järjestelmän kautta toimitetusta työntekijän lähettämistä koskevasta ilmoituksesta sekä todisteet vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, kuten sähköinen kuljetusasiakirja tai tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut todisteet sekä ajopiirturin tiedot ja erityisesti niiden jäsenvaltioiden maatumukset, joissa kuljettaja oli harjoittaessaan kansainvälistä tiekuljetusta tai kabotaasiliikennettä, ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen rekisteröintiä ja rekisterien ylläpitoa koskevien vaatimusten mukaisesti. Kuljettajan velvollisuutena on säilyttää ja pyydettyä esittää kyseiset tiedot tienvarsitarkastuksessa.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi poliisin lisäksi valtuudet myös Tullille ja Rajavartiolaitokselle ottaa kuljettaja-, yritys- tai korjaamokortin haltuun, jos on perusteltua syytä epäillä, että kortin peruuttamisen edellytykset täyttyvät. Poliisin lisäksi Tulli ja Rajavartiolaitos ovat myös esitutkintalain (805/2011) 1 §:n mukaisesti esitutkintaviranomaisia, ja koska Tulli ja Rajavartiolaitos suorittavat ajo- ja lepoaikojen valvontaa ja on myös esitutkintaviranomainen, niin siillä on tarpeen vaatiessa myös tärkeää olla mahdollisuus ottaa ajopiirturikortti haltuun. Tällä vähennetään hallinnollista taakkaa, joka koituu siitä, että toista valvontaviranomaista tulee pyytää suorittamaan kyseinen toimenpide.

Lisäksi pykälän 1 ja 2 momentteihin ehdotetaan lisättäväksi ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen etuliitteiksi EU-säädökseen viittaamisen selventämiseksi Euroopan unionin lyhenne EU.

**242 §.** *Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uudet 6 ja 7 momentit, joilla täydennettäisiin luvan peruuttamista koskevaa sääntelyä.

Pykälään lisättäisiin uusi 6 momentti, jossa säädettäisiin ajoneuvokohtaisen luvan ja yhteisöluvun jäljennöksen määräaikaisesta peruuttamisesta. Ajoneuvokohtainen lupa ja yhteisö lupa voidaan nykykäytännön mukaan peruuttaa, mutta tällöin se tarkoittaa, että liikennelupa tulee peruuttaa kokonaisuudessaan. Tämä tarkoittaa myös sitä, että liikennöinti kyseisellä liikenneluvalla lakkaa määräajaksi kokonaan ja samalla yrityksen koko yritystoiminta voi keskeytyä, sillä peruutus koskee liikennöitsijän liikenneluvan kaikkia jäljennöksiä. Tämä ei kaikissa tilanteissa ole perusteltua tai kohtuullista liikenteenharjoittajaa kohtaan.

Tavaraliikennelupa-asetuksen 12 artiklan mukaan, jos on kyse yhteisön tieliikennelainsäädännön vakavasta rikkomuksesta, joka on tehty tai todettu missä tahansa jäsenvaltiossa, on rikkomukseen syyllistyneen liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten toteutettava asianmukaiset tutkintatoimet, joihin voi sisältyä varoitus, jos siitä on säädetty kansallisessa lainsäädännössä, ja jotka voivat johtaa muun muassa seuraavien hallinnollisten seuraamusten määräämiseen. Näitä seuraamuksia voivat olla joidenkin tai kaikkien yhteisön liikenneluvan oikeaksi todistettujen jäljennösten peruuttaminen määräajaksi tai kokonaan tai yhteisön liikenneluvan peruuttaminen määräajaksi tai kokonaan.

Uusi 6 momentti antaisi mahdollisuuden peruuttaa vain yhden tai useamman liikenneluvan jäljennöksen tilanteissa, joissa koko liikenneluvan peruuttaminen ei ole tarkoituksenmukaista. Tällaisia tilanteita voivat olla esimerkiksi tilanteet, joissa luvan peruuttaminen olisi kohtuuton seuraus saavutettavaan hyötyyn nähden. Liikenneluvan yhden tai useamman ajoneuvokohtaisen jäljennöksen peruuttaminen antaisi viranomaiselle paremman mahdollisuuden kohdentaa rangaistustoimenpiteitä oikeassa suhteessa havaittuihin puutteisiin nähden ja samalla muutos tehostaisi kyseessä olevaa rangaistusmenettelyä, sillä mahdollisuus käyttää liikenneluvan jäljennöksen peruuttamista yhtenä lupahallinnon sanktiona madaltaisi seuraamuksen käyttämistä.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 7 momentti, jossa säädettäisiin 16 §:ssä tarkoitetun tavaraliikenteen harjoittamista koskevan rekisteröitymisen peruuttamisesta. Rekisteröityminen peruutettaisiin silloin, kun rekisteröity palveluntarjoaja sitä itse pyytää tai jos rekisterimerkinnän tekemisen edellytykset eivät enää täyty, eikä edellytyksissä olevia puutteita korjata määräajassa. Toimivaltaisella lupaviranomaisella tulisi olla mahdollisuus peruuttaa rekisteröityminen sen varmistamiseksi, että rekisteröitymisen edellytykset täyttyvät myös rekisteröitymisen jälkeen, sillä rekisteröimisen katsotaan tarkoittavan, että rekisteröimisen edellytykset täyttyvät koko sen ajan, kun tavaraliikennettä harjoitetaan. Lisäksi rekisteröitymisen peruuttaminen tulee olla mahdollista Liikenne- ja viestintäviraston tietojen ajantasaisuuden varmistamiseksi ja valvonnan mahdollistamiseksi.

**262 §.** *Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen.* Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisätään vaatimus, jossa palveluntarjoaja, joka harjoittaa ammattimaista tavarankuljettamista tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, joka on kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, on tuomittava kyseisen pykälän edellyttämällä tavalla, ellei 16 §:n mukaista rekisteröitymistä Liikenne- ja viestintävirastoon ole tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta johtuen tehty. Valvontaviranomainen käsittelee jatkossa rekisteröitymisvelvollisuuden laiminlyöntiä rangaistavuuden osalta samoin kuin liikenteenharjoittajia, jotka kuljettavat ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman asianmukaista henkilö- tai tavaraliikennelupaa.

Lisäksi pykälää ehdotetaan muutettavaksi niin, että 1 momentin 1 alakohtaan lisätään kirjaus, jonka mukaan kuljetuksen suorittaja joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta toimii kansainvälisen yhdistettyjen kuljetusten kabotaasiliikennettä koskevien säännösten vastaisesti, olisi tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Muutoksen tarkoituksena olisi yhtenäistää Suomessa suoritettavien kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavien teosuuksien sekä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen (1072/2009) mukaisen kabotaasiliikenteen rikkomusseuraamukset. Molempiin kuljetuksiin sovellettaisiin kansallisesti samoja aika- ja kuljetusmäärärajoituksia. Rikkomusseuraamusten yhtenäistämisen tavoitteena olisi vahvistaa valvontaa.

**262 a §.** *Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti.* Ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä, jossa henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta ei ole 17 §:ssä tarkoitettulla tavalla rekisteröinyt ammattimaisessa liikenteessä käytettävää ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, tuomitaan ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon.

17 §:ssä tarkoitetun ajoneuvon liikenneasioiden rekisterissä luvanvaraiseen käyttöön ja yksinomaiseen hallintaan, väärästä rekisteröinnistä sakkorangaistus. Rangaistussäännös on nähty tarpeelliseksi toimenpiteeksi, jolla varmistetaan, että henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja rekisteröivät ajoneuvonsa luvanvaraiseen käyttöön ja yksinomaiseen hallintaan. Kyseisellä ehdotetulla seuraamuksella voidaan varmistua tehokkaammin, että kyseinen moottorikäyttöinen ajoneuvo on vakuutettu kaupalliseen liikenteeseen. Uusi ehdotettu rangaistussäännös parantaisi erityisesti liikenteen valvojien keinoja antaa seuraamus väärästä rekisteröinnistä, mikä on nykyisin nähty tienvarsivalvonnassa hankalaksi ja epäselväksi.

Ehdotettu rangaistussäännös ei koske taksiliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja. Ehdotus ei myöskään koske niitä palveluntarjoajia, jotka harjoittavat ainoastaan taksiliikennettä henkilö- tai tavaraliikennelupien tai 16 §:ssä tarkoitetun rekisteröitymisvelvollisuuden tuomalla poikkeusmahdollisuudella.

**263 §. Kuljetuksen tilausrikkomus.** Pykälään lisättäisiin 2 momentti, jossa säädetään tämän lain ylikuorman vastaanottaneen sekä maksaneen tilaajan tai tämän edustajan vastuuvollisuuksista ja seuraamuksista. Kuljetuksen tilaaja voidaan katsoa vastuulliseksi 14 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaiseen selvitysvelvollisuuden rikkomiseen tilanteessa, jossa se on edellyttänyt kuljetuksen suorittajaa kuljettamaan kuorma, vaikka on ollut tietoinen kuljetuksen suorittajan ajoneuvon suurimman sallitus kokonaisuudessaan ylittävän kuljetussopimuksen mukaisen kuorman kuljettamisessa. Lisäksi kuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on pitänyt vastaanottaa kuorma ylikuormaustiedosta huolimatta. Kyseisellä säännöksellä pannaan täytäntöön Sanna Marinin hallitusohjelman harmaan talouden torjuntaa koskevan liitteen 4 kirjaus 18.

Kuljetuksen tilaaja voisi vapautua kuljetusrikkomuksesta ylikuormien osalta, mikäli kuljetuksen suorittaja on tilaajan tietämättä kuormannut ajoneuvon suurimman sallitun kokonaisuudessaan ylittävästi ja ilmoittanut tilaajalle, ettei ajoneuvoa ole ylikuormattu, eikä tilaaja ole sitä voinut tietää. Lisäksi kuljetuksen tilaajan vastuusta vapautuminen vaatisi toteutuakseen sen, että kuljetuksen tilaaja on huolehtinut liikenteenharjoittajan kanssa tekemässään kuljetussopimuksessa, ettei alihankkijana toimiva kuljetusyrittäjä kuljeta kuormia, jotka ajoneuvon ominaisuudessaan ylittävät ajoneuvon suurimman sallitun kokonaisuudessaan. Jos kuljetuksen suorittaja kuitenkin kuormaisi ajoneuvon yli sallitun kokonaisuudessaan, niin kuljetuksen vastaanottanut ja maksanut tilaaja ei olisi vastuussa kuljetuksen suorittajan ajamasta ylikuormasta, mikäli ei olisi ollut tästä tietoinen, eikä olisi voinut asiaa 14 §:n 2 momentin 3 kohdan edellyttämällä tavalla selvittää.

Ajoneuvon suurimmalla sallitulla kokonaisuudessaan tarkoitetaan tieliikenteessä hyväksytyä suurinta sallittua kuormatun ajoneuvon painoa. Ylikuormamaksulain 4 §:ssä on määritetty, että ylikuormamaksu määrätään ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän sallitun kokonaisuudessaan ylittävistä massasta siltä osin kuin ylitys on enemmän kuin viisi prosenttia sallitusta kokonaisuudesta. Kyseistä enintään viiden prosentin ylityksen sallimista kokonaisuudesta voidaan soveltaa myös tässä pykälässä määritetyn ylikuorman toteamisessa.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 mukaisesti kuljetuspalveluja maanteiden tavaraliikenteen harjoittajilta sopimussuhteisesti hankkivien yritysten väärinkäytösten estämiseksi jäsenvaltioiden on säädettävä selkeistä ja ennakoitavissa olevista säännöistä, jotka koskevat lähettäjiä, huolitsijoita, hankkijoita ja alihankkijoita määrättäviä seuraamuksia niissä tapauksissa, joissa ne tiesivät tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyy tavaraliikennelupa-asetuksen rikkomista. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi niin, että tämän lain 14 §:ssä tarkoitettu tavarankuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan lisäksi myös tavarankuljetuksen lähettäjä, huolitsija, hankkija tai alihankkija voitaisiin tuomita kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon, mikäli hän tahallaan tilaa tavarankuljetuksen laiminlyöden mainitussa pykälässä säädetyn selvitysvelvollisuuden taikka tehdyn selvityksen perusteella tietää, tai olisi asiankuuluvat seikat huomioon ottaen tullut tietää, ettei kuljetuksen suorittaja täytä 14 §:n 2 momentissa 3 kohdassa tarkoitettuja edellytyksiä. Muutoksen tarkoituksena on täsmentää tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuutta sekä siihen liittyvää rangaistussäännöstöä niin, että selvitysvelvollisuuden noudattamatta jättämisestä koituvat sanktiot koskisivat kuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan lisäksi myös kuljetusketjun muita toimijoita.

**267 §. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen.** Pykälän 2 momenttiin lisätään 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 kuljetuksen tilaaja, aikataulun laatija tai tämän edustaja pykälän 1 momentin mukaisesti. Aikataulun laatijaksi katsotaan myös se, joka on ai-

kataulua laatimatta muutoin edellyttänyt määrättyä toimitusaikaa. Kyseisellä säännöksellä pannaan täytäntöön Sanna Marinin hallitusohjelman harmaan talouden torjuntaa koskevan liitteen 4 kirjaus 19. Käytännössä liikennepalvelulain rangaistussäännöksiin palautetaan entinen tieliikennelain (267/1981) 105 a § teknisin muutoksin.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen etuliitteiksi EU-säädökseen viittaamisen selventämiseksi Euroopan unionin lyhenne EU.

## **7.2 Työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta**

Ehdotetaan, että lain (743/2020) muutosten voimaantulosäännöksen 2 momenttia sovellettaisiin tiekuljetusalan työhön 1 päivään helmikuuta 2022 asti. Lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivin (EU) 2018/957 implementoinnin yhteydessä tehty lakimuutosten voimaantulorajausta työntekijöiden lähettämisestä annettuun lakiin perustuu lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivin 3 artiklan 3 kohtaan. Sen mukaan tätä direktiiviä sovelletaan tiekuljetusalaan sellaisen säädöksen soveltamispäivästä, jolla muutetaan direktiiviä 2006/22/EY valvontavaatimusten osalta ja jossa vahvistetaan direktiiviin 96/71/EY ja direktiiviin 2014/67/EU liittyvät, työntekijöiden lähettämistä työhön maantieliikennealalla koskevat erityiset säännöt. Siten laissa (743/2020) säädetyt muutokset saatettaisiin ehdotuksella voimaan yhdessä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön uudistusten kanssa.

Hallituksen esityksen (HE 71/2020 vp) voimaantulosäännöksen perusteluissa on todettu, että muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 implementoinnin yhteydessä tulee huomioon otavaksi lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivin muutokset palkasta (korvaus) ja kustannusten korvauksista ja lisätyöehtojen soveltamisesta. Voimaantulosäännöksen perusteella soveltamisalan ulkopuolelle jäivät maantieliikenteen työssä palkkausta, kustannusten korvausta, pitkäkestoista lähettämistä, ennakkoilmoituksen täsmennystä ja vuokratyötä koskevat lisäykset ja muutokset. Näistä asioista säädetään lain (743/2020) 4 a §:ssä, 5 §:n 1 – 4 momenteissa, 5 a §:ssä, 6 a §:ssä, 7 §:ssä, 7 a §:ssä ja 14 §:ssä. Nämä muutokset tulivat voimaan 1.12.2020.

Ehdotetulla voimaantulosäännöksen muuttamisella saatettaisiin edellä mainitut säännökset sovellettavaksi myös tiekuljetusosalalle ja siten tiekuljetusalan lähetetyt työntekijät yhdenvertaiseen asemaan muiden lähetettyjen työntekijöiden kanssa työehtojen ja palkan määräytymisessä. Näitä säännöksiä sovellettaisiin 2 päivästä helmikuuta 2022 alkaen.

Ennen 2 päivää helmikuuta 2022 Suomessa lähetettyinä työntekijöinä tiekuljetusalan työssä oleviin sovellettaisiin mainittuna ajankohtana voimassa olleita säännöksiä kuuden kuukauden siirtymäajan lukuun ottamatta 4 a §:ää, jonka työnteon kestoä koskevaa laskentasaantöä sovellettaisiin jo 2.2.2022. Siten lähetetyn työntekijän työnteon kesto Suomessa tulisi ottaa huomioon 2.2.2022 alkaen myös tilanteissa, joissa työntekijä on lähetetty Suomeen jo ennen mainittua päivää. Lähetetyn työntekijän työnteon huomioiminen välittömästi edistää direktiivin tarkoituksen toteutumista.

Lain voimaantulon jälkeen Suomeen lähetettäviin työntekijöihin muutoksia sovellettaisiin heti voimaantulosta lähtien.



### 7.3 Työntekijöiden lähettämistä annetun lain muuttamisesta

**1 §. Soveltamisala.** Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä säädettäisiin tieliikenteen kuljetuspalvelujen osalta lain soveltamisen rajoituksesta koskien alihankintatilanteita. Ehdotuksen mukaan lakia ei sovellettaisi tieliikenteen kuljetuksia harjoittavien yritysten alihankintana tehtäviin tiettyihin kuljetuksiin ja kuljettajiin.

Uudessa 3 momentissa säädettäisiin lain soveltamisen rajoituksista ja sen 1 kohdassa kahdenvälisen tavaroiden tai matkustajien kuljetusten soveltamisalarajauksesta. Tavara- ja henkilöliikenteen kahdenväliset kuljetukset ovat poissuljennan piirissä ja myös näihin kuljetuksiin liittyvät lisätoimet on vapautettu lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisesta tietyin kriteerein. Lisätoimet eli kuljetuksen aikana purkamisen ja lastaaminen sallittaisiin näissä kuljetuksissa pykälän 4 momentin mukaisesti 2 §:n 10 ja 11 kohdissa tarkoitetuissa kuljetuksissa. Tavaraliikenteen osalta kuljettaja saa suorittaa yhden kuormaamisen ja/tai purkamisen jäsenvaltioissa ja/tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa. Tämä edellyttää, että kuljettaja ei kuormaa ja pura tavaroita samassa jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkava kahdenvälisestä kuljetusta, jonka aikana ei toteutettu lisätoimia, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, lisätoimia koskeva vapautus laajennetaan koskemaan enintään kahta muuta kuormaamista ja/tai purkamista. Henkilöliikenteen osalta kahdenvälisiä kuljetuksia suorittava kuljettaja saa ottaa kyytiin matkustajia kerran ja/tai jättää matkustajia kyydistä jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa. Tämä edellyttää, että kuljettaja ei tarjoa henkilöliikennepalveluja läpikulkujäsenvaltion kahden sijaintipaikan välillä. Samaa sovelletaan paluumatkaan.

Momentin 1 kohdan soveltamisalarajaus kahdenvälisistä kuljetuksista ja näiden kuljetusten lisätoimet liittyvät uuden ajopiirturiteknologian käyttöönottoon. Uuden sukupolven ”älykkäät” ajopiirturit mahdollistavat kuljetuksissa käytettävien ajoneuvojen paikantamisen tarkemmin, mikä helpottaa tieliikenteen sosiaali- ja markkinasääntöjen noudattamisen valvontaa. Soveltamisalarajauksen poikkeus on kahdenvälisissä kuljetuksissa sidottu tämän uuden teknologian käyttöönottoon uusissa ajoneuvoissa (kaksi vuotta teknisten eritelmien hyväksymispäivästä) ja nykyisessä ajoneuvokannassa (kolme vuotta teknisten eritelmien hyväksymispäivästä kaikkien sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka on varustettu muulla kuin version 1 älykkäällä ajopiirturilla; neljä vuotta teknisten eritelmien hyväksymispäivästä kaikkien sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka on varustettu version 1 älykkäällä ajopiirturilla). Liikkuvuuspaketin keskeisenä tavoitteena on uusien sosiaali- ja markkinasääntöjen tehokkaan ja vaikuttavan täytäntöönpanon valvonnan mahdollistaminen näillä uudistuksilla. Edellä kerrottu tarkoittaa sitä, soveltamisalarajauksista sovelletaan uuden teknologian käyttöönoton aikarajojen mukaisesti niihin ajoneuvoihin, joissa on uuden teknologian ajopiirturit. Vanhaa ajopiirturiteknologiaa käyttävät ajoneuvot eivät olisi aikarajan jälkeen soveltamisalarajauksen piirissä lisätoimien osalta ja siten näihin ajoneuvoihin ja kuljettajiin tulisi sovellettavaksi lähetettyjä työntekijöitä koskevat vaatimukset.

Lisäksi ehdotuksen 3 momentin 2 kohdan mukaan lakia ei sovellettaisi, kun kuljettaja ajaisi jäsenvaltion alueen halki kuormaamatta tai purkamatta rahtia ja ottamatta kyytiin tai laskematta kyydistä matkustajia. Tällöin kyse olisi kyse kansainvälisestä liikenteestä, johon ei tule sovellettavaksi työntekijöiden lähettämistä koskevat säännökset työntekijöiden lähettämistä. Tällöin työtä ei tehdä Suomessa. Ehdotuksella toteutetaan tieliikenteen direktiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 5 kohdan vaatimus.

Lakia ei sovellettaisi myöskään 3 momentin 3 kohdan mukaan kahdenvälisiin kuljetuksiin, joissa kuljettaja suorittaa yhdistettyjen kuljetusten direktiivissä määritellyn yhdistetyn kuljetuksen aloittavan tai lopettavan maantiesuuden ja kun kuljettaja on aloittanut kuljetuksen lähtömaassa ja kuljettajan tiekuljetuksen tieosuus muodostaa yhtenäisen kahdenvälisen kuljetuksen.

Yhdistetyssä kuljetuksessa voi olla mukana liikennekuljetuksen lisäksi joko laiva tai raidekuljetus taikka molemmat. Poikkeuksen soveltamisen kannalta on merkitystä sillä, mistä kuljettaja on lähtenyt suorittamaan kuljetusta. Kuljettajan on lähdettävä kuljetusyrityksen sijoittautumisjäsenvaltiosta. Muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 johdantolausekkeen 12 mukaan kun kuljettaja ajaa yhdistettyä kuljetusta, sen aloittavalla tai lopettavalla maantieosuudella tarjottavan palvelun luonne on tiiviisti yhteydessä sijoittautumisjäsenvaltioon, jos maantieosuus itsessään muodostaa kahdenvälisen kuljetuksen. Sen sijaan silloin, kun kuljetus kyseisellä maantieosuudella tapahtuu vastaanottavassa jäsenvaltiossa tai muuna kuin kahdenvälisenä kansainvälisenä kuljetuksena, yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen on riittävä ja sen vuoksi olisi sovellettava työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä. Ehdotuksen 3 kohdan soveltamisen kannalta on merkityksellistä tarkastella lähetetyn työntekijän suorittamaa tiekuljetusta ja sen kokonaisuutta eikä sitä, suorittaako lähetetty työntekijä kuljetuksen samalla ajoneuvolla koko matkan. Hallituksen esityksen ehdotuksilla ulotettaisiin jatkossa kabotaasiliikenteen sääntöjen soveltaminen myös kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten Suomessa tehtäviin tieosuuksiin. Ehdotuksella toteutetaan tieliikenteen direktiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 6 kohdan vaatimus.

Näillä ehdotuksilla ja 2 §:ään ehdotetuilla määritelmillä, jotka selkeyttäisivät ehdotetun 1 §:n 3 momentin soveltamisalarajausta ja 4 momentin aikarajaa kahdenvälisen kuljetusten tavara- ja henkilöliikenteen kuljetuksissa sallituille lisätoimille, toteutettaisiin kuljettajien osalta direktiivin (EU) 2020/1057 vaatimukset tiettyjen kuljetuspalveluiden jättämisestä direktiivin 96/71/EY ja sen toimeenpanevan kansallisen lainsäädännön soveltamisen ulkopuolelle 1 artiklan 3 – 6) kohtien mukaisesti. Tieliikenteen direktiivin 1 artiklan 10 kohdan mukaan muuhun kuin jäsenvaltioon sijoittautuneita kuljetusyrityksiä ei saa kohdella suotuisammin kuin johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneita yrityksiä, myöskään silloin, kun yritykset suorittavat kuljetuksia kahden- tai monenvälisen sopimusten nojalla, jotka antavat pääsyn unionin markkinoille tai osaan niistä. Lain 1 §:n mukaan lakia sovelletaan työsopimuslain (55/2001) 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun työsopimuksen perusteella tehtävään työhön, jota muusta valtiosta lähetetty työntekijä tekee Suomessa työnantajan valtioiden rajat ylittävää palveluntarjontaa koskevan sopimuksen perusteella alihankintana, yritysryhmän sisäisenä siirtona tai vuokratyössä rajoitetun ajan. Lakia sovelletaan Suomessa tehtäviin kabotaasiliikenteen kuljetuksiin. Kabotaasiliikenteellä tarkoitetaan käytännössä yrityksen harjoittamaa maan sisäistä kuljetuspalvelua muussa kuin sijoittautumisjäsenvaltiossa. Siten kaikki lähetettävät yritykset riippumatta siitä onko yritys sijoittautunut Euroopan unionin alueelle vaiko kolmanteen maahan, soveltavat lähettämistilanteissa tätä lakia. Tämä täyttää myös muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 10 kohdan vaatimuksen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin oikeudesta edellä 3 momentin 1 kohdan soveltamisalarajauksen soveltamisajasta kohdassa tarkoitettujen kuljetusten lisätoimiin. Soveltamisalarajausta sovellettaisiin kuljetuksen aikana tehtäviin lisätoimiin ainoastaan siihen päivään saakka, josta alkaen älykkäät ajopiirturit, jotka noudattavat ajopiirturiasetuksen 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua rajanylitysten ja lisätoimien kirjaamisvaatimusta, olisi asennettava ensimmäistä kertaa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan mukaisesti. Mainitusta päivästä alkaen mahdollisuutta 2 §:n 10 ja 11 kohdissa tarkoitettuihin lisätoimiin sovelletaan ainoastaan kuljettajiin, jotka käyttävät ajoneuvoja, joihin on asennettu älykäs ajopiirturi, josta säädetään mainitun asetuksen 8, 9 ja 10 artiklassa. Siten 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen kuljetusten lisätoimet olisivat vapautettuja lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisesta edellä tarkoitetun aikarajan jälkeen ainoastaan, jos kuljetuksessa käytettävään ajoneuvoon on asennettu älykäs ajopiirturi. Kuljetukset, joissa ei tehtäisi lisätoimia, olisivat edelleen 3 momentin 1 kohdassa tarkoitetun soveltamisalarajauksen piirissä.

Pykälän 5 momenttiin siirrettäisiin nykyinen 3 momentin säännös lain soveltamisesta viranomaisten väliseen hallinnolliseen yhteistyöhön sekä taloudellisten ja hallinnollisten seuraamusten ja sakkojen valtioiden rajat ylittävään täytäntöönpanoon, joista säännökset ovat lain 6 ja 7 luvussa.

**2 §. Määritelmät.** Pykälään ehdotetaan otettavaksi kaksi uutta määritelmää uusien maantielikenteen säännösten johdosta selkeyttämään lain soveltamista maantielikenteen työhön ja kuljetuspalveluihin. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi kahdenvälisen henkilökuljetuksen ja tavarakuljetuksen määritelmät. Pykälän 10 kohdan mukaan kahdenvälisellä henkilökuljetuksella tarkoitettaisiin kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevassa asetuksessa tarkoitettua kahdenvälistä kuljetusta kansainvälisessä satunnaisessa tai säännöllisessä henkilöliikenteessä. Asetuksen mukaan kuljettajan suorittaessa jonkin seuraavista toimista:

a) ottaa matkustajia kyytiin sijoittautumisjäsenvaltiossa ja jättää heidät kyydistä toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa;

b) ottaa matkustajia kyytiin jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa; tai

c) ottaa matkustajia kyytiin ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaisesti paikallisten retkien tekemiseksi toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa, kyse on kahdenvälisestä henkilökuljetuksesta.

Pykälän 11 kohdan muukaan kahdenvälisellä tavarankuljetuksella kuljetussopimuksen perusteella tehtävää tavaroiden siirtoa liikenteenharjoittaja-asetuksessa määritellyn mukaisesta sijoittautumisjäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan tai toisesta jäsenvaltiosta tai kolmanteen maasta sijoittautumisjäsenvaltioon.

Kuljettajan on kyseisen kahdenvälisen tavarankuljetuksen aikana mahdollista suorittaa yksi kuorman lastaaminen ja/tai purkamisen jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljetus ajetaan, edellyttäen ettei kuljettaja ole kuormaa ole lastannut tai purkanut kuormaa samassa jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei ole suoritettu kuorman lastaamista ja/tai purkamista, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, on kuljetuksen aikana mahdollista suorittaa enintään kaksi kuorman lastaamista ja/tai purkamista edellä mainituin edellytyksin.

**4 a §. Työsuhteen lisäehdot pitkäaikaisessa lähettämisessä.** Pykälän 2 momenttiin esitetään lisättäväksi täsmentävä säännös koskien tieliikenteen kuljetuspalvelujen alihankintatilanteita, joissa ei tulisi sovellettavaksi korvaavan työntekijän laskentasääntö arvioitaessa lähetetyn työntekijän 12 kuukauden työnteon aikarajan täyttymistä. Sen sijaan tieliikenteen työssä, jos kyse on vuokratyöstä tai yritysryhmän sisäisestä siirrosta taikka kabotaasikuljetuksesta, tulisi sovellettavaksi 12 kuukauden työnteon aikarajaa laskettaessa työnantajan aikaisemmin lähettämän lähetetyn työntekijän työnteokoika samoissa tehtävissä, jos myöhemmin lähetetty työntekijä olisi lähetetty tekemään samoja tehtäviä aikaisemman työntekijän sijasta. Lisäksi työnantajan tulisi ilmoittaa lähetettävälle työntekijälle viimeistään ennen työnteon aloittamista, että lähetetty työntekijä korvaa aiemmin samaa työtä samassa paikassa tehneen lähetetyn työntekijän. Tämä muutos toteuttaa muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 8 kohdan vaatimuksen. Sen mukaan työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin 3 artiklan 1 a kohdan mukaisen lähettämisen katsotaan päättyvän, kun kuljettaja jättää kansainvälisessä tavara- tai matkustajien kuljetuksessa vastaanottavan jäsenvaltion. Kyseistä lähettämiskautta ei saa laskea yhteen saman kuljettajan tai toisen kuljettajan, jonka tilalla hän toimii, suorittamiin tällaisiin kansainvälisiin kul-

jetuksiin liittyvien aikaisempien lähettämiskausien kanssa. Ehdotetulla muutoksella laskentasaännön soveltamista ei sovellettaisi tieliikenteessä alihankintana tehtävissä kuljetuksissa ja kuljetuspalveluita suorittaviin kuljettajiin.

**7 §. Ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä.** Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi tieliikenteen erityissääntelystä johtuva muutos siitä, että tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankinnassa tulisi sovellettavaksi ehdotetun 7 b §:ssä mukainen tiekuljetusalan erityinen ilmoitus alihankintatilanteissa IMI-järjestelmän kautta. Ehdotetulla lain (743/2020) voimaantulossäännöksen muutoksella ja 7 §:n täsmennyksellä ilmoitusvaatimusta sovellettaisiin tiekuljetusalan työssä jatkossa yritysryhmän sisäisissä siirroissa ja vuokratyössä ja kabotaasiliikenteessä. Ehdotus toteuttaisi osaltaan muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 11 kohdan a) alakohdan vaatimukset yhdessä ehdotetun 7 b §:n kanssa.

**7 b §. Ilmoitus tieliikenteessä työntekijöiden lähettämisestä alihankinnassa.** Pykälässä säädettäisiin tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankintatilanteissa sovellettavasta ilmoituksesta. Lähettävän yrityksen olisi ennen työnteon aloittamista tehtävä IMI-järjestelmässä ilmoitus työntekijän tai työntekijöiden lähettämisestä Suomeen valtioiden rajat ylittävän palveluntarjontaa koskevan alihankintasopimuksen perusteella tiekuljetusten palvelujen tarjoamisesta. Ilmoituksen tulisi sisältää seuraavat tiedot:

- 1) myönnetyn liikenteenharjoittajan yhteisön liikenneluvan numeron;
- 2) toimivaltaisen liikenteestä vastaavan henkilön tai muun yhteyshenkilön yhteystiedot sijoittautumisjäsenvaltiossa, jonka tehtävänä on vastata viranomaisten kyselyihin sekä vastaanottaa asiakirjoja tai ilmoituksia;
- 3) kuljettajan henkilöllisyys, asuinpaikan osoite ja ajokortin numero;
- 4) kuljettajan työsopimuksen alkamispäivä ja siihen sovellettava lainsäädäntö;
- 5) lähettämisen suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä;
- 6) tieto käytettävän moottoriajoneuvojen rekisteritunnuksista;
- 7) tieto siitä, onko palvelu tavaroiden tai matkustajien kuljetusta, kansainvälistä kuljetusta tai kabotaasikuljetusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tehtävästä täydennysilmoituksesta, jos 1 momentissa mainitut tiedot muuttuisivat. Työn jatkamisen edellytyksenä olisi, että lähettävä yritys tekee täydennysilmoituksen IMI-järjestelmään välittömästi muutosten tapahtuessa.

Edellä mainituilla ehdotuksilla toteutettaisiin muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 11 kohdan a alakohdan vaatimukset

**8 §. Edustajan asettaminen.** Pykälään 2 momenttiin esitetään tehtäväksi lähetettyjen kuljettajien erityissääntelystä johtuva soveltamisalarajaus. Edustajan asettamisvaatimusta ei sovellettaisi alihankintana tehtäviin kuljetuspalveluihin ja lähettämistilanteisiin, joissa tulee sovellettavaksi ainoastaan uusi ehdotetun 7 b §:n mukainen ilmoitusmenettely IMI-tietojärjestelmän kautta. Uudella sääntelyllä pyritään luomaan EU-tason ratkaisu tukemaan alihankintana tehtävissä rajat ylittävissä kuljetuksissa yhdenmukainen ilmoittamiskäytäntö ja valvonta tukemaan parempaa tiedonsaantia kohdemaassa tehtävistä kuljetuksista. Ehdotettu muutos koskisi ainoastaan alihan-

kintatilanteita ja siten edustajavaatimusta sovellettaisiin jatkossakin vuokratyöhön ja yritysryhmän sisäisiin siirtoihin ja kabotaasiliikenteen nykytilaa vastaavasti rajat yli tapahtuvissa lähettämisisissä.

Ehdotus vastaisi muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 11 kohdan vaatimuksia, jonka mukaan poiketen siitä, mitä lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivin 9 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat edellyttää ainoastaan kohdassa säädettyjä kuljettajien lähettämiseen liittyviä hallinnollisia vaatimuksia ja valvontatoimenpiteitä. Näitä vaatimuksia ovat 1 artiklan 11 kohdan a) alakohdan mukaan IMI-järjestelmän kautta tehtävä ilmoitus. Tästä ehdotetaan säädettäväksi esityksen 7 b §:ssä. Lisäksi sallittua on b) alakohdan mukaan säätää velvoitteesta pitää kuljettajan saatavilla tiettyjä tietoja kuljetuksen aikana valvontaa varten. Tästä ehdotetaan säädettäväksi ehdotuksen 10 a §:ssä. Sallittua on myös c kohdan mukaan tietojen jälkikäteinen toimittaminen viranomaisen pyynnöstä kuljetuksen päättymisen jälkeen, josta ehdotetaan säädettäväksi 10 b §:ssä.

**10 §.** *Velvollisuus pitää saatavilla tietoja lähetetyistä työntekijöistä Suomessa.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi momentti, jossa säädettäisiin tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankinnassa sovellettavat säännökset 10 §:ssä säädetyin osalta. Alihankintana suoritettaviin kuljetuksiin ja kuljettajiin sovellettaisiin ainoastaan 1 momentin 4 kohtaa työntekijän työnteko-oikeuden perusteesta ja muutoin ehdotettua 10 b §:ää tieliikenteen erityissääntelyn johdosta. Siten jatkossa 10 §:n 1 – 4 momenttien säännöksiä sovellettaisiin tieliikenteen kuljetuspalveluihin, kun kyse on vuokratyöstä tai yritysryhmän sisäisestä siirrosta taikka kabotaasikuljetuksesta, ja lähetettävän yrityksen tulee pitää saatavilla kirjallisesti Suomessa koko lähettämisen keston ajan nämä tiedot. Alihankintatilanteissa tulisi sovellettavaksi vain työnteko-oikeutta koskevan vaatimuksen soveltaminen ja ehdotetun uuden 10 b §:n vaatimukset.

Tämä toteuttaa muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 11 kohdan b alakohdan vaatimuksen (ks. 10 a §:n perustelut). Muutosdirektiivissä (EU) 2020/1057 ei säädetä työnteko-oikeudesta tai kolmansien maiden työntekijöiden asemasta suoraan. Lähetettyjen työntekijöiden sääntelyn osalta kolmansien maiden yritykset eivät saa saada suotuisampaa kohtelua, joten lakia sovelletaan samoin EU:sta tai kolmansista maista lähetettäviin työntekijöihin.

**10 a §.** *Tienvarsitarkastuksissa vaadittavat asiakirjat alihankinnassa.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin alihankintana suoritettavissa tieliikenteen kuljetuspalveluiden osalta työntekijän huolehtimisvelvollisuutta koskeva säännös koskien tiettyjen asiakirjojen ja tietojen saatavilla pitämisestä tienvarsitarkastuksissa. Työntekijän eli liikenteenharjoittajan velvollisuus olisi huolehtia siitä, että kuljetusten valvontaa varten tienvarsitarkastuksissa olisi valvontaviranomaisten saatavilla ehdotuksen tietyt asiakirjat ja tiedot tukemaan tienvarsitarkastuksia. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamista valvovat liikennepalvelulain ja lähetettyjen lain mukaisesti poliisi-, tulli- ja rajaviranomaiset sekä työsuojeluviranomainen. Riittävää olisi se, että vaadittavat asiakirjat olisivat saatavissa tarkastuksen yhteydessä joko paperisessa tai sähköisessä muodossa. Vaadittavat asiakirjat ja tiedot olisivat 1 kohdan mukaan 7 b §:ssä tarkoitettu lähettämisilmoituksesta jäljennös, 2 kohdan mukaan todisteet vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutettavasta kuljetuspalvelusta eli rahti-asiakirja käytännössä ja 3 kohdan mukaan ajopiirturin tiedot. Ehdotuksen mukaan yksinomaan työntekijän vastuulla olisi huolehtia siitä, että edellä mainitut asiakirjat ja tiedot ovat kuljetuksen aikana saatavilla.

Pykälän 2 kohdassa säädettäisiin puolestaan kuljettajan velvollisuudesta esittää valvontaviranomaisen pyynnöstä edellä 1 momentissa tarkoitettut asiakirjat ja selvitykset tienvarsitarkastuksessa. Siten tienvarsitarkastuksen toteuttaminen edellyttäisi työnantajan huolehtimisvelvoitteen täyttämistä ja kuljettajan yhteistyötä viranomaisen kanssa asiakirjojen ja tietojen esittämistä valvovalle viranomaiselle.

Edellä mainitut ehdotukset toteuttavat muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 11 kohdan b alakohdan vaatimuksen. Sen mukaan liikenteenharjoittajan velvollisuus on varmistaa, että kuljettajan saatavilla on paperisessa tai sähköisessä muodossa kuljetukseen liittyvät asiakirjat. Lisäksi kuljettajan velvollisuus on säilyttää ja asettaa saataville nämä asiakirjat, jos niitä pyydetään tienvarsitarkastuksessa. Nämä asiakirjat ovat seuraavat:

- i) kopio IMI-järjestelmän kautta toimitetusta työntekijän lähettämistä koskevasta ilmoituksesta;
- ii) todisteet vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, kuten sähköinen kuljetusasiakirja (e-CMR) tai asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen todisteet;
- iii) ajopiirturirekisterit ja erityisesti niiden jäsenvaltioiden maatunnukset, joissa kuljettaja oli harjoittaessaan kansainvälistä maantiekuljetusta tai kabotaasikuljetusta, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 rekisteröintiä ja rekisterien ylläpitoa koskevien vaatimusten mukaisesti.

Edellä mainitun ii alakohdassa tarkoitettu todistus kuljetustoiminnasta perustuu käytännössä rahtisopimukseen ja kuljetuksesta tehtävään rahtikirjaan. Rahtitieto kansainvälisissä tiekuljetuksissa perustuu yleissopimukseen tavarankansainvälisestä rahtisopimuksesta (CMR). Sopimuksen mukaisesti kansainvälisessä kuljetuksessa on oltava mukana rahtikirja, joka on esitettävä kuljetuksia valvovalle viranomaiselle. Rahtikirja toimii myös kuljetussopimuksena, mikäli muuta ei toteen näytetä. Rahtikirjassa määritellään lähettäjän, vastaanottajan ja rahdinkuljettajan velvollisuudet ja vastuut, vakuuttaminen ja rahdin maksaminen tavarankuljetettavaksi ottamisen ja sen vastaanottamisen välisenä aikana. Rahtikirjalla on myös kuljetusten tullivalvontaan liittyviä näkökohtia. Rahtikirjassa tulee olla pakollisena tietosisältönä:

a) tekopaikka ja -aika; b) lähettäjän nimi ja osoite; c) rahdinkuljettajan nimi ja osoite; d) tavarankuljetettavaksi ottamispaikka ja -aika sekä määräpaikka; e) vastaanottajan nimi ja osoite; f) tavaralajin yleisesti käytetty nimitys ja pakkaustapa sekä, kun kysymys on vaarallisesta tavarasta, sen yleisesti hyväksytty nimitys; g) kollojen määrä, niiden erityismerkit ja numerot; h) tavarankokonaismassa tai sen määrä muulla tavoin ilmaistuna; i) kuljetukseen liittyvät kustannukset (rahti, lisämaksut, tullimaksut ja muut sopimuksen tekemisen ja tavarankuovuttamisen välisenä aikana syntyvät kustannukset); j) tulli- ja muita muodollisuuksia varten tarvittavat ohjeet; k) maininta, että tämän yleissopimuksen määräykset koskevat kuljetusta päinvastaisista määräyksistä huolimatta;

Vapaaehtoisena tietosisältönä rahtikirjassa voi olla tarpeen vaatiessa: a) uudelleenkuormaamis-kielto; b) kustannukset, jotka lähettäjä ottaa maksaakseen; c) tavaraa kuovutettaessa perittävä jälkivaatimuksen määrä; d) tavarankuovutuksen arvo sekä sen perille toimittamiseen liittyvän erityisen etuuden arvo; e) lähettäjän tavarankuovuttamisesta rahdinkuljettajalle antamat ohjeet; f) aika, jonka kuluessa kuljetus on sovittu saatetta-vaksi loppuun; g) luettelo rahdinkuljettajalle annetuista asiakirjoista.

CMR-sopimuksen mukainen rahtikirja voi olla myös sähköinen (eCMR). Tietosisältö sähköisessä formaatissa olevassa rahtitiedossa on vastaava paperiselle asiakirjalle asetettujen vaatimusten kanssa. Lisäksi eCMR:lle on asetettu sähköisen tiedon jäljitettävyyteen ja luotettavuuteen liittyviä vaatimuksia.

Euroopan Unionissa 2024–2025 sovellettavaksi tuleva eFTI-asetus velvoittaa kaikki EU-jäsenmaiden toimivaltuutensa nojalla relevantit viranomaiset vastaanottamaan sähköinen rahtitieto, mikäli toimija haluaa sen sähköisessä muodossa esittää. Sähköisen eFTIn rakenne muistuttaa

eCMR:n rakennetta, mutta ne eivät ole sama asia. Kansainvälisen sopimuksen mukainen eCMR on sähköisesti esitetty rahtitieto, ja eFTI on EU-tason sääntelyä vastaavasta asiasta. EU-tason eFTI-asetuksessa tavoitellaan eCMR:iin verrattuna laajaa yhteen-toimivuutta, jolloin käytännössä valvontaviranomainen pääsisi rahtitietoon toimivaltuutensa nojalla ilman kuljetushenkilöstön toimia, kuten eCMR toimii tällä hetkellä. Rahtitieto luodaan talouden toimijan (kuljetusyrityksen, logistiikkatoimijan tms.) järjestelmässä ja se tulee sertifioida viranomaisen toimesta.

Rahtitiedon käyttö lähetettyjen työntekijöiden valvonnassa tukee valvontatoimenpidettä. Kuljetuksen tiedot muun muassa sen lähtöpaikka ja määräpaikka selviävät tietoa hyödyntämällä. Samoin kuljetushenkilöstö on velvollinen osoittamaan rahtitiedolla kaikki suorittamansa kuljetustoimet kansainvälisen kuljetuksen aikana (esimerkiksi useat kuljetukset.) Tätä tietoa pystytään vertaamaan älykkästä ajonvalvontalaitteesta tulevaan tietoon, joka sisältää muun muassa ajoneuvon sijainnin kolmen tunnin välein. Näin voidaan varsin tarkasti määrittää ajoneuvon liikkeet ja sitä kautta kuljettajatoimet myös ajassa taaksepäin. Sähköinen rahti-tieto yleistyessään ja 2023 EU-liikkuvuuspaketin myötä EU-alueella käyttöön otettava GEN 2 älykäs ajon-valvontalaite parantavat niistä saatavan tiedon luotettavuuden tasoa ja yhdessä ne luovat varsin hyvän kanavan myös kansainvälisissä kuljetuksissa toimivan henkilöstön työehtojen, työaikojen tai palkkauksen valvontaan

**10 b §.** *Tietojen antaminen työsuojeluviranomaiselle.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin työnantajan velvollisuudesta antaa tietoja työsuojeluviranomaiselle lähettämiskauden päättymisen jälkeen viranomaisen pyynnöstä. Pykälässä säädettäisiin siitä, mitä tietoja viranomaiselle tulisi antaa maasta poistumisen jälkeen. Näitä tietoja olisivat työntekijän työehtoihin liittyvät tiedot, joista esitetään säädettäväksi 1–3 kohdissa. Pykälän 1 kohdan mukaan jälkikäteen olisi annettava tieto työntekijän työaikakirjanpidosta Suomessa tehdystä työstä, 2 kohdan mukaan todistus palkanmaksun suorittamisesta ja 3 kohdan mukaan tieto työsuhteeseen sovellettavista työehdoista. Työsuojeluviranomaiselle tulisi kuljettajan lähettämiskauden jälkeen antaa tiedot pyydettäessä myös kuljetuspaleluista 4 ja 5 kohtien perusteella. Työntekijän olisi annettava tieto kuljetuspalvelusta, mikä tarkoittaisi käytännössä 10 a §:n 2 kohdan mukaan rahtiasiakirjaa ja myös ajopiirturin tietoja 10 a §:n 3 kohdan mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin 1 momentissa tarkoitettujen tietojen antamisesta. Työsuojeluviranomaisen pyytämät tiedot työnantajan tulisi antaa IMI-järjestelmän kautta viimeistään kahdeksan viikon kuluessa.

Ehdotukset toteuttava muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 11 kohdan c alakohdan vaatimuksen. Sen mukaan liikenteenharjoittajan velvollisuus on lähettää IMI-järjestelmän yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän välityksellä lähettämiskauden jälkeen sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten suorasta pyynnöstä, johon lähettäminen tapahtui, kopiot tämän kohdan b alakohdan ii ja iii alakohdassa tarkoitetuista asiakirjoista sekä asiakirja-aineisto, joka liittyy kuljettajan palkkaukseen lähettämisaikajalta, hänen työnsopimuksensa tai vastaava asiakirja neuvoston direktiivin 91/533/ETY (21) 3 artiklan merkityksessä, kuljettajan työskentelyyn liittyvä työaikakirjanpito ja todistus palkanmaksun suorittamisesta.

Liikenteenharjoittajan on lähetettävä asiakirja-aineisto IMI-järjestelmään yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän kautta viimeistään kahdeksan viikon kuluessa pyynnön esittämispäivästä. Mikäli liikenteenharjoittaja ei toimita pyydettyä asiakirja-aineistoa kyseisessä määräajassa, sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, johon lähettäminen tapahtui, voivat IMI-järjestelmän kautta pyytää sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisia viranomaisia avustamaan lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivin 6 ja 7 artiklan mukaisesti. Kun tällainen keskinäistä avunantoa koskeva pyyntö esitetään, liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenval-

tion toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava pääsy lähettämistä koskevaan ilmoitukseen ja muihin asiaankuuluviin tietoihin, jotka liikenteenharjoittaja on toimittanut IMI-järjestelmän yhteydessä olevan julkisen käyttöliittymän kautta.

Sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että ne toimittavat pyydetyn asiakirja-aineiston lähettämisen kohteena olleen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille IMI-järjestelmän välityksellä 25 työpäivän kuluessa keskinäistä avunantoa koskevan pyynnön esittämisestä.

**35 §. Laiminlyöntimaksu.** Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi tieliikenteen erityis sääntelyn johdosta tehtyjen muutosten vuoksi tarpeelliset, direktiivin toimeenpanoa ja valvontaa tukevat seuraamukset ehdotettujen hallinnollisten velvollisuuksien rikkomisesta sekä laiminlyöntimaksun määräämistä koskevat muutokset, kun lähettävä yritys ei toimita tietoja työsuojeluviranomaisen pyynnöstä lähettämisen jo päätyttyä.

Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin 7 b §:ssä ehdotetun ilmoituksen rikkominen. Siten tieliikenteen kuljetuspalveluiden alihankintatilanteissa IMI-järjestelmään tehtävän ilmoituksen laiminlyönnistä seuraisi vastaava seuraamus kuin mitä on säädetty voimassa olevan 7 §:n mukaisen ilmoituksen laiminlyönnistä. Laiminlyöntimaksu voitaisiin määrätä, jos ilmoitusta ei olisi tehty tai se olisi tehty puutteellisesti. Laiminlyöntimaksu voitaisiin määrätä myös, jos täydennysilmoitusta ei olisi tehty muutoksista huolimatta. Muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 lähtökohta on se, että tiedot tulisi olla koko ajan ajantasaisina.

Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi uusi 4 ja 5 kohdat. Työnantajalle, joka laiminlöisi 4 kohdan mukaan pitää saatavilla 10 a §:n 1 momentissa tarkoitettuja asiakirjoja, tai 5 kohdan mukaan laiminlöisi antaa tietoja työsuojeluviranomaiselle 10 §:ssä ja 10 b §:ssä säädetyn mukaisesti, voitaisiin määrätä laiminlyöntimaksu hallinnollisena seuraamuksena. 10 §:n 4 momentissa säädetään lähettävän yrityksen velvollisuudesta säilyttää 10 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot kaksi vuotta lähetettyinä olon päättymisestä. 10 b §:ssä säädettäisiin lähettävän yrityksen velvollisuudesta antaa IMI-järjestelmän kautta pyydetty tiedot viimeistään kahdeksan viikon kuluessa.

35 §:n 5 kohtaa koskevalla muutoksella parannettaisiin ja tehostettaisiin työsuojeluviranomaisen valvontaedellytyksiä, koska tietojen toimittamisen laiminlyönti sanktioitaisiin kaikissa tapauksissa lähettämisen päätyttyä. Tällä muutoksella lähettävät yritykset saatettaisiin yhdenvertaiseen asemaan.

Tienvarsilla tarkastuksia suorittavat viranomaiset voivat liikennepalvelulain 202 §:ään ehdotetun lisäyksen mukaisesti keskeyttää ajon, jos ehdotuksen 10 a §:ssä tarkoitettuja asiakirjoja tai tietoja ei ole saatavissa. Esimerkiksi tilanteissa joissa kuljettaja olisi haluton niitä esittämään eikä näitä tietoja olisi muutoinkaan saatavilla, voisi viranomainen keskeyttää kuljetuksen. Kuljetuksen keskeytyminen on tehokas toimenpide varmistamaan sen, että vaaditut tiedot ja asiakirjat esitetään.

#### **7.4 Ylikuormamaksusta annetun lain muuttamisesta**

**16 §. Kuljetustehtävän antajan tai tilaajan korvausvastuu.** Nykyisin ylikuormamaksun suorittaneella liikenteenharjoittajalla on oikeus saada maksun määrä kokonaan tai osaksi takaisin kuljetustehtävän antajalta. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi niin, että liikenteenharjoittajalla on oikeus kuljetustehtävän antajan lisäksi saada ylikuormamaksun määrä kokonaan tai osaksi takaisin myös kuljetuksen maksaneelta ja vastaanottaneelta tilaajalta.



Lisäksi pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan esitettyä laajennusta kuljetuksen tilaajaan. Pykälään lisättäisiin myös kuvaus siitä, että kuljetustehtävän antajan tai kuljetuksen tilaajan tulee olla vaikuttanut tietoisesti kuljetuksen suorittajan ajamiseen ylikuormalla. Kyseisellä lisäyksellä varmistetaan ylikuormamaksun korvausvastuun siirtyminen tarvittaessa myös kuljetuksen maksaneelle ja vastaanottaneelle tilaajalle, koska kuljetustehtävän antaja voi olla myös kolmas osapuoli.

## **8 Lakia alemman asteinen sääntely**

### *Ajopiirturikorttien myöntäminen ja poikkeukset ajopiirturin käytössä*

Muutosasetuksesta (EU) 2020/1054 tulevien uusista säännöksistä johtuen säädöshankkeen yhteydessä muutetaan valtioneuvoston asetusta (507/2018) ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä. Esitys valtioneuvoston asetusalueeksi lähetettiin lausunnoille 7.4.2021 ja lausuntoaika päättyi 4.5.2021. Liikennepalvelulain 43 §:n 3 momentin mukaisesti voidaan valtioneuvoston asetuksella säätää ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten kansallisesta soveltamisesta ja saman lain 44 §:n 6 momentin mukaisesti voidaan valtioneuvoston asetuksella säätää tarkempia säännöksiä ajopiirturikorttien hakeemisesta ja uusimisesta.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 26 artiklaan lisätyn uuden 7 a kohdan mukaisesti kansallinen toimivaltainen viranomais voi vaatia kuljettajakortin haltijaa korvaamaan kortin uudella, jos se on asiaankuuluvien teknisten eritelmien noudattamiseksi tarpeen. Suomessa ajopiirturikorttien myöntämisestä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto. Ehdotus lisäyksestä tehtiin valtioneuvoston asetuksen 4 §:ään.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklassa on listattu kansalliset poikkeusmahdollisuudet kuljettajan ajo- ja lepoaikojen soveltamisessa ja ajopiirturin käytön poikkeuksista on säädetty ajopiirturiasetuksen 3 artiklassa. Liikkuvuuspaketin säädökset antoivat jäsenvaltioille mahdollisuuden vapauttaa kuljettajat ajo- ja lepoaikojen soveltamisessa, jotka kuljettavat ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, joita käytetään rakennuskoneiden kuljettamiseen rakennusyrityksen lukuun 100 kilometrin säteellä yrityksen toimipaikasta, edellyttäen että ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö sekä kuljettajat, jotka kuljettavat valmisbetonin toimituksiin tarkoitettuja ajoneuvoja. Kansallista poikkeusmahdollisuutta on ehdotettu valmisbetonin toimituksiin tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajien ajopiirturin käyttöön.

Samassa yhteydessä ehdotettiin korjattavaksi myös ajo- ja lepoaika-asetukseen viittaavat käännösvirheet liittyen kansallisiin poikkeuksiin elävien eläinten kuljetukseen sekä rahan ja/tai arvoesineiden kuljettamiseen tarkoitettujen ajoneuvojen ajopiirturin käytössä. Muutokset tehtäisiin valtioneuvoston asetuksen 7 §:ään. Lausuntojen pohjalta esitetään korjattavaksi myös 7 §:n 1 kohdan poikkeus liittyen kuljettajiin, jotka ajavat maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavan yrityksen kuljetuksia sen omassa yritystoiminnassa enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta. Lisäksi valtioneuvoston asetuksen 8 §:stä korjattaisiin termejä.

### *Valvontaviranomaisten työnjako ja täytäntöönpano*

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin muutokset saattavat vielä aiheuttaa tarpeita säätää nykyistä tarkemmin valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta. Liikennepalvelulain 43 § 3 momentin mukaisesti valtioneuvoston asetuksella voidaan tarpeen vaatiessa säätää valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta.

Yhtenäisen riskiperusteisen ammattiliikenteen valvonnan varmistamiseksi tulee jäsenvaltiolla olla kansallinen valvontastrategia, josta tulisi ilmetä viranomaisyhteistyön määrä ja laatu sekä yhteistarkastusten sisältö. Valvontastrategiassa tulisi olla myös tarkempi kuvaus valvonnan riskiperusteisesta kohdentamisesta, joten on mahdollista, että valvontaviranomaisten työnjaosta ja täytäntöönpanosta säädetään valtioneuvoston asetus säädöshankkeen puitteissa.

### **9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset**

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 1.2.2022.

Liikennepalvelulain 5 §:n 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi siirtymäsäännös siihen, että Y-tunnus on jatkossa henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytys. Niiden henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoiden, joille ei ole lain voimaantulohetkellä annettu Y-tunnusta, tulee hankkia Y-tunnus viimeistään 30.4.2022.

Liikennepalvelulain 16 §:n 1 ja 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi siirtymäsäännös palveluntarjoajan Y-tunnuksen jälkikäteisestä ilmoittamisesta tavaraliikenteeseen rekisteröitymisessä. Niiden liikennepalvelulain 16 §:ssä mainittujen palveluntarjoajien, jotka eivät ole lain voimaantulohetkellä ilmoittaneet voimassa olevaa Y-tunnusta, ilmoittaa se Liikenne- ja viestintävirastoon viimeistään 30.4.2022.

Liikennepalvelulain 17 §:n 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi siirtymäsäännös henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun tavaraliikenteen palveluntarjoajan liikenteessä käyttämän ajoneuvon ilmoittamisessa sen yksinomaiseen hallintaan. Lisäksi siirtymäsäännöstä sovelletaan liikennepalvelulain rangaistussäännökseen 262 a § siltä osin, kun on kyse ajoneuvon rekisteröinnistä yksinomaiseen hallintaan. Niiden liikennepalvelulain 17 §:n 2 momentissa mainittujen henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoiden ja 16 §:ssä tarkoitettujen tavaraliikenteen palveluntarjoajien, jotka eivät ole lain voimaantulohetkellä ilmoittaneet liikenteessä käyttämäänsä ajoneuvoa yksinomaiseen hallintaan Liikenne- ja viestintävirastoon, tulee tehdä kyseinen ilmoitus viimeistään 30.4.2022.

### **10 Toimeenpano ja seuranta**

Eduskunta on vastauksessaan (EV 27/2017 vp) hallituksen esityksestä liikennepalvelulaiksi lausunut, että eduskunta edellyttää valtioneuvoston huolehtivan siitä, että luvanvaraista liikennettä koskevan sääntelyn noudattamista koskevan viranomaisvalvonnan tulee säilyä tehokkaana. Lisäksi eduskunta edellytti, ettei harmaaseen talouteen tai markkinahäiriöihin liittyviä ilmiöitä tule syntyä. Tämä hallituksen esitys vastaa siis osaltaan kyseiseen eduskunnan lausumaan, jotta jatkossa valvontaviranomaisilla olisi enemmän valvonnan keinoja tieliikenteen ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä.

### **11 Suhde muihin esityksiin**

Hallituksen esitys liikennepalvelulain muuttamisesta (HE 176/2020) annettiin eduskunnalle 15.10.2020 ja hyväksyttiin eduskunnassa 7.4.2021. Tasavallan presidentti vahvisti 9.4.2021 lain liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja lain tieliikennelain 155 ja 171 §:n muuttamisesta ja lait tulevat voimaan 1 päivänä toukokuuta 2021. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta sisältää taksiliikenneluvan hakemisen edellytykseksi tulevan vaatimuksen Y-tunnuksesta. Vastaavaa sääntelyä ehdotetaan tässä esityksessä henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakemisen ehdoksi.

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta, jonka perusteella lakiin lisättäisiin uusi säännös tavaraliikenteen ohjauksesta ja hallinnasta maantieraja-asemilla, annetaan eduskunnalle keväällä 2021. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2021.

Hallituksen esitys ilmailulain (nyk. 864/2014) ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamiseksi annetaan eduskunnalle syksyn 2021 aikana. Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi ilmailulakia, liikennepalvelulakia, sähköisen viestinnän palveluista annettua lakia ja rikoslakia.

## **12 Suhde talousarvioesitykseen**

## **13 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys**

Esitys sisältää perustuslaissa elinkeinovapaudesta sekä säädösvallan siirrosta säädetyn kannalta merkityksellisiä ehdotuksia.

### **13.1 Elinkeinovapauden toteutuminen**

Perustuslain 18 §:n mukaan jokaisella on oikeus hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Eduskunnan perustuslakivaliokunta on myöhemmin katsonut, ettei elinkeinovapautta saa rajoittaa ilman erittäin pätevää syytä, jollaisena voidaan pitää esimerkiksi henkilöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemista tai muita tärkeitä ja vahvoja yhteiskunnallisia intressejä.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään arvioinut, että perustuslain 18 §:n 1 momentin ilmaisu ”lain mukaan” viittaa mahdollisuuteen rajoittaa säännöksessä turvattua oikeutta lailla (PeVL 9/2005 vp, PeVL 23–24/2000 vp ja PeVL 4/2000 vp). Perustuslakivaliokunta on katsonut esimerkiksi elinkeinotoiminnan luvanvaraistamisen olevan mahdollista perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävistä syistä (PeVL 9/2005 vp ja PeVL 14/2004 vp). Sääntelyn sisällön osalta perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta (PeVL 10/2012 vp, PeVL 19/2009 vp ja PeVL 16/2003 vp). Elinkeinovapauden rajoitusten tulee täyttää yleiset perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat edellytykset (PeVL 65/2014 vp ja PeVL 14/2004 vp).

Perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytyksien nojalla perusoikeusrajoitusten on oltava myös ihmisoikeusvelvoitteiden kannalta sallittavia. Elinkeinovapautta ei ole sellaisenaan turvattu Euroopan ihmisoikeussopimuksessa tai Yhdistyneiden kansakuntien, jäljempänä YK, alaisissa ihmisoikeus-sopimuksissa. YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen 23 artiklaan sisältyy työn valinnan vapaus. Elinkeinovapaus sisältyy Euroopan unionin perusoikeuskirjaan. Sen 16 artiklan mukaan elinkeinovapaus tunnustetaan unionioikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti. Euroopan ihmisoikeussopimuksen 1. lisäpöytäkirjan 1 artikla suojaaa omaisuudensuojaa ja sen on katsottu suojaavan välillisesti myös elinkeinotoimintaa. Kyseistä oikeutta voidaan rajoittaa laajasti lailla julkisten intressien turvaamiseksi.

*Lupaehdot ja luvan peruuttaminen*

Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan<sup>41</sup> katsonut, että laissa säädettyjen elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoitusten olennaisen sisällön, kuten rajoittamisen laajuuden ja edellytysten, pitää ilmetä laista. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden.

Henkilö- ja tavaraliikennelupaa koskevaan 5 §:ään ehdotettava vaatimus Y-tunnuksesta luvan myöntämisen edellytyksenä ei katsota rajoittavan elinkeinonharjoittamisen vapautta, sillä jo tälläkin hetkellä Y-tunnus on vaadittu ennen liikennöinnin aloittamista. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämiseksi asetettu uusi edellytys on kuvattu säännöksessä tarkkarajaisesti ja täsmällisesti. Vaatimus on luvanhakijan kannalta ennustettava. Muut henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämistä koskevaan 5 §:ään tehtävät muutokset tiettyjen lupaehtojen poistamisesta perustuvat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen muutosasetukseen (EU) 2020/1055 ja käytännössä tarkoittavat lupaehtojen keventymistä.

Ehdotettavien hyvämaineisuutta koskevaan 8 §:ään lisättäväksi ehdotettujen rikosluokkien ei katsota rajoittavan elinkeinon harjoittamisen vapautta henkilö-, tavara- tai taksiliikenteen osalta, sillä jo tällä hetkellä hyvämaineisuus tulee arvioida ennen luvan myöntämistä ja lisättävät rikosluokat on täsmällisesti ja tarkkarajaisesti määritelty.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoiden lisäksi 8 §:ä sovelletaan myös taksiliikenneluvan haltijoille. Tästä erillisenä lupana tulee lisäksi taksinkuljettajan hankkia ajolupa, mitä käytäntöä ei ole henkilö- ja tavaraliikenteessä ja ajoluvan ehdoissa on rikosluokkien osalta yhteneväisyyksiä hyvämaineisuuden arviointiin. Tästä syystä eri yhteyksissä saatetaan käsittää, että sama henkilö tulee samojen seuraamusten osalta arvioitavaksi kahteen kertaan ja kaksoisrangaistavuuden määritelmä täyttyy. Taksiliikennelupa ja taksinkuljettajan ajolupa ovat kuitenkin kaksi erillistä lupaa, jotka on tarkoitettu eri tarkoituksiin, eivätkä ne näin ollen ole verrannollisia. Taksinkuljettajan ajoluvan saamisen ehdot ovat ehdottomia, eivätkä ne sisällä viranomaisen harkintaa toisin kuin hyvämaineisuuden edellytysten arviointi, jossa viranomaisella on laissa määritellyt arviointiperusteet, joiden mukaan tekoa voidaan sopimattomuuden näkökulmasta arvioida.

Ehdotus, jonka mukaan vankeusrangaistuksen tarkastelujaksoa pidennettäisiin kahdesta vuodesta viiteen vuoteen nostaisi tarkastelujakson saman pituiseksi kuin hyvämaineisuuden tarkastelusta on säädetty muun muassa rautatieliikenteessä ja kaupunkiraideliikenteessä vankeusrangaistusten osalta. Korkein hallinto-oikeus on taksinkuljettajan ajolupaa ja sen myöntämisen estettä tarkastelevassa päätöksessään KHO:2018:85 arvioinut perustuslainmukaisuutta tapauksessa, jossa ajolupa jätettiin uusimatta viiden vuoden tarkasteluajanjakson aikana saadun sakkorangaistuksen ja ajokiellon vuoksi. Kyseessä olevassa tapauksessa ajanjakson aikana tekojen kohdalla ei erikseen arvioitu tekojen vaikutusta sopivuuteen vaan ne olivat aina osoitus sopimattomuudesta ja siten estivät luvan myöntämisen ja siten hakijalta oikeuden harjoittaa ammattia ollen näin ristiriidassa perustuslain kanssa. Kyseisessä tapauksessa luvan esteen ongelmallisuus elinkeinovapauden ja suhteellisuusvapauden näkökulmasta muodostui ensinnäkin säännöksen ehdottomuudesta eli siitä, että se ei mahdollistanut viranomaisen harkintaa ja toisaalta ongelmallisuus johtui siitä, että estevaikutus ulottui varsin pitkänä pidettävälle viiden vuoden ajalle. Nyt ehdotetussa muutoksessa on kyse hyvämaineisuuden arvioinnista, jossa viranomaisella on mahdollisuus hyvämaineisuutta arvioitaessa ottaa mainetta vaarantavana tekijänä huomioon vankeusrangaistus ja tämän jälkeen katsoa, onko hakija sen ja muiden hyvämaineisuuteen vaikuttavien seikkojen vuoksi ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä.

---

<sup>41</sup> PeVL 19/2002

nettä. Tällöin viranomaisella on laissa määritellyt arviointiperusteet, joiden mukaan tekoa voidaan sopimattomuuden näkökulmasta arvioida. Ehdottomuuden tai pitkän estevaikutuksen ei siten voida katsoa täyttyvän ehdotettavassa tarkastelujakson pidentämisessä.

Ehdotettujen muutosten katsotaan olevan elinkeinovapauden näkökulmasta täsmällisiä ja tarkkarajaisia ja rajoittamisen laajuus ja edellytykset ilmenevät laista. Lupaehtoja koskevan ehdotuksen katsotaan olevan perustuslain näkökulmasta ongelmaton.

Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttavana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamisen mahdollisuuden vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin sekä siihen, että luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen. Luvan peruuttaminen nähdään olevan perustuslain näkökulmasta ongelmaton ja oikeasuhtainen asetettuun tavoitteeseen nähden.

#### *Palveluntarjoajan rekisteröitymisvelvollisuus tavaraliikenteessä*

Perustuslakivaliokunta on käytännössään rinnastanut elinkeinotoiminnan aloittamisen edellytykseksi säädettyä rekisteröitymisvelvollisuuden valtiosääntöoikeudellisesti luvanvaraisuuteen ja tarkastellut tällaista sääntelyä perustuslaissa turvatuun elinkeinovapauden ja elinkeinotoiminnan luvanvaraistamiselle asetettujen vaatimusten näkökulmasta.

Ehdotettu liikennepalvelulain 16 §:n sääntely palveluntarjoajan, joka on luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, rekisteröitymisvelvollisuuden laajentamisesta Y-tunnuksen toimittamiseen Liikenne- ja viestintävirastoon voidaan katsoa olevan elinkeinovapauden rajoituksen näkökulmasta erittäin vähäinen. Esimerkiksi liikennepalvelulain 14 §:ssä elinkeinonharjoittajalla tarkoitetaan jo palveluntarjoajaa, joka on kaupparekisterilain (129/1979) 3 §:n 1 momentin mukaan velvollinen tekemään perusilmoituksen, jolloin se yritys- ja yhteisötietojärjestelmään kirjaamisen jälkeen saa myös Y-tunnuksen. Rekisteröitymisen ehtojen ei katsota olevan ankaria tavoiteltavaan päämäärään nähden eivätkä ne siten muodosta yrittäjille tosiasiallista estettä haiketta tälle alalle.

#### *Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti*

Liikennelupien ajoneuvokohtaisuudesta luovuttiin liikennepalvelulain voimaantulon yhteydessä. Muutoksen yhtenä tavoitteena oli helpottaa sitä, että yhdellä yrityksellä voi olla käytössään useampia ajoneuvoja, joiden määrä voi vaihdella. Ajoneuvon ja luvan haltijan kytkeminen yhteen on aiemmissa perusteluissa nähty rajoittavan näitä mahdollisuuksia. Riittävänä keinona varmistua ajoneuvon asianmukaisesta rekisteröinnistä nähtiin liikennepalvelulain 17 §:n mukainen taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja liikennepalvelulain 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan velvollisuus huolehtia, että sen liikenteessä käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on rekisteröity liikennepalvelulain 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö.

Muutosasetuksesta (EU) 1055/2020 tuleva velvollisuus yhdistää liikenteessä käytettävä ajoneuvo henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijaan on nähty valvonnan yhdenmukaisuuden varmistamiseksi perusteena ottaa käyttöön myös kansallisesta sääntelystä johtuvan liikennepalvelulain 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan kohdalla, joka harjoittaa tavaraliikennettä kokonaisuudessaan alle 3,5 tonnia olevalla kevyellä hyötyajoneuvolla. Vuoden 2022 toukokuussa

myös tavaraliikenneluvan haltija ja sen kansainvälisessä tavaraliikenteessä käytettävä kokonaismassaltaan yli 2,5 ja enintään 3,5 tonnia oleva kevyt hyötyajoneuvo tulee kytkeä yhteen. Jatkossa esimerkiksi tienvarsivalvonnassa olisi epäselvää, ellei lähes mahdotonta erotella tavaraliikenneluvan haltijan ja liikennepalvelulain 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan liikenteessä käyttämä kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia oleva ajoneuvo toisistaan. Tästä johtuen on selkeämpää, että kokonaismassaltaan alle 3,5 tonnia olevia kevyitä hyötyajoneuvoja koskee samat rekisteröintiin liittyvät velvoitteet.

Liikennepalvelulain 17 §:ään ehdotettu henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan ja liikennepalvelulain 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti sen yksinomaiseen hallintaan sekä liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärään rekisteröintiin ehdotettu uusi rangaistussäännös 262 a § arvioidaan olevan oikeasuhtaisia asetettuun päämäärään nähden, eivätkä ne siten muodosta elinkeinonharjoittajille tosiasiallista estettä hakeutua tälle alalle. Lisäksi liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan ja liikennepalvelulain 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan yksinomaiseen hallintaan ainoastaan vahvistaa sen, että kuljetusyrityksen merkittävä tuotannon tekijä on merkitty kuuluvaksi sen liiketoimintaan.

#### *Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin*

Elinkeinovapauden kannalta merkityksellinen kohta tässä esityksessä on tavaraliikennelupa-asetukseen tehdyn muutoksen mahdollistamasta kabotaasiliikenteen sääntöjen soveltamisesta kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten tieosuuteen. Kyseinen kabotaasiliikenteen sääntöjen soveltaminen lisättäisiin liikennepalvelulakiin. Kabotaasiliikenteen säännöt rajoittavat EU:n liikenteenharjoittajien elinkeinovapautta toisessa jäsenvaltiossa. Kabotaasiliikenteen sääntöjen soveltamista yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin on muutosasetuksessa (EU) 2020/1055 perusteltu kokemuksilla, jotka ovat osoittaneet, että yhdistettyjen kuljetusten vapautusta kabotaasiliikenteen säännöstä on järjestelmällisesti käytetty kabotaasiliikenteen väliaikaisen luonteen kiertämiseksi ja perusteena ajoneuvojen jatkuvalla käytöllä muussa jäsenvaltiossa kuin yrityksen sijoittautumisjäsenvaltiossa. Tällaiset hyvän kauppatavan vastaiset käytännöt johtavat kuljettajien sosiaaliseen polkumyyntiin ja vaarantavat kabotaasiliikennettä koskevan oikeudellisen kehyksen noudattamisen. Tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisen kabotaasiliikenteen sääntöjen noudattamista myös yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksissa ollaan esityksessä pidetty tarkoituksenmukaisena ja perusteltuna.

Eräät jäsenmaat ovat vieneet Euroopan unionin tuomioistuimen ennakkoratkaisumenettelyyn ratkaistavaksi merkittävän määrän kanteita<sup>42</sup> Euroopan parlamenttia ja Euroopan unionin neuvostoa vastaan liikkuvuuspaketin tiimoilta vaatien tiettyjen asetus- ja direktiivikohtien kumoamista.

Kanteiden perusteella muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 3 ja 7 kohdalla, siltä osin kuin niissä veloitetaan soveltamaan sääntöjä, jotka koskevat työntekijöiden lähettämistä työhön muihin kuin kahdenvälisiin kansainvälisiin kuljetuksiin ja kabotaasiliikenteeseen, rikotaan yhdenvertaisen kohtelun periaatetta. Kuljetusten valikoiva jakaminen saa aikaan kahdentyyppistä palkkausta saman yrityksen palveluksessa oleville työntekijöille, vaikka he tekevät saman tyyppistä työtä. Näin ollen työntekijöiden lähettämistä koskevia sääntöjä ei ole vahvistettu objektiivisten kriteerien perusteella, jotka ovat kanteissa esitetytjen arvioiden mukaan vastoin Eu-

<sup>42</sup> Muun muassa kanteet; C-541/20, C-542/20, C-543/20, C-544/20, C-545/20, C-546/20, C-547/20, C-548/20, C-549/20, C-550/20, C-551/20, C-552/20, C-553/20, C-554/20 sekä C-555/20.

roopan unionin perusoikeuskirjan 20 artiklassa vahvistettua yhdenvertaisen kohtelun periaatetta. Lisäksi kanteissa on viitattu suhteellisuusperiaatteeseen, jonka perusteella säännöksillä on aiheutettu pienille ja keskisuurille yrityksille lisää hallinnollista työtä, joka ei ole oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden.

Kanteiden mukaan muutosasetuksen (EU) 2020/1054 1 artiklan 6 kohdan d alakohdalla, jossa säädetään kuljetusyritysten velvollisuudesta huolehtia siitä, että kuljettajat palaavat asuinpaikkaansa tai työnantajan toimipisteeseen neljän viikon välein, rikotaan SEUT 45 artiklaa, koska kuljettajille asetetulla velvollisuudella palata asuinpaikkaansa tai työnantajan toimipisteeseen ilman, että heillä on mahdollisuutta valita itse, missä he aikovat viettää lepoaikansa, loukataan heidän vapaata liikkuvuuttaan työntekijöinä sekä SEUT 26 artiklaa ja syrjintäkiellon periaatetta.

Kanteiden mukaan muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 3 kohdalla, siltä osin kuin sillä lisätään liikenteenharjoittaja-asetukseen 5 artiklan 1 kohdan b alakohta, jossa säädetään siitä, että yrityksen käytössä olevien, kansainvälisessä kuljetuksessa käytettävien ajoneuvojen tulee palata johonkin kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevista toimipisteistä vähintään kahdeksan viikon kuluessa sieltä lähdöstään, rikotaan EUT-sopimuksen 3 artiklan 3 kohtaa, SEUT 11 ja SEUT 119 artikloja. Velvollisuudella huolehtia siitä, että kuljettajat ja ajoneuvot palaavat takaisin toimipisteeseen, lisätään liikennettä tyhjillä ajoneuvoilla sekä hiilidioksidipäästöjä. Kanteiden mukaan vaatimukset eivät ole linjassa Euroopan unionin ympäristö- ja ilmastonmuutospolitiikkaa koskevia toimien ja erityisesti Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaan (European Green Deal) sisältyvien ja Euroopan neuvoston vahvistamien tavoitteiden kanssa.

Mahdollinen oikeustapausten uhka on ollut tiedossa jo lainsäädäntöä valmisteltaessa, joten neuvoston ja parlamentin oikeuspalvelut käyttivät neuvotteluiden yhteydessä paljon aikaa sen varmistamiseen, että ratkaisut kestäisivät myös kriittisen tarkastelun. Suomi ei ole osallistunut kanne- ja valitusasioiden käsittelyyn väliintulohakemuksella.

### 13.2 Omaisuuden suoja ja sopimusvapaus

#### *Lähetettyjen kuljettajien erityissääntely*

Työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamista koskevan lain voimaantulosäännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että muutosten voimaantulosäännöstä sovellettaisiin tiekuljetusalan työhön 1 päivään helmikuuta 2022 asti. Voimaantulosäännöksen perusteella soveltamisalan ulkopuolelle jäivät maantieliikenteen työssä palkkausta, kustannusten korvausta, pitkäkestoista lähettämisestä, ennakkoilmoituksen täsmennystä ja vuokratyötä koskevat lisäykset ja muutokset. Näistä säädetään lain 4 a §:ssä, 5 §:n 1–4 momenteissa, 5 a §:ssä, 6 a §:ssä, 7 §:ssä, 7 a §:ssä ja 14 §:ssä. Nämä muutokset saatettaisiin sovellettavaksi tiekuljetusalan työhön 2 päivästä helmikuuta 2022 alkaen kuuden kuukauden siirtymäajan jälkeen. Ehdotuksella saatettaisiin tiekuljetusalan lähetetyt työntekijät yhdenvertaiseen asemaan muiden lähetettyjen työntekijöiden kanssa työehtojen ja palkan määräytymisessä.

Esitys on merkityksellinen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen mukaisten palveluiden tarjoamisen vapauden (SEUT 56 ja 57 artiklat) kannalta ja liittyy myös Euroopan unionin perusoikeusperuskirjan 20 artiklaan yhdenvertaisuudesta.

Säätämisyjärjestyksen kannalta merkityksellisin vaikutuksiltaan on työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 5 a §:n 1 momentin säädös. Suojasäännös tulisi sovellettavaksi tilanteissa, joissa työntekijän lähtöjäsenvaltiossa työnantajalla ei ole joko lain tai käytännön perusteella velvoi-

tetta kustantaa lähettämistä aiheutuvia lisäkustannuksia lähetetyille työntekijälle työntekomaahan matkustamisesta ja siellä majoituksen järjestämisestä, tai niissä tapauksissa, joissa asiasta ei olisi sovittu lähettävän yrityksen ja työntekijän välillä. Ehdotuksella pyritään sovittamaan alkuperämaan ja työntekomaan sääntely siten, että alkuperämaan mukaan määräytyvä tai työnantajan ja työntekijän sopima korvaus ei saisi kuitenkaan alittaa olennaisesti Suomen työehtosopimusmääräyksissä edellytettyä tasoa.

Ehdotus merkitsee rajoitusta perustuslain 15 §:ssä säädettyyn omaisuuden suojaan. Pykälän 1 momentin mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Pykälän 2 momentin mukaan omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla. Omaisuuden suojaäännöksellä turvataan varallisuusarvoisia etuja ja oikeuksia. Sopimusvapautta ei ole nimenomaisesti suojattu. Sopimusvapaus on suojattu yleislausekkeen kautta ja sitä kautta sopimussuhteen pysyvyys nauttii perustuslain suojaa. Oikeussuoja ei koske kuitenkaan laittomasti hankittuja etuja ja oikeuksia. Tämän sääntelyn oikeasuhtaisuutta perustuslakivaliokunta on arvioinut HE 71/2021 vp:n käsittelyn yhteydessä lausunnossa (PeVL 24/2020 vp). Lausunnon mukaan omaisuuden perustuslainsuoja turvaa myös sopimussuhteiden pysyvyyttä, joskaan kielto puuttua taannehtivasti sopimussuhteiden koskemattomuuteen ei ole perustuslakivaliokunnan käytännössä muodostunut ehdottomaksi varallisuusoikeudellisten oikeustoimien pysyvyyden suojan taustalla on ajatus oikeussubjektien perusteltujen odotusten suojaamisesta taloudellisissa asioissa. Perusteltujen odotusten suojaan on valiokunnan käytännössä katsottu kuuluvan oikeus luottaa sopimussuhteen kannalta olennaisia oikeuksia ja velvollisuuksia sääntelevän lainsäädännön pysyvyyteen niin, että tällaisia seikkoja ei voida säännellä tavalla, joka kohtuuttomasti heikentäisi sopimusosapuolten oikeusasemaa. Valiokunta on arvioinut tällaista omaisuuden suojaan puuttuvaa sääntelyä perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten, kuten sääntelyn tarkoituksen hyväksyttävyyden ja sääntelyn oikeasuhtaisuuden, kannalta.

Muutoksilla pyritään edistämään lähetettyjen työntekijöiden yhdenvertaista kohtelua työehdoissa kansallisten työntekijöiden kanssa sekä yritysten tasavertaista kilpailua. Sääntely kiinnittyy perustuslain 18 §:n 1 momentissa julkiselle vallalle osoitettuun velvollisuuteen huolehtia työvoiman suojelusta, ja sille on hyväksyttävät perusteet.

Edellä todetuilla perusteilla ehdotettu siirtymäsäännös ei muodostu ongelmalliseksi omaisuuden suojan kannalta.

### **13.3 Henkilötietojen suoja**

Perustuslain 10 §:ssä turvatun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta esityksessä on ajopiirturista saatavien henkilötietojen käsittelyyn liittyvä ehdotus liikennepalvelulain 200 §:ään. Ehdotettu sääntely on merkityksellistä myös EU:n perusoikeuskirjan kannalta. EU:n perusoikeuskirjan 7 artiklassa turvataan yksityiselämän suoja ja 8 artiklassa jokaisen oikeus henkilötietojensa suojaan.

Liikennepalvelulain 200 §:ssä säädetään eräiden viranomaisten tehtävien hoitamisesta. Ehdotuksessa Liikenne- ja viestintävirastolle, poliisille, Tullille, Rajavartiolaitokselle ja työsuojeluviranomaiselle annettaisiin salassapitosäännösten estämättä oikeus vaihtaa keskenään tarpeellisia tietoja liikennepalvelulain 2–5 luvuissa mainitun ammattimaista henkilöiden ja tavaroiden kuljettamista tiellä koskevan sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonnan suorittamiseksi. Lisäksi samaan pykälään on tehty ehdotus ajopiirturin tiedoista ilmenevien henkilötietojen käyttöön. Ehdotus vastaa muutosasetuksessa (EU) 20201054 ajopiirturiasetuksen 7 artiklan korvaavaa tekstiä. Pykälä vahvistaa sen, että kuljettajasta kerättävää ajopiirturin tietoa saadaan käyttää ainoastaan sen toteamiseksi, että ajo- ja lepoaikoja, ajopiirtureita ja liikenteenharjoittajaa, tava-



raliikennelupia, henkilöliikennelupia, moottoriajoneuvon kuljettajan ja yrittäjäkuljettajan työaikoja, ajoneuvojen nopeudenrajoittimien asentamista ja käyttöä, kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia ja lähetettyjä kuljettajia koskevaa lainsäädäntöä noudatetaan.

Vaikka kuljettajasta kerättävän tiedon henkilötietosuojaa koskeva kirjaus ehdotetaan tehtäväksi eräiden liikennepalvelulain viranomaisten tehtävien hoitamista käsittelevään pykälään, niin tästä huolimatta pykälä on kirjoitettu muotoon, missä myöskään esimerkiksi työnantaja ei saa käsitellä ajopiirturin tiedoista kerättävää tietoa muuhun kuin edellä mainitun lainsäädännön noudattamisen toteamiseksi. Ajopiirturiasetus on voimassa EU:n jäsenvaltioissa sellaisenaan, joten kansallinen kirjaus liikennepalvelulakiin ehdotetaan tehtäväksi henkilötietojen suojan varmistamiseksi ja tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonnan varmistamiseksi.

Esityksessä olevat perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, tarkkarajaisia, ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Lisäksi ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava esityksen tavoitteiden toteuttamisen kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Edellä esitetyn arvioinnin perusteella esitetään, että esitys voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

#### *Ponsi*

Koska ....direktiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus / hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Koska ....asetuksessa on säännöksiä, joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus / hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Koska ....koskevissa direktiiveissä (ja asetuksissa) on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla (ja joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla), annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus / hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

## 1.

**Laki****liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* liikenteen palveluista annetun lain (320/2019) 5 §:n 1 –3 momenttia, 8 §, 9 §, 13 §, 16 §:n 1 momenttia, 17 §:n 3 momenttia, 39 §:n 4 momentti, 192 §:n 1 ja 3 momenttia, 200 §:n 1, 2, ja 3 momenttia, 202 §:n 1, 2 ja 4, 262 §:n 1 momentin 1 kohtaa, 263 §:n 1 momenttia, 267 §:n 1 momentin 1 kohtaa sekä;

*lisätään* lakiin 3 §:n 1 momentin uusi 3 kohta, 14 §:n 2 momentin uusi 3 kohta, 17 §:n uusi 2 momentti, 19 §:n uusi 3 ja 4 momentti, 43 §:n uusi 2 momentti, 200 §:n uusi 4 ja 6 momentti, 202 §:n uusi 3 momentti, 242 §:n uusi 6 ja 7 momentti, uusi 262 a § pykälä, 263 §:n uusi 2 momentti, 262 §:n 1 momentin uusi 2 kohta, 267 §:n 2 momentin uusi 3 kohta seuraavasti:

## 3 §

*Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä*

Henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan (ammattimainen kuljettaminen tiellä) tarvitaan lupa. Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1071/2009, jäljempänä EU:n liikenteenharjoittaja-asetus, tarkoitettu lupa tarvitaan:

1) ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (82/2021) tarkoitettulla linja-autolla (henkilöliikennelupa); tai

2) ammattimaiseen tavaroiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaisuus on yli 3,5 tonnia (tavaraliikennelupa).

3) ammattimaiseen tavaroiden kuljettamiseen kansainvälisessä tieliikenteessä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaisuus on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia (tavaraliikennelupa).

Ilman henkilöliikennelupaa saa kuitenkin:

1) suorittaa kuljetuksia konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla; tai

2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveyspalveluihin kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevalla ajoneuvolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan.

Ilman tavaraliikennelupaa saa kuitenkin Suomen sisäisissä kuljetuksissa kuljettaa tavaraa traktorilla, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Tavaraa saa kuljettaa myös henkilöliikenneluvan haltija linja-autolla. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voidaan vapauttaa luvanvaraisuudesta muu sellainen Suomen sisäinen tavaroiden kuljettaminen, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettavien tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

Muualla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen tai ulkomaalaisen yrityksen Suomesta vuokraamien ajoneuvojen oikeudesta kuljettaa tavaraa tai henkilöitä ammattimaisesti Suomessa ja suomalaisten ajoneuvojen oikeudesta saada tarvittaessa toiseen valtioon kuljetuslupa säädetään 3 luvussa.

## 5 §

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

1) joka on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolle ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;

2) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4–8 artiklassa säädetyt maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset;

3) jota ei ole asetettu konkurssiin;

4) jolla ei ole julkisoikeudellisille yhteisöille jäljellä olevia, muita kuin henkilökohtaisia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyynsä nähden vähäistä suurempia;

5) jolle on annettu Y-tunnus yritys- ja yhteisötietolain 9 §:n mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan oikeushenkilölle:

1) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4–8 artiklassa säädetyt maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset;

2) jota ei ole asetettu konkurssiin; ja

3) jolla ei ole julkisoikeudellisille yhteisöille jäljellä olevia, muita kuin henkilökohtaisia velkoja, jotka ovat sen maksukykyyn nähden vähäistä suurempia.

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädetyt vaatimukset sekä tämän pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädetyt edellytykset. Lisäksi luvanhakijana olevan oikeushenkilön, toimitusjohtajan, hallituksen puheenjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 (EU:n tavaraliikennelupa-asetus) 5 artiklassa tarkoitetun kuljettajatoimintatodistuksen.

Ahvenanmaan maakunnan hallituksen myöntämä lupa henkilöiden ja tavaroiden kuljettamiseen oikeuttaa tällaiseen kuljettamiseen myös Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä.

## 8 §

*Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä*

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklasta muuta johdu, liikenteestä vastaavan henkilön tai luonnollisen henkilön hyvämaineisuutta arvioitaessa otetaan mainetta vaarantavina tekijöinä huomioon, jos:

1) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta, ihmiskauppaa, huumausainerikoksia, tai laitonta laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta sakkorangaistukseen;

2) hänelle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä 1 kohdan mukaisia aihepiirejä koskevien säännösten rikkomisesta; taikka

3) hänet on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu 1 kohdassa tarkoitettusta teosta vankeusrangaistukseen taikka hänelle on määrätty sakkorangaistus tai muu seuraamus yhteensä vähintään neljästä 1 kohdassa tarkoitettusta teosta.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja luvanhakijana tai -haltijana olevaa luonnollista henkilöä ei voida pitää hyvämaineisena, jos hänen maineensa on vaarantunut 1 momentissa mainitusta syystä ja tämä osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon:

- 1) tekojen suuri määrä;
- 2) teon vakavuus;
- 3) teon suunnitelmallisuus;
- 4) teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen;
- 5) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa;
- 6) se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus;
- 7) se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta; tai

Luonnollisen henkilön maine vaarantuu myös, jos hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu tai hänelle on määrätty seuraamus EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitettusta unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai komission kyseisen asetuksen 6 artiklan 2 a kohdan nojalla hyväksymässä luettelossa tarkoitettusta vakavasta rikkomuksesta.

Luonnollista henkilöä ei voida pitää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitettulla tavalla hyvämaineisena, jos hänen maineensa on vaarantunut edellä 3 momentissa mainitusta syystä ja tämä osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon kansallisten ja unionin sääntöjen vakavien rikkomusten lukumäärä sekä liitteessä IV vahvistettujen unionin sääntöjen vakavimpien rikkomusten lukumäärä, joista henkilö on tuomittu tai joista hänelle on määrätty seuraamuksia.

Edellä 3 ja 4 momentissa säädetty ei koske 6 §:ssä tarkoitettua taksiliikenneluvan hakijaa.

## 9 §

### *Oikeushenkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä*

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvanhaltijana olevan oikeushenkilön hyvää mainetta arvioitaessa otetaan vaarantavana tekijänä huomioon, jos se on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteisösakkoon. Oikeushenkilöä ei voida pitää hyvämaineisena, jos sen maine on vaarantunut edellä mainitusta syystä ja tämä osoittaa sen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon 8 §:n 2 momentissa mainitut seikat.

Oikeushenkilöä ei voida myöskään pitää hyvämaineisena, jos sen toimitusjohtaja, hallituksen puheenjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 8 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta.

Oikeushenkilön hyvä maine vaarantuu myös, jos se on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu tai sille on määrätty seuraamus EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitettusta unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai komission kyseisen asetuksen 6 artiklan 2a kohdan nojalla hyväksymässä luettelossa tarkoitettusta vakavasta rikkomuksesta.

Edellä 3 momentissa tarkoitettua oikeushenkilöä ei voida pitää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitettulla tavalla hyvämaineisena, jos sen maine on vaarantunut edellä 3 momentissa mainitusta syystä ja tämä osoittaa sen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon kansallisten ja unionin sääntöjen vakavien rikkomusten lukumäärä sekä liitteessä IV vahvistettujen unionin sääntöjen vakavimpien rikkomusten lukumäärä, joista kuljetusyritys on tuomittu tai joista sille on määrätty seuraamuksia.

## 13 §

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä*

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan 1 kohdan nojalla annetun täytäntöönpanosäädöksen riskiluokituskaavan perusteella määritellään riskiyritykseksi.

## 14 §

*Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus*

Tässä pykälässä tarkoitetaan tavarankuljetuksen tilaajalla elinkeinonharjoittajaa, joka tilaa kuljetuksen ja joka on kaupparekisterilain (129/1979) 3 §:n 1 momentin mukaan velvollinen tekemään perusilmoituksen, sekä valtiota, kuntaa, kuntayhtymää, Ahvenanmaan maakuntaa, Ahvenanmaan maakunnan kuntaa ja kuntayhtymää, seurakuntaa, seurakuntayhtymää, muuta uskonnollista yhdyskuntaa, muuta julkisoikeudellista oikeushenkilöä ja vastaavaa ulkomaista toimijaa.

Tavarankuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on ennen kuljetuksesta sopimista selvitettävä, että:

1) kuljetuksen suorittajalla on tarvittava lupa tai oikeus suorittaa kuljetus EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa tarkoitettuna kabotaasiliikenteenä;

2) kuljetuksen suorittaja on merkitty arvonlisäverolain (1501/1993) mukaiseen arvonlisäverovelvollisten rekisteriin, jos se on siihen velvollinen kyseisestä myynnistä.

3) kuljetuksen suorittajan ajoneuvon kokonaismassa ei kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna ylitä suurimpia sallittuja enimmäismassoja.

Sopimusta ei saa tehdä, jos 2 momentissa säädetyt edellytykset eivät täyty. Sopimusta ei saa myöskään tehdä, jos kuljetuksen tilaaja tietää tai hänen pitäisi tietää, ettei sopimuksen toinen osapuoli aio täyttää lakisääteisiä velvoitteitaan työnantajana.

Edellä 2 momentissa tarkoitettua selvitystä ei tarvitse tehdä, jos:

1) sopimuspuoli on valtio, kunta, kuntayhtymä, Ahvenanmaan maakunta, Ahvenanmaan maakunnan kunta tai kuntayhtymä, seurakunta, seurakuntayhtymä, Kansaneläkelaitos tai Suomen Pankki;

2) edellisen selvityksen tekemisestä saman sopimuspuolen kanssa on kulunut vähemmän kuin kolme kuukautta; tai

3) tilaajan ja sopimuspuolen sopimussuhdetta voidaan pitää vakiintuneena aikaisempien kuluva vuonna tapahtuneiden kuljetusten johdosta, jolloin selvitykset on tehtävä kalenterivuositain.

Tilaajan tai tämän edustajan ei myöskään tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua selvitystä, jos sovittu kuljetushinta ilman arvonlisäveroa on vähemmän kuin 500 euroa kolmen kuukauden aikana tehdyissä kuljetussopimuksissa tai jos 3 §:n 3 momentin mukaisten Suomen sisäisten kuljetusten alihankintasopimuksen vastikkeen arvo ilman arvonlisäveroa on enintään 10 000 euroa.

## 16 §

*Rekisteröitymisvelvollisuus tavaraliikenteessä*

Palveluntarjoajan, joka harjoittaa ammattimaista tavarankuljettamista tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5

tonnia, on rekisteröidyttävä Liikenne- ja viestintävirastoon. Liikenne- ja viestintävirasto merkitsee liikenneasioiden rekisteriin rekisteröitymisilmoituksen, jonka tekee oikeushenkilö tai luonnollinen henkilö, jolle on annettu Y-tunnus yritys- ja yhteisötietolain (244/2001) 9 §:n mukaisesti.

Rekisteröitymisvelvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos toimintaan ei vaadita lupaa 3 §:n 3 momentin nojalla.

17 §

*Liikenteessä käytettävä ajoneuvo*

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on rekisteröity 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on lisäksi huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, mikä on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Mitä edellä säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

19 §

*Kansainvälisen tiekuljetuksen määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

- 1) kansainvälisen liikenteen kuljetusluvalla lupaa, jonka nojalla:
  - a) ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa;
  - b) Suomessa rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää ulkomailla tai ulkomaalaisen kuljetusyrityksen käyttämänä Suomessa;
  - c) linja-autolla saa harjoittaa Suomen ja toisen valtion välistä kansainvälistä matkustajaliikennettä;
- 2) kansainvälisellä yhdistetyllä kuljetuksella tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston direktiivin 92/106/ETY mukaista Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välistä tavarankuljetusta, jossa tavara kuljetetaan kuorma-autossa, perävaunussa, vetoautollisessa tai vetoautottomassa puoliperävaunussa, vaihtokuormatilassa tai vähintään 20 jalan kontissa osittain maan-teitse ja osittain aluksella tai rautateitse siten, että kuljetus aluksella tai rautateitse on suoraan mitattuna pidempi kuin 100 kilo-metriä ja että maantiekuljetus tapahtuu:
  - a) tavarankuormauspaikan ja lähimmän sopivan rautatien kuormausaseman välillä;
  - b) lähimmän sopivan rautatien purkaus-aseman ja tavarankuormauspaikan välillä; tai
  - c) enintään 150 kilometrin matkalla mitattuna suoraan siitä sisävesi- tai merisatamasta, jossa tavara laivataan tai puretaan.

Sen estämättä mitä yhdistettyjen kuljetusten osalta on sanottu edellä, liikenteenharjoittaja voi, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan mukaisesti, ajaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on yhdistelmäajoneuvo, sen vetovaunulla, enintään kolme kansainvälisten yhdistettyjen kuljetuksien yhteydessä ajettavaa peräkkäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannelta maasta Suomeen suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta. Viimeisimmän Suomesta poistumista edeltävän kabotaasimatkan kuorma on purettava seitsemän päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa Suomeen tuotu kuorma viimeksi purettiin.

Liikenteenharjoittaja ei saa Suomessa harjoittaa kabotaasiliikennettä samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla neljään päivään siitä, kun sen suorittama kolmas kabotaasimatka Suomessa on päättynyt.

39 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentaminen*

Ammattipätevyys osoitetaan kuljettajan ammattipätevyyskortissa tai ajokortissa olevalla merkinnällä ammattipätevyydestä. Ammattipätevyyttä koskevat tiedot sisältyvät 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

Ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta 31 §:n 3 momentissa tai 32 §:n 4 momentissa säädetyn todistuksen antamisesta taikka ammattipätevyyttä jatkokoulutuksella jatkettaessa mainitun ajan 34 §:n 2 momentissa säädetyn todistuksen antamisesta taikka edellisen ammattipätevyysmerkinnän päivämäärästä.

Ammattipätevyyskortin myöntäminen tai merkinnän tekeminen ajokorttiin edellyttää, että ammattipätevyys on saavutettu tai sitä on ylläpidetty 29 §:n 1 momentin mukaisesti ja hakijan ajo-oikeus on voimassa Suomessa. Hakemus tehdään Liikenne- ja viestintävirastolle. Ammattipätevyyden merkitsemistä ajokorttiin haetaan noudattaen, mitä ajokorttilaissa säädetään.

Kuljettajan on pidettävä 1 momentissa tarkoitettu asiakirja ajaessaan mukana ja vaadittaessa esitettävä se poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi keskeyttää ajon, jollei asiakirja ole mukana eikä ammattipätevyys ole muutoinkaan 1 momentin mukaisesti todennettavissa. Ajon jatkaminen voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan velvoittaa todentamaan pätevyytensä poliisille määräajassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 2 momentissa tarkoitettujen määräaikojen merkitsemisestä ja siinä noudatettavasta menettelystä.

42 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksella tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006;

2) EU:n ajopiirturiasetuksella tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014;

3) AETR-sopimuksella kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen tekemästä työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (AETR) (SopS 66/1999) sellaisena kuin se on muutettuna 27–29 päivänä lokakuuta 2004 tehdyllä viidennellä sekä 29 ja 30 päivänä lokakuuta 2008 tehdyllä kuudennella muutoksella (SopS 63–64/2010);

4) ajopiirturilla mekaanista ja digitaalista ajopiirturia;

5) ajopiirturikortilla digitaalisessa ajopiirturissa käytettävää korjaamo-, kuljettaja-, yritys- ja valvontakorttia;

6) yrityksellä sitä, joka suorittaa ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetuksen;

7) kuljettajalla sitä, joka kuljettaa ajoneuvoa tai on mukana ajoneuvossa toimiakseen tarvittaessa kuljettajana;

8) korjaamalla sitä, jolla on ajoneuvolain 180 §:ssä tarkoitettu lupa ajopiirturin asennukseen ja korjaukseen;

9) valvontaviranomaisella poliisia, Tullia, Rajavartiolaitosta ja työsuojeluviranomaista;

10) yrittäjäkuljettajalla sitä, joka osallistuu EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksessa tai AETR-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetustoiminnan harjoittamiseen tieliikenteessä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljetaminen tieliikenteessä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009, jäljempänä EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus, tarkoitettulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka tämän lain 3 §:ssä tarkoitettun luvan nojalla, ja:

a) joka työskentelee omaan lukuunsa;

b) jolla on vapaus järjestellä ammattitoimintaansa;

c) jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia liikevoitosta; ja

d) jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden kuljetusyrittäjien kanssa kauppasuhteita asiakkaisiin;

11) työajalla yrittäjäkuljettajan työn aloittamisen ja lopettamisen välistä tieliikenteen tehtäviin käytettyä aikaa, jolloin yrittäjäkuljettaja on työpaikallaan asiakkaan käytettävissä,

ja tekee muita tehtäviä tai toimintoja kuin yleistä hallinnollista työtä, joka ei ole suoranaudessa yhteydessä käsillä olevaan kuljetustehtävään;

12) yhteenlasketulla työajalla yrittäjäkuljettajan tämän lain soveltamisalaan kuuluvien työtuntien summaa siitä riippumatta, onko työ tehty yhdelle tai useammalle asiakkaalle;

13) työpaikalla:

a) yrittäjäkuljettajan omistaman yrityksen pääasiallisen toimipaikan sijaintipaikkaa;

b) ajoneuvoa, jota yrittäjäkuljettaja käyttää työtehtävää tehdessään;

c) muuta paikkaa, jossa harjoitetaan kuljetuksiin liittyvää toimintaa;

14) viikolla ajanjaksoa, joka alkaa maanantaina kello 00.00 ja päättyy kello 24.00 seuraavana sunnuntaina;

15) yöajalla kello 01.00 ja kello 05.00 välistä aikaa.

16) lähetetyllä kuljettajalla sitä, kuka kuljettaa ajoneuvoa tai on mukana ajoneuvossa toimiakseen tarvittaessa kuljettajana, ja johon sovelletaan lakia työntekijöiden lähettämisestä (447/2016).

17) lähettämislomakkeella kuljettajien lähettämisestä, tai mukana ajoneuvossa olevan ja tarvittaessa kuljettajana toimivasta työntekijästä tehtävää työntekijöiden lähettämisestä (447/2016) annetussa laissa määritettyä ilmoitusta IMI-järjestelmään, josta liikenteenharjoittajan velvollisuus on varmistaa, että kuljettajan saatavilla on jäljennös ilmoituksesta joko paperisessa tai sähköisessä muodossa, ja joka kuljettajan on tarvittaessa esitettävä valvontaviranomaiselle tienvarsitarkastuksessa.

## 43 §

### *Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö*

Ajo- ja lepoajoista sekä ajopiirturin käytöstä säädetään EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksessa ja EU:n ajopiirturiasetuksessa sekä määrätään AETR-sopimuksessa.

Kuljettajien lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon säädetään laissa työntekijöiden lähettämisestä (447/2016).

Autonapumiehenä voi toimia 16 vuotta täyttänyt henkilö, jos ajo- ja lepoaika-asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset täyttyvät.



Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta sekä EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa sekä 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta.

## 192 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä, tieliikenteen valvontalaitteita ja yrittäjäkuljettajan työaikaa käsittelevät ja valvovat viranomaiset*

Jollei muualla toisin säädetä, Liikenne- ja viestintävirasto huolehtii viranomaistehtävistä seuraavien Euroopan unionin asetusten ja sopimuksen osalta:

- 1) EU:n ajopiirturiasetus;
- 2) EU:n ajo- ja lepoaika-asetus;
- 3) kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehty eurooppalainen sopimus, jäljempänä AETR-sopimus;

Poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomaiset toimivat valvontaviranomaisina edellä 1 momentissa tarkoitettujen Euroopan unionin asetusten ja AETR-sopimuksen osalta.

Työsuojeluviranomainen valvoo yrittäjäkuljettajia koskevia 49–52 §:n säännöksiä ja lähetettyihin kuljettajiin sovellettavaa lakia työntekijöiden lähettämisestä (447/2016).

## 200 §

*Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen*

Sen lisäksi, mitä tehtäviä poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos voi keskeyttää kuljetuksen, jos edellä 1 momentissa tarkoitettuihin asiakirjoihin tai tietoihin ei ole saatavissa, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkamista.

Poliisin, Tullin, Rajavartiolaitoksen ja työsuojeluviranomaisen on viipymättä ilmoitettava salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa 2 luvussa tarkoitettujen lupien peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen.

Liikenne- ja viestintävirastolla, poliisilla, Tullilla, Rajavartiolaitoksella ja työsuojeluviranomaisella on salassapitosäännösten estämättä oikeus vaihtaa keskenään tarpeellisia tietoja tämän lain 2–5 luvuissa mainitun ammattimaista henkilöiden ja tavaroiden kuljettamista tiellä koskevan lainsäädännön valvonnan suorittamiseksi. Ajopiirturin tiedoista ilmeneviä henkilötietoja voidaan käyttää sen toteamiseksi, että ajo- ja lepoaikoja, ajopiirtureita ja liikenteenharjoittajaa, tavaraliikennelupia, henkilöliikennelupia, moottoriajoneuvon kuljettajan ja yrittäjäkuljettajan työaikoja, ajoneuvojen nopeudenrajoittimien asentamista ja käyttöä, kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia ja lähetettyjä kuljettajia koskevaa lainsäädäntöä noudatetaan.

Yrittäjäkuljettajan työaikaa koskevien 49–52 §:n säännösten valvonnassa työsuojeluviranomainen noudattaa työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annettua lakia (44/2006).

Säännöllisessä henkilöliikenteessä toimiviin ajoneuvojen kuljettajiin, kun kyseisen liikenne- ja viestintäviraston pituus on enintään 50 kilometriä, sovelletaan työaikalain moottoriajoneuvon kuljettajan vuorokautisia työaikoja sekä yleissitovan linja-autohenkilökunnan työehtosopimuksen mukaisia sääntöjä, jotka antavat sallittuja ajoaikoja sekä pakollisia taukoja ja lepoaikoja koskevan asianmukaisen suojan. Työ- ja elinkeinoministeriö ilmoittaa Euroopan komissiolle kyseisiin kuljettajiin sovellettavista asiaankuuluvista kansallisista säännöistä.

Poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen saavat luovuttaa ETA-valtioiden ja AETR-sopimukseen liittyneiden valtioiden toimivaltaisille viranomaisille ajopiirturista, ajopiirturin levystä ja kuljettajakortista ilmenevät sekä mahdolliset muut rikkomuksen, ajoneuvon sekä ajoneuvon kuljettajan ja tämän työnantajan yksilöimiseksi tarvittavat tiedot sekä ne tiedot rikkomuksista määräytyistä seuraamuksista, joiden luovuttamiseen ne ovat oikeutettuja tai veloitettuja EU-oikeuden säännösten tai Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten johdosta. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat lisäksi luovuttaa vastaavat tiedot epäillyistä rikkomuksista, jos toimivaltainen muun valtion viranomainen sitä pyytää tuossa valtiossa tapahtuneen rikkomuksen selvittämiseksi. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat myös pyytää mainituilta muiden valtioiden viranomaisilta samat tiedot Suomessa tapahtuneeksi epäillyn rikkomuksen selvittämiseksi.

202 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot*

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty 267 §:ssä tarkoitettu rikos, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (806/2011) tarkoitetun yleisen kotietsinnän tai paikanetsinnän ajoneuvossa taikka ajopiirturin levyjen, kuljettajakortin tai ajopäiväkirjan todennäköisessä säilytyspaikassa levyn, kortin tai ajopäiväkirjan taikka muiden ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tarkoitettujen todisteasiakirjojen löytämiseksi sen estämättä, mitä pakkokeinolain 8 luvun 2 §:n 1 momentissa ja 4 §:ssä säädetään.

Jos on perusteltua syytä epäillä, että kuljettaja on rikkonut ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia ajo- ja lepoaika-asetuksen tai ajopiirturiasetuksen säännöksiä tai AETR-sopimuksen määräyksiä, poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tai määrätty tauko tai lepoaika on pidetty. Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi myös estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos kuljettaja ei esitä valvontaviranomaiselle ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tai AETR-sopimuksen 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja.

Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen Suomeen kuljetussopimuksen perusteella lähetetyllä kuljettajalla ei tienvarsitarkastuksessa ole esittää jäljennöstä paperisessa tai sähköisessä muodossa IMI-järjestelmän kautta työsuojeluviranomaiselle toimitetusta kuljettajan lähettämistä koskevasta ilmoituksesta taikka todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta taikka kuljettajan kansainvälistä kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa.

Poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos voi ottaa kuljettaja-, yritys- tai korjaamokortin haltuun, jos on perusteltua syytä epäillä, että 244 §:n mukaiset kortin peruuttamisen edellytykset täytyvät.

242 §

*Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen*

Luvan haltija voi ilmoittaa luvassa tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai peruuttaa luvan, jos:

1) luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa; tai

2) luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvan haltijan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

3) on muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija kykene hoitamaan luvan mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyydistuksen ja kelpoisuustodistuksen sekä lentäjän ja veturinkuljettajan luvan henkilöltä, joka rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti liikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen tai on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä.

Lupa voidaan peruuttaa vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Edellä 2 momentin 2 kohdassa ja 3 momentissa tarkoitettu luvan peruutus määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa tässä laissa tarkoitettun ajoneuvo kohtaisen luvan tai yhteisöluvan oikeaksi todistetun jäljennöksen määräajaksi. Peruutettavien lupien lukumäärä päätetään luvan haltijan lupien kokonaislukumäärän ja rikkomusten vakavuuden perusteella. Luvan haltijalle ei myönnetä uusia liikennelupia eikä anneta yhteisöluvan jäljennöksiä sinä aikana, jona niitä on peruutettuina.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa tämän lain 16 §:ssä tarkoitettun tavaraliikenteen harjoittamista koskevan rekisteröitymisen, mikäli rekisteröity palveluntarjoaja sitä itse pyytää tai jos rekisterimerkinnän tekemisen edellytykset eivät enää täyty, eikä edellytyksissä olevia puutteita korjata määräajassa.

## 262 §

### *Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta:

1) kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman taksi -, henkilö- tai tavaraliikennelupaa tai tämän lain 16 §:n mukaista rekisteröitymistä tavaraliikenteessä tai kansainvälisen liikenteen kuljetuslupaa, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa taikka EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettujen kabotaasia koskevien säännösten vastaisesti tai kuljettaa tavaroita tämän lain kolme luvussa tarkoitettujen kansainvälisen yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavien tieosuuksia koskevien säännösten vastaisesti,

2) harjoittaa Interbus-sopimuksessa 7 artiklassa tarkoitettua satunnaista kansainvälistä matkustajaliikennettä taikka 190 §:ssä tarkoitettua kansainvälisen liikenteen harjoittamista koskevassa Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenvälisessä sopimuksessa tarkoitettua kansainvälistä matkustajaliikennettä ilman sopimuksissa edellytettyä lupaa,

3) harjoittaa luvanvaraista rautatieliikennettä 6 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

4) harjoittaa kaupunkiraideliikennettä 7 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

5) harjoittaa kaupallista ilmakuljetusta ilman 123 §:ssä tarkoitettua lentotoimintalupaa tai 121 §:ssä tarkoitettua liikennelupaa taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

## 262 a §

### *Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti*

Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole 17 §:ssä tarkoitettulla tavalla rekisteröinyt ammattimaisessa liikenteessä käytettävää ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, on tuomittava ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon.

263 §

*Kuljetuksen tilausrikkomus*

Tämän lain 14 §:ssä tarkoitettu tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, lähettäjä, huolitsija, hankkija tai alihankkija, joka tahallaan tilaa tavarankuljetuksen laiminlyöden mainitussa pykälässä säädetyn selvitysvelvollisuuden taikka tehdyn selvityksen perusteella on ollut tietoinen, tai sen olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, ettei kuljetuksen suorittaja täytä 14 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja edellytyksiä, on tuomittava kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon. Kuljetuksen tilausrikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos kuljetukseen sovelletaan tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettua lakia (1233/2006) ja sopimuksen tekemisestä voidaan määrätä mainitun lain 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu.

Lisäksi kun kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuljetussopimuksen mukaisen kuorman kuljettaminen edellyttää ajoneuvon suurimman sallitun kokonaisuuden ylittämistä, ja kuorman vastaanottanut sekä maksanut tilaaja tai tämän edustaja on tästä huolimatta edellyttänyt kuljetuksen tapahtuvan niin, ettei 14 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja edellytyksiä ole voitu noudattaa, tuomitaan tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon.

267 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen*

Kuljettaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo ajoaikoja, taukoja, lepoaikoja, ajopiirturia tai ajopiirturikortteja koskevaa

- 1) EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen tai EU:n ajopiirturiasetuksen säännöstä,
- 2) AETR-sopimuksen määräystä tai
- 3) 45 §:n säännöstä, on tuomittava tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta sakkoon.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös:

1) korjaamon edustaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 48 §:n säännöksiä; taikka

2) työnantaja, tämän edustaja tai yrityksen edustaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 5, 10 tai 16 artiklan säännöstä alaikärajoista tai kuljetusyritykselle asetetusta ajo- ja lepoaikaan liittyvästä velvollisuudesta, EU:n ajopiirturiasetuksen ajopiirturin tai sen sisältämän tiedon käsittelyä koskevaa 3 artiklan 1 kohtaa, 7 artiklan 4 kohtaa, 9 artiklan 7 kohtaa, 21 artiklan 2 kohtaa, 23 artiklan 1 kohtaa, 32 artiklan 1, 3 tai 4 kohtaa, 33 artiklaa tai 37 artiklan 1 kohdan 1 ja 2 alakohtaa, AETR-sopimuksen 5 artiklaa kuljettajaa koskevista vaatimuksista tai 11 artiklaa poikkeuksellisista tilanteista taikka 46 tai 47 §:n säännöstä.

3) kuljetuksen tilaaja tai aikataulun laatija, joka on kuljetuksen suorittajan ilmoituksesta tai muista ilmenneistä olosuhteista huolimatta edellyttänyt kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei 1 momentissa mainittuja ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä voida noudattaa, kuljetuksen tilaaja, aikataulun laatija tai tämän edustaja tuomitaan

## LUONNOS

1 momentin mukaisesti. Aikataulun laatijaksi katsotaan myös se, joka on aikataulua laatimatta muutoin edellyttänyt määrättyä toimitusaikaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

## Laki

### **työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta annetun lain (743/2020) voimaantulosäännöksen 2 momentti seuraavasti:

Sen asemasta, mitä lain 4 a §:ssä, 5 §:n 1–4 momentissa sekä 5 a, 6a, 7, 7a ja 14 §:ssä säädetään, maantieliikenteen alan työssä sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä 1 päivään helmikuuta 2022. Ennen 2 päivää helmikuuta 2022 Suomessa lähetettyinä työntekijöinä maantieliikenteen alan työssä oleviin sovelletaan mainittuna ajankohtana voimassa olleita säännöksiä, kunnes mainitusta ajankohdasta on kulunut kuusi kuukautta. Tämän lain 4 a §:ää sovelletaan kuitenkin mainitusta ajankohdasta lähtien laskettaessa lähetetyn työntekijän työnteon kesto.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

## 3.

**Laki****työntekijöiden lähettämistä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* työntekijöiden lähettämistä annetun lain (447/2016) 1 §:n 3 momentti, 7 §:n 1 momentti ja 8 §:n 2 momentti, 35 §:n 1 momentin 1 kohta;

*lisätään* lain 1 §:ään uusi 4 ja 5 momentti, 2 §:ään uusi 10 ja 11 kohta, uusi 7 b §, 10 §:ään uusi 5 momentti, uusi 10 a ja 10 b §, 35 §:n 1 momenttiin uusi 4 ja 5 kohta seuraavasti:

## 1 §

*Soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan työsopimuslain (55/2001) 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun työsopimuksen perusteella tehtävään työhön, jota muusta valtiosta lähetetty työntekijä tekee Suomessa työnantajan valtioiden rajat ylittävää palveluntarjontaa koskevan sopimuksen perusteella alihankintana, yritysryhmän sisäisenä siirtona tai vuokratyössä rajoitetun ajan.

Tätä lakia ei sovelleta kauppamerenkulkua harjoittavien yritysten aluksilla työskentelevään henkilökuntaan.

Tätä lakia ei sovelleta tieliikenteen kuljetuksia harjoittavien yritysten seuraaviin alihankintana tehtäviin tieliikenteen kuljetuspalveluihin ja kuljettajiin, jotka ajavat:

1) kahdenvälistä tavaroiden tai matkustajien kuljetutusta, jossa sallitaan 4 momentin mukaiset lisätoimet;

2) jäsenvaltion alueen halki kuormaamatta tai purkamatta rahtia ja ottamatta kyytiin tai laske-matta kyydistä matkustajia;

3) neuvoston direktiivissä 92/106/ETY määritellyn yhdistetyn kuljetuksen aloittavan tai lopettavan tieosuuden, ja kun kuljettaja on aloittanut kuljetuksen kuljetusyriksen sijoittautumis-jäsenvaltiossa ja kuljettajan tiekuljetuksen tieosuus muodostaa yhtenäisen kahdenvälisen kulje-tuksen.

Edellä 3 momentin 1) kohdan soveltamisalarajausta lisätoimista sovelletaan ainoastaan siihen päivään saakka, josta alkaen älykkäät ajopiirturit, jotka noudattavat asetuksen (EU) N:o 165/2014 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua rajanylitysten ja lisätoi-mien kirjaamisvaatimusta, on asennettava ensimmäistä kertaa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan mukaisesti. Maini-tusta päivästä alkaen mahdollisuutta 2 §:n 10 ja 11) kohdissa tarkoitettuihin lisätoimiin sovelle-taan ainoastaan kuljettajiin, jotka käyttävät ajoneuvoja, joihin on asennettu älykäs ajopiirturi, josta säädetään mainitun asetuksen 8, 9 ja 10 artiklassa.

Tätä lakia sovelletaan lähetettyjä työntekijöitä koskevan lainsäädännön noudattamisen val-vonnassa tehtävään Euroopan unionin jäsenvaltioiden viranomaisten väliseen hallinnolliseen yhteistyöhön sekä taloudellisten hallinnollisten seuraamusten ja sakkojen täytäntöönpanoon, joka perustuu palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämistä työ-hön toiseen jäsen-valtioon annetun direktiivin 96/71/EY täytäntöönpanosta sekä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktii-viin 2014/67/EU, jäljempänä täytäntöönpanodirektiivi.

## 2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) lähetetyllä työntekijällä työntekijää, joka työskentelee tavallisesti muussa valtiossa kuin Suomessa ja jonka toiseen valtioon sijoittautunut ja kyseisessä valtiossa toimintaa harjoittava, työnantajana toimiva yritys työsuhteen kestäessä lähettää rajoitetuksi ajaksi tilapäiseen työhön Suomeen tarjotessaan valtioiden rajat ylittäviä palveluja alihankintana, yritysryhmän sisäisenä siirtona tai vuokratyönä;

2) alihankinnalla työntekijän lähettämistä lähettävän yrityksen johdolla ja lukuun tehtävään työhön työnantajan ja Suomessa toimivan tilaajan välillä tehdyn sopimuksen nojalla;

3) yritysryhmän sisäisellä siirrolla työntekijän lähettämistä työhön samaan yritysryhmään kuuluvaan toisessa valtiossa sijaitsevaan toimipaikkaan tai yritykseen;

4) vuokratyöllä työntekijän lähettämistä työhön toisen yrityksen käyttöön (käyttäjäyritys), kun työnantajana on tilapäistä työvoimaa välittävä tai työvoimaa vuokraava yritys (vuokratyöntekijä);

5) lähettävällä yrityksellä lähetetyn työntekijän työnantajana toimivaa yritystä;

6) tilaajalla yritystä, käyttäjäyritystä ja muuta tahoa, joka ostaa lähettävältä yritykseltä palveluita;

7) rakennusalan työllä rakentamista, korjaamista, kunnostamista, rakenteiden muuttamista ja hajottamista, joihin luetaan myös kaivaminen, maanrakennus, valmisosien asentaminen ja purkamisen ja varustamis-, asennus-, muutos-, purkamis-, kunnossapito-, huolto-, maalaus-, puhdistus- ja parannustyöt;

8) rakennuttajalla henkilöä tai organisaatiota, joka ryhtyy rakennushankkeeseen, tai joka ohjaa tai valvoo rakennushanketta;

9) pääurakoitsijalla rakennuttajaan sopimussuhteessa olevaa urakoitsijaa, joka on nimetty pääurakoitsijaksi ja jolle kuuluvat työmaan johtovelvoitteet.

10) kahdenvälisellä henkilökuljetuksella asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 tarkoitettua kahdenvälistä kuljetusta kansainvälisessä satunnaisessa tai säännöllisessä henkilöliikenteessä, kun kuljettaja suorittaa jonkin seuraavista toimista:

a) ottaa matkustajia kyytiin sijoittautumisjäsenvaltiossa ja jättää heidät kyydistä toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa;

b) ottaa matkustajia kyytiin jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa; tai

c) ottaa matkustajia kyytiin ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaisesti paikallisten retkien tekemiseksi toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa.

Kuljettajan on kyseisen kahdenvälisen henkilökuljetuksen aikana mahdollista ottaa matkustajia kerran kyytiin ja jättää matkustajia kerran kyydistä taikka ottaa matkustajia kerran kyytiin tai jättää matkustajia kerran kyydistä jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen ettei kuljettaja tarjoa matkustajaliikennepalveluja läpikuljettajan kahden sijaintipaikan välillä. Samaa sovelletaan paluumatkaan.

11) kahdenvälisellä tavarankuljetuksella kuljetussopimuksen perusteella tehtävää tavaroiden siirtoa asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 määritellyn mukaisesta sijoittautumisjäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan tai toisesta jäsenvaltiosta tai kolmanteen maahan sijoittautumisjäsenvaltioon.

Kuljettajan on kyseisen kahdenvälisen tavarankuljetuksen aikana mahdollista suorittaa yhden kuorman lastaamisen ja purkamisen taikka yhden kuorman lastaamisen tai purkamisen jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljetus ajetaan, edellyttäen ettei kuljettaja ole lastannut tai purkanut kuormaa samassa jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei ole suoritettu kuorman lastaamista ja purkamista taikka



kuorman lastaamista tai purkamista, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, on kuljetuksen aikana mahdollista suorittaa enintään kaksi kuorman lastaamista tai purkamista taikka yhden kuorman lastaaminen ja purkaminen edellä mainituin edellytyksin.

4 a §

*Työsuhteen lisäehdot pitkäaikaisessa lähettämisesssä*

Lähetetyn työntekijän työsuhteessa sovelletaan 2 momentissa tarkoitettuja työsuhteen lisäehtoja, kun lähetetyn työntekijän työnteko on kestänyt tosiasiallisesti yhdenjaksoisesti vähintään 12 kuukautta, ellei työnantaja ole esittänyt perusteltua pyyntöä aikarajan pidentämisestä 7 a §:ssä säädetyn mukaisesti. Työnteon aikarajaa laskettaessa on otettava huomioon työnantajan aikaisemmin lähettämän lähetetyn työntekijän työntekoaika samoissa tehtävissä, jos myöhemmin lähetetty työntekijä on lähetetty tekemään samoja tehtäviä aikaisemman työntekijän sijasta. Työnantajan tulee ilmoittaa lähetettävälle työntekijälle viimeistään ennen työnteon aloittamista, että edellä tarkoitettu lähetetty työntekijä korvaa aiemmin samaa työtä samassa paikassa tehneen lähetetyn työntekijän. Tätä laskentasääntöä ei sovelleta tieliikenteessä alihankintana tehtäviin kuljetuksiin ja kuljettajiin.

7 §

*Ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä*

Lähetettävän yrityksen on ennen työnteon aloittamista tehtävä työsuojeluviranomaiselle ilmoitus työntekijän tai työntekijöiden lähettämisestä Suomeen valtioiden rajat ylittävän palveluntarjontaa koskevan sopimuksen perusteella. Tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankinnassa sovelletaan 7 b §:ssä säädettyä.

Ilmoitusta työntekijän tai työntekijöiden lähettämisestä ei edellytetä, jos yritys lähettää työntekijöitä Suomeen yritysryhmän sisäisellä siirrolla enintään viideksi työpäiväksi. Laskettaessa työntekijöiden lähettämisen kestoa otetaan huomioon kyseinen lähettämisyksikkö sekä sen päättymistä edeltävän neljän kuukauden ajalta kaikki muut jaksot, jolloin saman yritysryhmän sisäisesti siirtämä työntekijä on tehnyt Suomessa työtä. Rakennusalan työssä ilmoitus on kuitenkin aina työn tekemisen edellytys.

Ilmoituksen tulee sisältää:

- 1) lähetettävän yrityksen yksilöintitiedot, yhteystiedot, ulkomainen verotunniste ja tiedot vastuuhenkilöistä lähetettävän yrityksen sijoittautumisvaltiossa;
- 2) tilaajan yksilöintitiedot ja yhteystiedot;
- 3) rakennusalan työssä rakennuttajan ja pääurakoitsijan yksilöintitiedot ja yhteystiedot sekä lähetetyn työntekijän veronumero;
- 4) kunkin lähetetyn työntekijän yksilöintiin tarvittavat henkilötiedot, henkilötunnus ja asuinvaltion verotunniste sekä lähettämisen alkamisaika ja päättymisaika tai arvioitu päättymisaika;
- 5) lähetettävän yrityksen 8 §:ssä tarkoitettun edustajan yksilöintitiedot ja yhteystiedot Suomessa tai tieto perusteesta, jonka nojalla edustajaa ei tarvitse asettaa;
- 6) työntekopaikka tai -paikat;
- 7) toimiala, jolla lähetetty työntekijä tulee työskentelemään.

Jos 3 momentissa mainitut tiedot muuttuvat olennaisesti, työn jatkamisen edellytyksenä on, että lähetettävä yritys tekee täydennysilmoituksen välittömästi muutosten tapahtuessa.

Rakennusalan työssä 3 ja 4 momentissa tarkoitettu ilmoituksen toimittaminen myös rakennuttajalle ja pääurakoitsijalle on työn tekemisen edellytyksenä.

7 b §

*Ilmoitus tieliikenteessä työntekijöiden lähettämisestä alihankinnassa*

Lähettävän yrityksen on ennen työnteon aloittamista tehtävä IMI-järjestelmässä ilmoitus työntekijän tai työntekijöiden lähettämisestä Suomeen valtioiden rajat ylittävän palveluntarjontaa koskevan alihankintasopimuksen perusteella tieliikenteen kuljetuspalvelujen tarjoamisesta.

Ilmoituksen tulee sisältää:

- 1) myönnetyn liikenteenharjoittajan yhteisön liikenneluvan numeron;
- 2) toimivaltaisen liikenteestä vastaavan henkilön tai muun yhteyshenkilön yhteystiedot sijoitautumisjäsenvaltiossa, jonka tehtävänä on vastata viranomaisten kyselyihin sekä vastaanottaa asiakirjoja tai ilmoituksia;
- 3) kuljettajan henkilöllisyys, asuinpaikan osoite ja ajokortin numero;
- 4) kuljettajan työsopimuksen alkamispäivä ja siihen sovellettava lainsäädäntö;
- 5) lähettämisen suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä;
- 6) tieto käytettävien moottoriajoneuvojen rekisteritunnuksista;
- 7) tieto siitä, onko palvelu tavaroiden tai matkustajien kuljetusta, kansainvälistä kuljetusta tai kabotaasikuljetusta.

Jos 2 momentissa mainitut tiedot muuttuvat, työn jatkamisen edellytyksenä on, että lähettävä yritys tekee täydennysilmoituksen IMI-järjestelmään välittömästi muutosten tapahtuessa.

8 §

*Edustajan asettaminen*

Lähettävällä yrityksellä on oltava Suomessa edustaja, joka on lähetetyn työntekijän ja viranomaisten tavoitettavissa koko lähetetyn työntekijän lähetettynä olon ajan. Edustajana voi toimia oikeushenkilö tai luonnollinen henkilö.

Lähettävällä yrityksellä ei tarvitse olla edustajaa, jos yritys lähettää työntekijöitä Suomeen enintään kymmeneksi työpäiväksi. Laskettaessa työntekijöiden lähettämisen kestoa otetaan huomioon kyseinen lähettämiskausi sekä sen päättymistä edeltävän neljän kuukauden ajalta kaikki muut jaksot, jolloin saman yrityksen työntekijä on tehnyt Suomessa työtä. Lähettävän yrityksen ei tarvitse asettaa edustajaa tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankinnassa, kun sovellettavaksi tulee 7 b §:ssä säädetyt vaatimukset ilmoituksen kuljettajan lähettämistä.

Edustajalla tulee olla kelpoisuus vastaanottaa yrityksen puolesta viranomaisasiakirjoja ja haasteita sekä toimittaa asiakirjoja yritykseltä viranomaisille ja tuomioistuimille. Edustajalla tulee myös olla kelpoisuus edustaa lähettävää yritystä tuomioistuimissa.

10 a §

*Tienvarsitarkastuksissa vaadittavat asiakirjat alihankinnassa*

Alihankintana suoritettavissa tieliikenteen kuljetuspalveluissa työnantaja tulee huolehtia kuljetusten valvontaa varten kuljetuksen aikana saataville paperisessa tai sähköisessä muodossa seuraavat asiakirjat ja tiedot:

- 1) 7 b:ssä tarkoitettua lähettämislmoituksesta jäljennös;
- 2) todisteet vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutettavasta kuljetuspalvelusta;
- 3) ajopiirturin tiedot.

Valvontaviranomaisen pyynnöstä kuljettajan tulee esittää 1 momentissa tarkoitettut asiakirjat ja selvitykset tienvarsitarkastuksessa.

10 b §

*Tietojen antaminen työsuojeluviranomaiselle*

Alihankintana suoritettavissa tieliikenteen kuljetuspalveluissa kuljetuksen päättymisen jälkeen työnantajan tulee antaa työsuojeluviranomaisen pyynnöstä seuraavat tiedot:

- 1) työntekijän työaikakirjanpito Suomessa tehdystä työstä;
- 2) todistus palkanmaksun suorittamisesta;
- 3) tieto työsuhteeseen sovellettavista työehdoista;
- 4) 10 a §:n 2) kohdassa tarkoitetut tiedot kuljetuspalvelusta;
- 5) 10 a §:n 3) kohdassa tarkoitetut ajopiirturin tiedot.

Työnantajan tulee antaa 1 momentissa tarkoitetut tiedot IMI-järjestelmän kautta viimeistään kahdeksan viikon kuluessa.

### 35 §

#### *Laiminlyöntimaksu*

Lähetävä yritys on velvollinen maksamaan laiminlyöntimaksua, jos tämä on laiminlyönyt velvollisuutensa:

- 1) tehdä 7 tai 7 b §:ssä tarkoitettu ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä;
- 2) asettaa 8 §:ssä tarkoitettu edustaja;
- 3) pitää saatavilla 10 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja tietoja ja selvityksiä;
- 4) pitää saatavilla 10 a §:n 1 momentissa tarkoitettuja asiakirjoja ja tietoja; taikka
- 5) antaa 10 ja 10 b §:n mukaisesti tietoja työsuojeluviranomaiselle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

**Laki**

**ylikuormamaksusta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* ylikuormamaksusta annetun lain (51/1982) 16 § seuraavasti:

16 §

*Kuljetustehtävän antajan tai tilaajan korvausvastuu*

Ylikuormamaksun suorittaneella liikenteenharjoittajalla on oikeus saada maksun määrä kokonaan tai osaksi takaisin kuljetustehtävän antajalta tai kuljetuksen maksaneelta ja vastaanottaneelta tilaajalta, jos tämän tietoinen toimenpide on johtanut siihen, että ylikuormaa on kuljetettu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

**1.**

**Laki**

**liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* liikenteen palveluista annetun lain (320/2019) 5 §:n 1 –3 momenttia, 8 §, 9 §, 13 §, 16 §:n 1 momenttia, 17 §:n 3 momenttia, 39 §:n 4 momentti, 192 §:n 1 ja 3 momenttia, 200 §:n 1, 2, ja 3 momenttia, 202 §:n 1, 2 ja 4, 262 §:n 1 momentin 1 kohtaa, 263 §:n 1 momenttia, 267 §:n 1 momentin 1 kohtaa sekä;

*lisätään* lakiin 3 §:n 1 momentin 3 kohta, 14 §:n 2 momentin 3 kohta, 17 §:n 2 momentti, 19 §:n 3 ja 4 momentti, 43 §:n 2 momentti, 200 §:n 4 ja 6 momentti, 202 §:n 3 momentti, 242 §:n 6 ja 7 momentti, 263 §:n 2 momentti, 262 §:n 1 momentin 2 kohta, 267 §:n 2 momentin 3 kohta seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

3 §

3 §

*Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä*

*Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä*

Henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan (ammattimainen kuljettaminen tiellä) tarvitaan lupa. Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1071/2009, jäljempänä EU:n liikenteenharjoittaja-asetus, tarkoitettu lupa tarvitaan:

1) ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (82/2021) tarkoitulla linja-autolla (henkilöliikennelupa); tai

2) ammattimaiseen tavaroiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa (tavaraliikennelupa).

*(Uusi)*

Henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan (ammattimainen kuljettaminen tiellä) tarvitaan lupa. Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1071/2009, jäljempänä EU:n liikenteenharjoittaja-asetus, tarkoitettu lupa tarvitaan:

1) ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (82/2021) tarkoitulla linja-autolla (henkilöliikennelupa); tai

2) ammattimaiseen tavaroiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3,5 tonnia (tavaraliikennelupa).

3) ammattimaiseen tavaroiden kuljettamiseen kansainvälisessä tieliikenteessä ajoneuvolla

*Voimassa oleva laki*

Ilman henkilöliikennelupaa saa kuitenkin:

1) suorittaa kuljetuksia konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla; tai

2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteihin kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevalla ajoneuvolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan.

Ilman tavaraliikennelupaa saa kuitenkin Suomen sisäisissä kuljetuksissa kuljettaa tavaraa traktorilla, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Tavaraa saa kuljettaa myös henkilöliikenneluvan haltija linja-autolla. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voidaan vapauttaa luvanvaraisuudesta muu sellainen Suomen sisäinen tavarankuljettaminen, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettavien tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

Muulla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen tai ulkomaalaisen yrityksen Suomesta vuokraamien ajoneuvojen oikeudesta kuljettaa tavaraa tai henkilöitä ammattimaisesti Suomessa ja suomalaisten ajoneuvojen oikeudesta saada tarvittaessa toiseen valtioon kuljetuslupa säädetään 3 luvussa.

5 §

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

1) joka on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolle ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;

*Ehdotus*

*tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia (tavaraliikennelupa).*

Ilman henkilöliikennelupaa saa kuitenkin:

1) suorittaa kuljetuksia konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla; tai

2) kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveystalouteihin kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevalla ajoneuvolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan.

Ilman tavaraliikennelupaa saa kuitenkin Suomen sisäisissä kuljetuksissa kuljettaa tavaraa traktorilla, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Tavaraa saa kuljettaa myös henkilöliikenneluvan haltija linja-autolla. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voidaan vapauttaa luvanvaraisuudesta muu sellainen Suomen sisäinen tavarankuljettaminen, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettavien tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

Muulla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen tai ulkomaalaisen yrityksen Suomesta vuokraamien ajoneuvojen oikeudesta kuljettaa tavaraa tai henkilöitä ammattimaisesti Suomessa ja suomalaisten ajoneuvojen oikeudesta saada tarvittaessa toiseen valtioon kuljetuslupa säädetään 3 luvussa.

5 §

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:

1) joka on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolle ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;

*Voimassa oleva laki*

2) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 ja 6–8 artiklassa säädetyt maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset;

3) jota tai jonka määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksitai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

4) jolla ei ole veroihin, lakisäätöihin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyynsä nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattuun todistukseen;

5) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

6) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin kahden viimeisimmän vuoden aikana;

7) jos 3–6 kohdassa tarkoitettu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan oikeushenkilölle:

1) joka on täysi-ikäinen, jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolle ei ole saman lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrättyä edunvalvojaa;

2) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 ja 6–8 artiklassa säädetyt maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset;

3) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa

*Ehdotus*

2) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4–8 artiklassa säädetyt maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset;

3) jota ei ole asetettu konkurssiin;

4) jolla ei ole julkisoikeudellisille yhteisöille jäljellä olevia, muita kuin henkilökohtaisia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyynsä nähden vähäistä suurempia;

5) jolle on annettu Y-tunnus yritys- ja yhteisö-tietolain 9 §:n mukaisesti

*(Kumotaan)*

*(Kumotaan)*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan oikeushenkilölle:

1) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4–8 artiklassa säädetyt maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset;

2) jota ei ole asetettu konkurssiin;

3) jolla ei ole julkisoikeudellisille yhteisöille jäljellä olevia, muita kuin henkilökohtaisia velkoja, jotka ovat sen maksukykyyn nähden vähäistä suurempia;

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

4) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä eikä muita ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta verrattomuustodistuksin;

4) jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

5) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin kahden viimeisimmän vuoden aikana;

6) jos tämän momentin 2–5 kohdassa tarkoitettu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädetty vaatimukset sekä tämän pykälän 1 momentin 5 kohdassa säädetty edellytykset. Lisäksi luvanhakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 (EU:n tavaraliikenne-lupa-asetus) 5 artiklassa tarkoitettua kuljettaja-todistuksen.

Ahvenanmaan maakunnan hallituksen myöntämä lupa henkilöiden ja tavaroiden kul-

*(Kumotaan)*

*(Kumotaan)*

*(Kumotaan)*

*(Kumotaan)*

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädetty vaatimukset sekä tämän pykälän 1 momentin 1 ja 5 kohdassa säädetty edellytykset. Lisäksi luvanhakijana olevan *oikeushenkilön*, toimitusjohtajan, *hallituksen puheenjohtajan* ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 (EU:n tavaraliikennelupa-asetus) 5 artiklassa tarkoitettua kuljettajatodistuksen.

Ahvenanmaan maakunnan hallituksen myöntämä lupa henkilöiden ja tavaroiden kul-



*Voimassa oleva laki*

jettamiseen oikeuttaa tällaiseen kuljettamiseen myös Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä.

8 §

*Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvraisessa tieliikenteessä*

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklasta muuta johdu, liikenteestä vastaava henkilö tai luvanhakijana tai -haltijana oleva luonnollinen henkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

1) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta;

2) hänelle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta vakavasta rikkomuksesta; taikka

3) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu 1 tai 2 kohdassa tarkoitetusta teosta vankeusrangaistukseen taikka hänelle on määrätty sakkorangaistus tai muu seuraamus yhteensä vähintään neljästä 1 tai 2 kohdassa tarkoitetusta teosta.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja luvanhakijana tai -haltijana olevaa luonnollista henkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentissa tarkoitetut teot eivät osoita hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammatillista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta voi osoittaa:

- 1) tekojen suuri määrä;
- 2) teon vakavuus;

*Ehdotus*

jettamiseen oikeuttaa tällaiseen kuljettamiseen myös Ahvenanmaan ja muun Suomen välillä.

8 §

*Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvraisessa tieliikenteessä*

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklasta muuta johdu, liikenteestä *vastaavan henkilön tai luonnollisen henkilön hyvämaineisuutta arvioitaessa otetaan mainetta vaarantavina tekijöinä huomioon*, jos:

1) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta, *ihmiskauppaa, huumausainerikoksia tai laitonta laitoman maahantulon järjestämistä* koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta *sakkorangaistukseen*;

2) hänelle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä *1 kohdan mukaisia aihepiirejä koskevien säännösten rikkomisesta*; taikka

3) hänet on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu 1 kohdassa tarkoitetusta teosta vankeusrangaistukseen taikka hänelle on määrätty sakkorangaistus tai muu seuraamus yhteensä vähintään neljästä 1 kohdassa tarkoitetusta teosta.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja luvanhakijana tai -haltijana olevaa luonnollista henkilöä *ei voida pitää hyvämaineisena, jos hänen maineensa on vaarantunut 1 momentissa mainitusta syystä ja tämä osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon*:

- 1) tekojen suuri määrä;
- 2) teon vakavuus;

*Voimassa oleva laki*

- 3) teon suunnitelmallisuus;
- 4) teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen;
- 5) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa;
- 6) se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus;
- 7) se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta; tai
- 8) se, että teko on jokin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai komission kyseisen asetuksen 6 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla hyväksymässä luettelossa tarkoitettu vakava rikkomus.

*(Uusi)*

*Ehdotus*

- 3) teon suunnitelmallisuus;
- 4) teon kohdistuminen kuljetuksen kohteeseen tai viranomaiseen;
- 5) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa;
- 6) se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus;
- 7) se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta; tai

*(Kumotaan)*

*Luonnollisen henkilön maine vaarantuu myös, jos hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu tai hänelle on määrätty seuraamus EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitettua unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai komission kyseisen asetuksen 6 artiklan 2 a kohdan nojalla hyväksymässä luettelossa tarkoitettua vakavasta rikkomuksesta.*

*Luonnollista henkilöä ei voida pitää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitettulla tavalla hyvämaineisena, jos hänen maineensa on vaarantunut edellä 3 momentissa mainitusta syystä ja tämä osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon kansallisten ja unionin sääntöjen vakavien rikkomusten lukumäärä sekä liitteessä IV vahvistettujen unionin sääntöjen vakavimpien rikkomusten lukumäärä, joista henkilö on tuomittu tai joista hänelle on määrätty seuraamuksia.*

*Edellä 3 ja 4 momentissa säädetty ei koske 6 §:ssä tarkoitettua taksiliikenneluvan hakijaa.*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*Oikeushenkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä*

*Oikeushenkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä*

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvanhaltijana oleva oikeushenkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvanhaltijana olevan oikeushenkilön hyvää mainetta arvioitaessa otetaan vaarantavana tekijänä huomioon, jos se on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteisösakkoon. Oikeushenkilöä ei voida pitää hyvämaineisena, jos sen maine on vaarantunut edellä mainitusta syystä ja tämä osoittaa sen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon 8 §:n 2 momentissa mainitut seikat.

1) se on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteisösakkoon; tai

2) sen toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 8 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta.

Oikeushenkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun tuomion perustana oleva teko ei osoita hakijan olevan 8 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä.

*(Uusi)*

*Oikeushenkilöä ei voida myöskään pitää hyvämaineisena, jos sen toimitusjohtaja, hallituksen puheenjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 8 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta.*

*(Uusi)*

*Oikeushenkilön hyvä maine vaarantuu myös, jos se on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu tai sille on määrätty seuraamus EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitetusta unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai komission kyseisen asetuksen 6 artiklan 2a kohdan nojalla hyväksymässä luettelossa tarkoitetusta vakavasta rikkomuksesta.*

*(Uusi)*

*Edellä 3 momentissa tarkoitettua oikeushenkilöä ei voida pitää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitetulla tavalla hyvämaineisena, jos sen maine on vaarantunut edellä 3 momentissa mainitusta syystä ja tämä osoittaa sen olevan ilmeisen*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Il-meistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon kansallisten ja unionin sääntöjen vakavien rikkomusten lukumäärä sekä liitteessä IV vahvistettujen unionin sääntöjen vakavimpien rikkomusten lukumäärä, joista kuljetusyritys on tuomittu tai joista sille on määrätty seuraamuksia.*

13 §

13 §

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä*

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitäminen riskiyrityksenä*

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka on tuomittu rangaistukseen tai jolle on määrätty seuraamuksia 8 §:n 1 momentissa tai 9 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainittujen lainkohtien mukainen. Riskiyrityksenä pidetään myös henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, jonka liikenteestä vastaava henkilö, toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies on tuomittu rangaistukseen tai jonka liikenteestä vastaavalle henkilölle, toimitusjohtajalle tai vastuunalaiselle yhtiömiehelle on määrätty seuraamuksia 8 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainitun lainkohdan mukainen.

*(Kumotaan)*

*EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, joka Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan 1 kohdan nojalla annetun täytäntöönpanosäädöksen riskiluokituskaavan perusteella määritellään riskiyritykseksi.*

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltija lakkaa olemasta riskiyritys, jos sitä tai sen liikenteestä vastaavaa henkilöä, toimitusjohtajaa ja vastuunalaista yhtiömiestä ei viimeksi kulu-  
neen vuoden aikana ole tuomittu uusista rikoksista tai rikkomuksista tai jos rikosten ja rikkomusten kokonaismäärä on laskenut alle sen, mitä 8 §:n 1 momentissa tai 9 §:n 1 momentissa säädetään.

14 §

14 §

*Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus*

*Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus*

*Voimassa oleva laki*

Tässä pykälässä tarkoitetaan tavarankuljetuksen tilaajalla elinkeinonharjoittajaa, joka tilaa kuljetuksen ja joka on kaupparekisterilain (129/1979) 3 §:n 1 momentin mukaan velvollinen tekemään perusilmoituksen, sekä valtiota, kuntaa, kuntayhtymää, Ahvenanmaan maakuntaa, Ahvenanmaan maakunnan kuntaa ja kuntayhtymää, seurakuntaa, seurakuntayhtymää, muuta uskonnollista yhdyskuntaa, muuta julkisoikeudellista oikeushenkilöä ja vastaavaa ulkomaista toimijaa.

Tavarankuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on ennen kuljetuksesta sopimista selvitettävä, että:

1) kuljetuksen suorittajalla on tarvittava lupa tai oikeus suorittaa kuljetus EU:n tavara-liikennelupa-asetuksessa tarkoitettuna kabo-taasiliikenteenä;

2) kuljetuksen suorittaja on merkitty arvon-lisäverolain (1501/1993) mukaiseen arvonli-säverovelvollisten rekisteriin, jos se on siihen velvollinen kyseisestä myynnistä.

*(Uusi)*

Sopimusta ei saa tehdä, jos 2 momentissa säädetty edellytykset eivät täyty. Sopimusta ei saa myöskään tehdä, jos kuljetuksen tilaaja tietää tai hänen pitäisi tietää, ettei sopimuksen toinen osapuoli aio täyttää lakisääteisiä velvoitteitaan työnantajana.

Edellä 2 momentissa tarkoitettua selvitystä ei tarvitse tehdä, jos:

1) sopimuspuoli on valtio, kunta, kuntayhtymä, Ahvenanmaan maakunta, Ahvenanmaan maakunnan kunta tai kuntayhtymä, seurakunta, seurakuntayhtymä, Kansaneläkelaitos tai Suomen Pankki;

2) edellisen selvityksen tekemisestä saman sopimuspuolen kanssa on kulunut vähemmän kuin kolme kuukautta; tai

3) tilaajan ja sopimuspuolen sopimussuhdetta voidaan pitää vakiintuneena aikaisempien kuluvana vuonna tapahtuneiden kuljetusten johdosta, jolloin selvitykset on tehtävä kalenterivuositain.

*Ehdotus*

Tässä pykälässä tarkoitetaan tavarankuljetuksen tilaajalla elinkeinonharjoittajaa, joka tilaa kuljetuksen ja joka on kaupparekisterilain (129/1979) 3 §:n 1 momentin mukaan velvollinen tekemään perusilmoituksen, sekä valtiota, kuntaa, kuntayhtymää, Ahvenanmaan maakuntaa, Ahvenanmaan maakunnan kuntaa ja kuntayhtymää, seurakuntaa, seurakuntayhtymää, muuta uskonnollista yhdyskuntaa, muuta julkisoikeudellista oikeushenkilöä ja vastaavaa ulkomaista toimijaa.

Tavarankuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on ennen kuljetuksesta sopimista selvitettävä, että:

1) kuljetuksen suorittajalla on tarvittava lupa tai oikeus suorittaa kuljetus EU:n tavara-liikennelupa-asetuksessa tarkoitettuna kabo-taasiliikenteenä;

2) kuljetuksen suorittaja on merkitty arvon-lisäverolain (1501/1993) mukaiseen arvonli-säverovelvollisten rekisteriin, jos se on siihen velvollinen kyseisestä myynnistä;

3) *kuljetuksen suorittajan ajoneuvon kokonaisuudessa ei kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna ylitä suurimpia sallittuja enimmäismassoja.*

Sopimusta ei saa tehdä, jos 2 momentissa säädetty edellytykset eivät täyty. Sopimusta ei saa myöskään tehdä, jos kuljetuksen tilaaja tietää tai hänen pitäisi tietää, ettei sopimuksen toinen osapuoli aio täyttää lakisääteisiä velvoitteitaan työnantajana.

Edellä 2 momentissa tarkoitettua selvitystä ei tarvitse tehdä, jos:

1) sopimuspuoli on valtio, kunta, kuntayhtymä, Ahvenanmaan maakunta, Ahvenanmaan maakunnan kunta tai kuntayhtymä, seurakunta, seurakuntayhtymä, Kansaneläkelaitos tai Suomen Pankki;

2) edellisen selvityksen tekemisestä saman sopimuspuolen kanssa on kulunut vähemmän kuin kolme kuukautta; tai

3) tilaajan ja sopimuspuolen sopimussuhdetta voidaan pitää vakiintuneena aikaisempien kuluvana vuonna tapahtuneiden kuljetusten johdosta, jolloin selvitykset on tehtävä kalenterivuositain.

*Voimassa oleva laki*

Tilaajan tai tämän edustajan ei myöskään tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua selvitystä, jos sovittu kuljetushinta ilman arvonlisäveroa on vähemmän kuin 500 euroa kolmen kuukauden aikana tehdyissä kuljetussopimuksissa tai jos 3 §:n 3 momentin mukaisten Suomen sisäisten kuljetusten alihankintasopimuksen vastikkeen arvo ilman arvonlisäveroa on enintään 10 000 euroa.

16 §

*Rekisteröitymisvelvollisuus tavaraliikenteessä*

Palveluntarjoajan, joka harjoittaa ammattimaista tavarankuljettamista tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2 000 kiloa ja enintään 3 500 kiloa, on rekisteröidyttävä Liikenne- ja viestintävirastoon. Rekisteröitymisvelvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos toimintaan ei vaadita lupaa 3 §:n 3 momentin nojalla.

17 §

*Liikenteessä käytettävä ajoneuvo*

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on rekisteröity 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö.

*(Uusi)*

*Ehdotus*

Tilaajan tai tämän edustajan ei myöskään tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua selvitystä, jos sovittu kuljetushinta ilman arvonlisäveroa on vähemmän kuin 500 euroa kolmen kuukauden aikana tehdyissä kuljetussopimuksissa tai jos 3 §:n 3 momentin mukaisten Suomen sisäisten kuljetusten alihankintasopimuksen vastikkeen arvo ilman arvonlisäveroa on enintään 10 000 euroa.

16 §

*Rekisteröitymisvelvollisuus tavaraliikenteessä*

Palveluntarjoajan, joka harjoittaa ammattimaista tavarankuljettamista tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, on rekisteröidyttävä Liikenne- ja viestintävirastoon. *Liikenne- ja viestintävirasto merkitsee liikenneasioiden rekisteriin rekisteröitymisilmoituksen, jonka tekee oikeushenkilö tai luonnollinen henkilö, jolle on annettu Y-tunnus yritys- ja yhteisötietolain (244/2001) 9 §:n mukaisesti.* Rekisteröitymisvelvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos toimintaan ei vaadita lupaa 3 §:n 3 momentin nojalla.

17 §

*Liikenteessä käytettävä ajoneuvo*

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on rekisteröity 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin ja sen käyttötarkoitukseksi on ilmoitettu luvanvarainen käyttö.

*Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on lisäksi huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, mikä on merkitty liikenneasioiden rekisteriin.*

*Voimassa oleva laki*

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

19 §

*Kansainvälisen tiekuljetuksen määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) kansainvälisen liikenteen kuljetusluvalla lupaa, jonka nojalla:

a) ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa;

b) Suomessa rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää ulkomailla tai ulkomaalaisen kuljetusyrityksen käyttämänä Suomessa;

c) linja-autolla saa harjoittaa Suomen ja toisen valtion välistä kansainvälistä matkustaja-liikennettä;

2) kansainvälisellä yhdistetyllä kuljetuksella tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston direktiivin 92/106/ETY mukaista Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välistä tavarankuljetusta, jossa tavara kuljetetaan kuorma-autossa, perävaunussa, vetoautollisessa tai vetoautottomassa puoliperävaunussa, vaihtokuormatilassa tai vähintään 20 jalan kontissa osittain maanteitse ja osittain aluksella tai rautateitse siten, että kuljetus aluksella tai rautateitse on suoraan mitattuna pidempi kuin 100 kilometriä ja että maantiekuljetus tapahtuu:

a) tavarankuormauspaikan ja lähimmän sopivan rautatien kuormausaseman välillä;

b) lähimmän sopivan rautatien purkausaseman ja tavarankuormauspaikan välillä; tai

c) enintään 150 kilometrin matkalla mitattuna suoraan siitä sisävesi- tai merisatamasta, jossa tavara laivataan tai puretaan.

*(Uusi)*

*Ehdotus*

Mitä *edellä* säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

19 §

*Kansainvälisen tiekuljetuksen määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) kansainvälisen liikenteen kuljetusluvalla lupaa, jonka nojalla:

a) ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää Suomessa;

b) Suomessa rekisteröityä kuorma-autoa tai raskasta perävaunua saa käyttää ulkomailla tai ulkomaalaisen kuljetusyrityksen käyttämänä Suomessa;

c) linja-autolla saa harjoittaa Suomen ja toisen valtion välistä kansainvälistä matkustaja-liikennettä;

2) kansainvälisellä yhdistetyllä kuljetuksella tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston direktiivin 92/106/ETY mukaista Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välistä tavarankuljetusta, jossa tavara kuljetetaan kuorma-autossa, perävaunussa, vetoautollisessa tai vetoautottomassa puoliperävaunussa, vaihtokuormatilassa tai vähintään 20 jalan kontissa osittain maanteitse ja osittain aluksella tai rautateitse siten, että kuljetus aluksella tai rautateitse on suoraan mitattuna pidempi kuin 100 kilometriä ja että maantiekuljetus tapahtuu:

a) tavarankuormauspaikan ja lähimmän sopivan rautatien kuormausaseman välillä;

b) lähimmän sopivan rautatien purkausaseman ja tavarankuormauspaikan välillä; tai

c) enintään 150 kilometrin matkalla mitattuna suoraan siitä sisävesi- tai merisatamasta, jossa tavara laivataan tai puretaan.

*Sen estämättä mitä yhdistettyjen kuljetusten osalta on sanottu edellä, liikenteenharjoittaja voi, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun EU:n tavaraliikennelupa-*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*(Uusi)*

*asetuksen 8 artiklan mukaisesti, ajaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on yhdistelmäajoneuvo, sen vetovaunulla, enintään kolme kansainvälisten yhdistettyjen kuljetuksien yhteydessä ajettavaa peräkkäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannelta maasta Suomeen suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta. Viimeisimmän Suomesta poistumista edeltävän kabotaasimatkan kuorma on purettava seitsemän päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa Suomeen tuotu kuorma viimeksi purettiin.*

*Liikenteenharjoittaja ei saa Suomessa harjoittaa kabotaasiliikennettä samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla neljään päivään siitä, kun sen suorittama kolmas kabotaasimatka Suomessa on päättynyt.*

39 §

39 §

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskortin todentaminen*

*Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskortin todentaminen*

Ammattipätevyys osoitetaan kuljettajan ammattipätevyyskortissa tai ajokortissa olevalla merkinnällä ammattipätevyydestä. Ammattipätevyyttä koskevat tiedot sisältyvät 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

Ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta 31 §:n 3 momentissa tai 32 §:n 4 momentissa säädetyn todistuksen antamisesta taikka ammattipätevyyttä jatkokoulutuksella jatkettaessa mainitun ajan 34 §:n 2 momentissa säädetyn todistuksen antamisesta taikka edellisen ammattipätevyysmerkinnän päivämäärästä.

Ammattipätevyyskortin myöntäminen tai merkinnän tekeminen ajokorttiin edellyttää, että ammattipätevyys on saavutettu tai sitä on ylläpidetty 29 §:n 1 momentin mukaisesti ja hakijan ajo-oikeus on voimassa Suomessa. Hakemus tehdään Liikenne- ja viestintävirastolle. Ammattipätevyysmerkinnän tekemisestä ajokorttiin haetaan noudattaen, mitä ajokorttilaissa säädetään.

Ammattipätevyys osoitetaan kuljettajan ammattipätevyyskortissa tai ajokortissa olevalla merkinnällä ammattipätevyydestä. Ammattipätevyyttä koskevat tiedot sisältyvät 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin.

Ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta 31 §:n 3 momentissa tai 32 §:n 4 momentissa säädetyn todistuksen antamisesta taikka ammattipätevyyttä jatkokoulutuksella jatkettaessa mainitun ajan 34 §:n 2 momentissa säädetyn todistuksen antamisesta taikka edellisen ammattipätevyysmerkinnän päivämäärästä.

Ammattipätevyyskortin myöntäminen tai merkinnän tekeminen ajokorttiin edellyttää, että ammattipätevyys on saavutettu tai sitä on ylläpidetty 29 §:n 1 momentin mukaisesti ja hakijan ajo-oikeus on voimassa Suomessa. Hakemus tehdään Liikenne- ja viestintävirastolle. Ammattipätevyysmerkinnän tekemisestä ajokorttiin haetaan noudattaen, mitä ajokorttilaissa säädetään.



*Voimassa oleva laki*

Kuljettajan on pidettävä 1 momentissa tarkoitettu asiakirja ajaessaan mukana ja vaadittaessa esitettävä se poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Poliisi tai Tulli voi keskeyttää ajon, jollei asiakirja ole mukana eikä ammattipätevyys ole muutoinkaan 1 momentin mukaisesti todennettavissa. Ajon jatkaminen voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan velvoittaa todentamaan pätevyytensä poliisille määräajassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 2 momentissa tarkoitettujen määräaikojen merkitsemisestä ja siinä noudatettavasta menettelystä.

## 42 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) ajo- ja lepoaika-asetuksella tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006;

2) ajopiirturiasetuksella tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014;

3) AETR-sopimuksella kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen tekemästä työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (AETR) (SopS 66/1999) sellaisena kuin se on muutettuna 27–29 päivänä lokakuuta 2004 tehdyllä viidennellä sekä 29 ja 30 päivänä lokakuuta 2008 tehdyllä kuudennella muutoksella (SopS 63–64/2010);

*Ehdotus*

Kuljettajan on pidettävä 1 momentissa tarkoitettu asiakirja ajaessaan mukana ja vaadittaessa esitettävä se poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Poliisi-, *tulli- tai rajavartiolaitos* voi keskeyttää ajon, jollei asiakirja ole mukana eikä ammattipätevyys ole muutoinkaan 1 momentin mukaisesti todennettavissa. Ajon jatkaminen voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan velvoittaa todentamaan pätevyytensä poliisille määräajassa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 2 momentissa tarkoitettujen määräaikojen merkitsemisestä ja siinä noudatettavasta menettelystä.

## 42 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *EU:n* ajo- ja lepoaika-asetuksella tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006;

2) *EU:n* ajopiirturiasetuksella tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014;

3) AETR-sopimuksella kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen tekemästä työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (AETR) (SopS 66/1999) sellaisena kuin se on muutettuna 27–29 päivänä lokakuuta 2004 tehdyllä viidennellä sekä 29 ja 30 päivänä lokakuuta 2008 tehdyllä kuudennella muutoksella (SopS 63–64/2010);

*Voimassa oleva laki*

4) ajopiirturilla mekaanista ja digitaalista ajopiirturia;

5) ajopiirturikortilla digitaalisessa ajopiirturissa käytettävää korjaamo-, kuljettaja-, yritys- ja valvontakorttia;

6) yrityksellä sitä, joka suorittaa ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetuksen;

7) kuljettajalla sitä, joka kuljettaa ajoneuvoa tai on mukana ajoneuvossa toimiakseen tarvittaessa kuljettajana;

8) korjaamolla sitä, jolla on ajoneuvolain 180 §:ssä tarkoitettu lupa ajopiirturin asennukseen ja korjaukseen;

9) valvontaviranomaisella poliisia, Tullia, rajavartiolaitosta ja työsuojeluviranomaista;

10) yrittäjäkuljettajalla sitä, joka osallistuu ajo- ja lepoaika-asetuksessa tai AETR-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetustoiminnan harjoittamiseen tieliikenteessä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009, jäljempänä EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus, tarkoitettulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka tämän lain 3 §:ssä tarkoitettun luvan nojalla, ja:

a) joka työskentelee omaan lukuunsa;

b) jolla on vapaus järjestellä ammattitoimintaansa;

c) jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia liikevoitosta; ja

d) jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden kuljetusyrittäjien kanssa kauppasuhteita asiakkaisiin;

11) työajalla yrittäjäkuljettajan työn aloittamisen ja lopettamisen välistä tieliikenteen tehtäviin käytettyä aikaa, jolloin yrittäjäkuljettaja on työpaikallaan asiakkaan käytettävissä, ja tekee muita tehtäviä tai toimintoja kuin yleistä hallinnollista työtä, joka ei ole suoranaudessa yhteydessä käsillä olevaan kuljetustehtävään;

*Ehdotus*

4) ajopiirturilla mekaanista ja digitaalista ajopiirturia;

5) ajopiirturikortilla digitaalisessa ajopiirturissa käytettävää korjaamo-, kuljettaja-, yritys- ja valvontakorttia;

6) yrityksellä sitä, joka suorittaa ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetuksen;

7) kuljettajalla sitä, joka kuljettaa ajoneuvoa tai on mukana ajoneuvossa toimiakseen tarvittaessa kuljettajana;

8) korjaamolla sitä, jolla on ajoneuvolain 180 §:ssä tarkoitettu lupa ajopiirturin asennukseen ja korjaukseen;

9) valvontaviranomaisella poliisia, Tullia, Rajavartiolaitosta ja työsuojeluviranomaista;

10) yrittäjäkuljettajalla sitä, joka osallistuu EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksessa tai AETR-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan kuljetustoiminnan harjoittamiseen tieliikenteessä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009, jäljempänä EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus, tarkoitettulla tavalla yhteisön liikenneluvan nojalla taikka tämän lain 3 §:ssä tarkoitettun luvan nojalla, ja:

a) joka työskentelee omaan lukuunsa;

b) jolla on vapaus järjestellä ammattitoimintaansa;

c) jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia liikevoitosta; ja

d) jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden kuljetusyrittäjien kanssa kauppasuhteita asiakkaisiin;

11) työajalla yrittäjäkuljettajan työn aloittamisen ja lopettamisen välistä tieliikenteen tehtäviin käytettyä aikaa, jolloin yrittäjäkuljettaja on työpaikallaan asiakkaan käytettävissä, ja tekee muita tehtäviä tai toimintoja kuin yleistä hallinnollista työtä, joka ei ole suoranaudessa yhteydessä käsillä olevaan kuljetustehtävään;

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

12) yhteenlasketulla työajalla yrittäjäkuljettajan tämän lain soveltamisalaan kuuluvien työtuntien summaa siitä riippumatta, onko työ tehty yhdelle tai useammalle asiakkaalle;

13) työpaikalla:

a) yrittäjäkuljettajan omistaman yrityksen pääasiallisen toimipaikan sijaintipaikkaa;

b) ajoneuvoa, jota yrittäjäkuljettaja käyttää työtehtävää tehdessään;

c) muuta paikkaa, jossa harjoitetaan kuljetuksiin liittyvää toimintaa;

14) viikolla ajanjaksoa, joka alkaa maanantaina kello 00.00 ja päättyy kello 24.00 seuraavana sunnuntaina;

15) yöajalla kello 01.00 ja kello 05.00 välistä aikaa.

*(Uusi)*

*(Uusi)*

12) yhteenlasketulla työajalla yrittäjäkuljettajan tämän lain soveltamisalaan kuuluvien työtuntien summaa siitä riippumatta, onko työ tehty yhdelle tai useammalle asiakkaalle;

13) työpaikalla:

a) yrittäjäkuljettajan omistaman yrityksen pääasiallisen toimipaikan sijaintipaikkaa;

b) ajoneuvoa, jota yrittäjäkuljettaja käyttää työtehtävää tehdessään;

c) muuta paikkaa, jossa harjoitetaan kuljetuksiin liittyvää toimintaa;

14) viikolla ajanjaksoa, joka alkaa maanantaina kello 00.00 ja päättyy kello 24.00 seuraavana sunnuntaina;

15) yöajalla kello 01.00 ja kello 05.00 välistä aikaa.

16) lähetetyllä kuljettajalla sitä, kuka kuljettaa ajoneuvoa tai on mukana ajoneuvossa toimiakseen tarvittaessa kuljettajana, ja johon sovelletaan lakia työntekijöiden lähettämisestä (447/2016).

17) lähettämislomituksella kuljettajien lähettämisestä, tai mukana ajoneuvossa olevan ja tarvittaessa kuljettajana toimivasta työntekijästä tehtävää työntekijöiden lähettämisestä (447/2016) annetussa laissa määritettyä ilmoitusta IMI-järjestelmään, josta liikenteenharjoittajan velvollisuus on varmistaa, että kuljettajan saatavilla on jäljennös ilmoituksesta joko paperisessa tai sähköisessä muodossa, ja joka kuljettajan on tarvittaessa esitettävä valvontaviranomaiselle tienvarsitarkastuksessa.

43 §

43 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevat asetukset*

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö*

Ajo- ja lepoajoista sekä ajopiirturin käytöstä säädetään ajo- ja lepoaika-asetuksessa ja ajopiirturiasetuksessa sekä määrätään AETR-sopimuksessa.

*(Uusi)*

Ajo- ja lepoajoista sekä ajopiirturin käytöstä säädetään EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksessa ja EU:n ajopiirturiasetuksessa sekä määrätään AETR-sopimuksessa.

*Kuljettajien lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon säädetään laissa työntekijöiden lähettämisestä (447/2016).*

*Voimassa oleva laki*

Autonapumiehenä voi toimia 16 vuotta täyttänyt henkilö, jos ajo- ja lepoaika-asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset täyttyvät.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta sekä ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa sekä 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta.

192 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä, tieliikenteen valvontalaitteita ja yrittäjäkuljettajan työaikaä käsittävät ja valvovat viranomaiset*

Jollei muualla toisin säädetä, Liikenne- ja viestintävirasto huolehtii viranomaistehtävistä seuraavien Euroopan unionin asetusten ja sopimuksen osalta:

- 1) ajopiirturiasetus;
- 2) ajo- ja lepoaika-asetus;
- 3) kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehty eurooppalainen sopimus, jäljempänä AETR-sopimus.

Poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomaiset toimivat valvontaviranomaisina edellä 1 momentissa tarkoitettujen Euroopan unionin asetusten ja AETR-sopimuksen osalta.

Työsuojeluviranomainen valvoo yrittäjäkuljettajia koskevia 49–52 §:n säännöksiä.

200 §

*Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen*

Sen lisäksi, mitä tehtäviä poliisilla, Tullilla ja rajavartiolaitoksella on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-

*Ehdotus*

Autonapumiehenä voi toimia 16 vuotta täyttänyt henkilö, jos ajo- ja lepoaika-asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa asetetut edellytykset täyttyvät.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta sekä EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa sekä 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta.

192 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä, tieliikenteen valvontalaitteita ja yrittäjäkuljettajan työaikaä käsittävät ja valvovat viranomaiset*

Jollei muualla toisin säädetä, Liikenne- ja viestintävirasto huolehtii viranomaistehtävistä seuraavien Euroopan unionin asetusten ja sopimuksen osalta:

- 1) EU:n ajopiirturiasetus;
- 2) EU:n ajo- ja lepoaika-asetus;
- 3) kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehty eurooppalainen sopimus, jäljempänä AETR-sopimus;

Poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomaiset toimivat valvontaviranomaisina edellä 1 momentissa tarkoitettujen Euroopan unionin asetusten ja AETR-sopimuksen osalta.

Työsuojeluviranomainen valvoo yrittäjäkuljettajia koskevia 49–52 §:n säännöksiä ja lähetettyihin kuljettajiin sovellettavaa lakia työntekijöiden lähettämisestä (447/2016).

200 §

*Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen*

Sen lisäksi, mitä tehtäviä poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-

*Voimassa oleva laki*

autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, poliisilla, Tullilla ja rajavartiolaitoksella on oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

Poliisi, Tulli ja rajavartiolaitos voi keskeyttää kuljetuksen, jos edellä 1 momentissa tarkoitettut asiakirjat tai tiedot eivät ole saatavissa, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkamista.

Poliisin on viipymättä ilmoitettava salassapitosäynnösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa 2 luvussa tarkoitettun luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen.

*(Uusi)*

Yrittäjäkuljettajan työaika koskevien 49–52 §:n säännösten valvonnassa työsuojeluviranomainen noudattaa työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annettua lakia (44/2006).

*(Uusi)*

*Ehdotus*

autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos voi keskeyttää kuljetuksen, jos edellä 1 momentissa tarkoitettut asiakirjat tai tiedot eivät ole saatavissa, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkamista.

Poliisin, *Tullin, Rajavartiolaitoksen ja työsuojeluviranomaisen* on viipymättä ilmoitettava salassapitosäynnösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa 2 luvussa tarkoitettun luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen.

*Liikenne- ja viestintävirastolla, poliisilla, Tullilla, Rajavartiolaitoksella ja työsuojeluviranomaisella on salassapitosäynnösten estämättä oikeus vaihtaa keskenään tarpeellisia tietoja tämän lain 2–5 luvuissa mainitun ammattimaista henkilöiden ja tavaroiden kuljetamista tiellä koskevan lainsäädännön valvonnan suorittamiseksi. Ajopiirturin tiedoista ilmeneviä henkilötietoja voidaan käyttää sen toteamiseksi, että ajo- ja lepoaikoja, ajopiirtureita ja liikenteenharjoittajaa, tavaraliikennelupia, henkilöliikennelupia, moottoriajoneuvon kuljettajan ja yrittäjäkuljettajan työaikoja, ajoneuvojen nopeudenrajoittimien asentamista ja käyttöä, kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia ja lähetettyjä kuljettajia koskevaa lainsäädäntöä noudatetaan.*

Yrittäjäkuljettajan työaika koskevien 49–52 §:n säännösten valvonnassa työsuojeluviranomainen noudattaa työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annettua lakia (44/2006).

*Säännöllisessä henkilöliikenteessä toimiviin ajoneuvojen kuljettajiin, kun kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä, sovelletaan työaikalain moottoriajoneuvon kuljettajan vuorokautisia työaikoja sekä yleissitovan linja-autohenkilökunnan työehtosopi-*

*Voimassa oleva laki*

Poliisi, Tulli, rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen saavat luovuttaa ETA-valtioiden ja AETR-sopimukseen liittyneiden valtioiden toimivaltaisille viranomaisille ajopiirturista, ajopiirturin levystä ja kuljettajakortista ilmenevät sekä mahdolliset muut rikkomuksen, ajoneuvon sekä ajoneuvon kuljettajan ja tämän työnantajan yksilöimiseksi tarvittavat tiedot sekä ne tiedot rikkomuksista määrätystä seuraamuksista, joiden luovuttamiseen ne ovat oikeutettuja tai velvoitettuja EU-oikeuden säännösten tai Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten johdosta. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat lisäksi luovuttaa vastaavat tiedot epäillystä rikkomuksesta, jos toimivaltainen muun valtion viranomainen sitä pyytää tuossa valtiossa tapahtuneen rikkomuksen selvittämiseksi. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat myös pyytää mainituilta muiden valtioiden viranomaisilta samat tiedot Suomessa tapahtuneeksi epäillyn rikkomuksen selvittämiseksi.

## 202 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot*

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty 267 §:ssä tarkoitettu rikos, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (806/2011) tarkoitetun yleisen kotietsinnän tai paikanetsinnän ajoneuvossa taikka ajopiirturin levyjen, kuljettajakortin tai ajopäiväkirjan todennäköisessä säilytyspaikassa levyn, kortin tai ajopäiväkirjan taikka muiden ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tarkoitettujen todisteasiakirjojen löytämiseksi sen estämättä, mitä pakkokeinolain 8 luvun 2 §:n 1 momentissa ja 4 §:ssä säädetään.

*Ehdotus*

*muksen mukaisia sääntöjä, jotka antavat sallittuja ajoaikoja sekä pakollisia taukoja ja lepoaikoja koskevan asianmukaisen suojan. Työ- ja elinkeinoministeriö ilmoittaa Euroopan komissiolle kyseisiin kuljettajiin sovellettavista asiaankuuluvista kansallisista säännöistä.*

Poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen saavat luovuttaa ETA-valtioiden ja AETR-sopimukseen liittyneiden valtioiden toimivaltaisille viranomaisille ajopiirturista, ajopiirturin levystä ja kuljettajakortista ilmenevät sekä mahdolliset muut rikkomuksen, ajoneuvon sekä ajoneuvon kuljettajan ja tämän työnantajan yksilöimiseksi tarvittavat tiedot sekä ne tiedot rikkomuksista määrätystä seuraamuksista, joiden luovuttamiseen ne ovat oikeutettuja tai velvoitettuja EU-oikeuden säännösten tai Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten johdosta. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat lisäksi luovuttaa vastaavat tiedot epäillystä rikkomuksesta, jos toimivaltainen muun valtion viranomainen sitä pyytää tuossa valtiossa tapahtuneen rikkomuksen selvittämiseksi. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat myös pyytää mainituilta muiden valtioiden viranomaisilta samat tiedot Suomessa tapahtuneeksi epäillyn rikkomuksen selvittämiseksi.

## 202 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot*

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty 267 §:ssä tarkoitettu rikos, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (806/2011) tarkoitetun yleisen kotietsinnän tai paikanetsinnän ajoneuvossa taikka ajopiirturin levyjen, kuljettajakortin tai ajopäiväkirjan todennäköisessä säilytyspaikassa levyn, kortin tai ajopäiväkirjan taikka muiden EU:n ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tarkoitettujen todisteasiakirjojen löytämiseksi sen estämättä, mitä pakkokeinolain 8 luvun 2 §:n 1 momentissa ja 4 §:ssä säädetään.

*Voimassa oleva laki*

Jos on perusteltua syytä epäillä, että kuljettaja on rikkonut ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia ajo- ja lepoaika-asetuksen tai ajopiirturiasetuksen säännöksiä tai AETR-sopimuksen määräyksiä poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tai määrätty tauko tai lepoaika on pidetty. Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi myös estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos kuljettaja ei esitä valvontaviranomaiselle ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tai AETR-sopimuksen 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja.

*(Uusi)*

*(Uusi)*

Poliisi voi ottaa kuljettaja-, yritys- tai korjaamokortin haltuun, jos on perusteltua syytä epäillä, että 244 §:n mukaiset kortin peruuttamisen edellytykset täyttyvät.

242 §

*Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen*

Luvanhaltija tai toimija, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksyn-

*Ehdotus*

Jos on perusteltua syytä epäillä, että kuljettaja on rikkonut ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen tai EU:n ajopiirturiasetuksen säännöksiä tai AETR-sopimuksen määräyksiä poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tai määrätty tauko tai lepoaika on pidetty. Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi myös estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos kuljettaja ei esitä valvontaviranomaiselle EU:n ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tai AETR-sopimuksen 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja.

*Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen Suomeen lähetetyllä kuljettajalla ei tienvarsitarkastuksessa ole esittää jäljennöstä paperisessa tai sähköisessä muodossa IMI-järjestelmän kautta työsuojeluviranomaiselle toimitetusta kuljettajan lähettämistä koskevasta ilmoituksesta, taikka todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, taikka kuljettajan kansainvälistä kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa.*

*Lähetetyn kuljettajan on pidettävä ajaessaan mukana jäljennös tämän lain 42 §:n mukaisesta lähettämislmoituksesta, joko sähköisessä tai paperisessa muodossa, ja todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, ja kuljettajan kansainvälistä kuljetusta todistava ajopiirturin tieto. Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi keskeyttää ajon, jollei edellä mainittuja asiakirjoja ole esittää.*

Poliisi, Tulli tai Rajavartiolaitos voi ottaa kuljettaja-, yritys- tai korjaamokortin haltuun, jos on perusteltua syytä epäillä, että 244 §:n mukaiset kortin peruuttamisen edellytykset täyttyvät.

242 §

*Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen*

Luvanhaltija tai toimija, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksyn-

*Voimassa oleva laki*

nän perusteella, voi ilmoittaa luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos:

1) luvan tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

2) luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

3) on muusta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua syytä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava kykene hoitamaan luvan tai hyväksymispäätöksen mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen sekä lentäjän ja veturinkuljettajan luvan henkilöltä, joka rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti liikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen tai on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Edellä 2 momentin 2 kohdassa ja 3 momentissa tarkoitettu luvan tai

*Ehdotus*

nän perusteella, voi ilmoittaa luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai rajoittaa hyväksymispäätöksen alaista toimintaa tai peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen, jos:

1) luvan tai hyväksymispäätöksen myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

2) luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittavan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä; tai

3) on muusta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua syytä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija tai hyväksymispäätöksen perusteella toimintaa harjoittava kykene hoitamaan luvan tai hyväksymispäätöksen mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaan luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisäksi peruuttaa määräajaksi tai kokonaan laivaväen pätevyyskirjan, lisäpätevyystodistuksen ja kelpoisuustodistuksen sekä lentäjän ja veturinkuljettajan luvan henkilöltä, joka rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti liikennettä koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen tai on muulla toiminnallaan osoittanut yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Edellä 2 momentin 2 kohdassa ja 3 momentissa tarkoitettu luvan tai



*Voimassa oleva laki*

2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi. Ennen päätöksentekoa viraston on kuultava luvan haltijaa tai toimijaa, joka harjoittaa toimintaansa hyväksymispäätöksen nojalla.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

*(Uusi)*

*(Uusi)*

262 §

*Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa taikka kansainvälisen liikenteen kuljetuslupaa, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa taikka EU:n tavaraliiken-

*Ehdotus*

2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi. Ennen päätöksentekoa viraston on kuultava luvan haltijaa tai toimijaa, joka harjoittaa toimintaansa hyväksymispäätöksen nojalla.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa lupa-asiakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupa-asiakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

*Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa tässä laissa tarkoitettun ajoneuvokohtaisen luvan tai yhteisöluvan oikeaksi todistetun jäljennöksen määräajaksi. Peruutettavien lupien lukumäärä päätetään luvan haltijan lupien kokonaislukumäärän ja rikkomusten vakavuuden perusteella. Luvan haltijalle ei myönnetä uusia liikennelupia eikä anneta yhteisöluvan jäljennöksiä sinä aikana, jona niitä on peruutettuina.*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa tämän lain 16 §:ssä tarkoitettun tavaraliikenteen harjoittamista koskevan rekisteröitymisen, mikäli rekisteröity palveluntarjoaja sitä itse pyytää tai jos rekisterimerkinnän tekemisen edellytykset eivät enää täyty, eikä edellytyksissä olevia puutteita korjata määräajassa.*

262 §

*Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta:

1) kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa tai tämän lain 16 §:n mukaista rekisteröitymistä tavaraliikenteessä tai kansainvälisen liikenteen kuljetuslupaa, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai 5 artiklassa tarkoitettua säännöllistä liikennettä koskevaa liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa

*Voimassa oleva laki*

nelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettujen kabotaasia koskevien säännösten vastaisesti,

2) harjoittaa Interbus-sopimuksessa 7 artiklassa tarkoitettua satunnaista kansainvälistä matkustajaliikennettä taikka 190 §:ssä tarkoitettua kansainvälisen liikenteen harjoittamista koskevassa Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenvälisessä sopimuksessa tarkoitettua kansainvälistä matkustajaliikennettä ilman sopimuksissa edellytettyä lupaa,

3) harjoittaa luvanvaraista rautatieliikennettä 6 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

4) harjoittaa kaupunkiraideliikennettä 7 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

5) harjoittaa kaupallista ilmakuljetusta ilman 123 §:ssä tarkoitettua lentotoimintalupaa tai 121 §:ssä tarkoitettua liikennelupaa taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

*(Uusi)*

*Ehdotus*

taikka EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettujen kabotaasia koskevien säännösten vastaisesti *tai kuljettaa tavaroita tämän lain kolme luvussa tarkoitettujen kansainvälisen yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavien tieosuuksia koskevien säännösten vastaisesti,*

2) harjoittaa Interbus-sopimuksessa 7 artiklassa tarkoitettua satunnaista kansainvälistä matkustajaliikennettä taikka 190 §:ssä tarkoitettua kansainvälisen liikenteen harjoittamista koskevassa Suomen ja toisen valtion välisessä kahdenvälisessä sopimuksessa tarkoitettua kansainvälistä matkustajaliikennettä ilman sopimuksissa edellytettyä lupaa,

3) harjoittaa luvanvaraista rautatieliikennettä 6 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

4) harjoittaa kaupunkiraideliikennettä 7 luvussa säädettyjen edellytysten puuttuessa,

5) harjoittaa kaupallista ilmakuljetusta ilman 123 §:ssä tarkoitettua lentotoimintalupaa tai 121 §:ssä tarkoitettua liikennelupaa taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

262 a §

*Liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärä rekisteröinti*

*Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta ei ole 17 §:ssä tarkoitettulla tavalla rekisteröinyt ammattimaisessa liikenteessä käytettävää ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, on tuomittava ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon.*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

263 §

263 §

*Kuljetuksen tilausrikkomus*

*Kuljetuksen tilausrikkomus*

Tämän lain 14 §:ssä tarkoitettu tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, joka tahallaan tilaa tavarankuljetuksen laiminlyöden mainitussa pykälässä säädetyn selvitysvelvollisuuden taikka tehdyn selvityksen perusteella tietää, ettei kuljetuksen suorittaja täytä 14 §:n 2 momentissa tarkoitettuja edellytyksiä, on tuomittava kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon. Kuljetuksen tilausrikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos kuljetukseen sovelletaan tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettua lakia (1233/2006) ja sopimuksen tekemisestä voidaan määrätä mainitun lain 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu.

Tämän lain 14 §:ssä tarkoitettu tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja *tai lähettäjä, huolitsija, hankkija tai alihankkija*, joka tahallaan tilaa tavarankuljetuksen laiminlyöden mainitussa pykälässä säädetyn selvitysvelvollisuuden taikka tehdyn selvityksen perusteella *on ollut tietoinen, tai sen olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää*, ettei kuljetuksen suorittaja täytä 14 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja edellytyksiä, on tuomittava kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon. Kuljetuksen tilausrikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos kuljetukseen sovelletaan tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettua lakia (1233/2006) ja sopimuksen tekemisestä voidaan määrätä mainitun lain 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu.

*(Uusi)*

*Lisäksi kun kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai kun olosuhteista muutoin selvästi ilmenee, että kuljetussopimuksen mukaisen kuorman kuljettaminen edellyttää ajoneuvon suurimman sallitun kokonaisuuden ylittämistä, ja kuorman vastaanottanut sekä maksanut tilaaja tai tämän edustaja on tästä huolimatta edellyttänyt kuljetuksen tapahtuvan niin, ettei 14 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettuja edellytyksiä ole voitu noudattaa, tuomitaan tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon.*

267 §

267 §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen*

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen*

Kuljettaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo ajoaikoja, taukoja, lepoaikoja, ajopiirturia tai ajopiirturikortteja koskevaa

Kuljettaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo ajoaikoja, taukoja, lepoaikoja, ajopiirturia tai ajopiirturikortteja koskevaa

*Voimassa oleva laki*

- 1) ajo- ja lepoaika-asetuksen tai ajopiirturi-asetuksen säännöstä,
- 2) AETR-sopimuksen määräystä tai
- 3) 45 §:n säännöstä, on tuomittava tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta sakkoon.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös:

1) korjaamon edustaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 48 §:n säännöksiä; taikka

2) työnantaja, tämän edustaja tai yrityksen edustaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo ajo- ja lepoaika-asetuksen 5, 10 tai 16 artiklan säännöstä alaikärajoista tai kuljetusyritykselle asetetusta ajo- ja lepoaikaan liittyvästä velvollisuudesta, ajopiirturi-asetuksen ajopiirturin tai sen sisältämän tiedon käsittelyä koskevaa 3 artiklan 1 kohtaa, 7 artiklan 4 kohtaa, 9 artiklan 7 kohtaa, 21 artiklan 2 kohtaa, 23 artiklan 1 kohtaa, 32 artiklan 1, 3 tai 4 kohtaa, 33 artiklaa tai 37 artiklan 1 kohdan 1 ja 2 alakohtaa, AETR-sopimuksen 5 artiklaa kuljettajaa koskevista vaatimuksista tai 11 artiklaa poikkeuksellisista tilanteista taikka 46 tai 47 §:n säännöstä.

*(Uusi)*

*Ehdotus*

- 1) *EU:n* ajo- ja lepoaika-asetuksen tai *EU:n* ajopiirturi-asetuksen säännöstä,
- 2) AETR-sopimuksen määräystä tai
- 3) 45 §:n säännöstä, on tuomittava tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta sakkoon.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös:

1) korjaamon edustaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 48 §:n säännöksiä; taikka

2) työnantaja, tämän edustaja tai yrityksen edustaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo ajo- ja lepoaika-asetuksen 5, 10 tai 16 artiklan säännöstä alaikärajoista tai kuljetusyritykselle asetetusta ajo- ja lepoaikaan liittyvästä velvollisuudesta, ajopiirturi-asetuksen ajopiirturin tai sen sisältämän tiedon käsittelyä koskevaa 3 artiklan 1 kohtaa, 7 artiklan 4 kohtaa, 9 artiklan 7 kohtaa, 21 artiklan 2 kohtaa, 23 artiklan 1 kohtaa, 32 artiklan 1, 3 tai 4 kohtaa, 33 artiklaa tai 37 artiklan 1 kohdan 1 ja 2 alakohtaa, AETR-sopimuksen 5 artiklaa kuljettajaa koskevista vaatimuksista tai 11 artiklaa poikkeuksellisista tilanteista taikka 46 tai 47 §:n säännöstä.

3) *kuljetuksen tilaaja tai aikataulun laatija, joka on kuljetuksen suorittajan ilmoituksesta tai muista ilmenneistä olosuhteista huolimatta edellyttänyt kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei 1 momentissa mainittuja ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä voida noudattaa, kuljetuksen tilaaja, aikataulun laatija tai tämän edustaja tuomitaan 1 momentin mukaisesti. Aikataulun laatijaksi katsotaan myös se, joka on aikataulua laatimatta muutoin edellyttänyt määrättyä toimitusaikaa.*

---

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .*

---

2.

**Laki**

**työntekijöiden lähettämistä annetun lain muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* työntekijöiden lähettämistä annetun lain muuttamisesta annetun lain (743/2020) voimaantulosäännöksen 2 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

Sen asemesta, mitä 4 a §:ssä, 5 §:n 1–4 momentissa sekä 5 a, 6 a, 7, 7 a ja 14 §:ssä säädetään, maantieliikenteen alan työssä sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

*Ehdotus*

Sen asemesta, mitä lain 4 a §:ssä, 5 §:n 1–4 momentissa sekä 5 a, 6a, 7, 7a ja 14 §:ssä säädetään, maantieliikenteen alan työssä sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä *1 päivään helmikuuta 2022. Ennen 2 päivää helmikuuta 2022 Suomessa lähetettyinä työntekijöinä maantieliikenteen alan työssä oleviin sovelletaan mainittuna ajankohtana voimassa olleita säännöksiä, kunnes mainitusta ajankohdasta on kulunut kuusi kuukautta. Tämän lain 4 a §:ää sovelletaan kuitenkin mainitusta ajankohdasta lähtien laskettaessa lähetetyn työntekijän työnteon kesto.*

\_\_\_\_\_

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20*

..

\_\_\_\_\_

3.

**Laki**

**työntekijöiden lähettämistä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* työntekijöiden lähettämistä annetun lain (447/2016) 1 §:n 3 momentti, 7 §:n 1 momentti ja 8 §:n 2 momentti, 35 §:n 1 momentin 1 kohta;  
*lisätään* lain 1 §:ään 4 ja 5 momentti, 2 §:ään uusi 10 ja 11 kohta, uusi 7 b §, 10 §:ään uusi 5 momentti, uusi 10 a ja 10 b §, 35 §:n 1 momenttiin 4 ja 5 kohdat seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 §

1 §

*Soveltamisala*

*Soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan työsopimuslain (55/2001) 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun työsopimuksen perusteella tehtävään työhön, jota muusta valtiosta lähetetty työntekijä tekee Suomessa työnantajan valtioiden rajat ylittävää palveluntarjontaa koskevan sopimuksen perusteella alihankintana, yritysryhmän sisäisenä siirtona tai vuokratyössä rajoitetun ajan.

Tätä lakia ei sovelleta kauppamerenkulkua harjoittavien yritysten aluksilla työskentelevään henkilökuntaan.

*(Uusi)*

Tätä lakia sovelletaan työsopimuslain (55/2001) 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun työsopimuksen perusteella tehtävään työhön, jota muusta valtiosta lähetetty työntekijä tekee Suomessa työnantajan valtioiden rajat ylittävää palveluntarjontaa koskevan sopimuksen perusteella alihankintana, yritysryhmän sisäisenä siirtona tai vuokratyössä rajoitetun ajan.

Tätä lakia ei sovelleta kauppamerenkulkua harjoittavien yritysten aluksilla työskentelevään henkilökuntaan.

*Tätä lakia ei sovelleta tieliikenteen kuljetuksia harjoittavien yritysten seuraaviin alihankintana tehtäviin tieliikenteen kuljetuspalveluihin ja kuljettajiin, jotka ajavat:*

*1) kahdenvälistä tavaroiden tai matkustajien kuljetutusta, jossa sallitaan 4 momentin mukaiset lisätoimet;*

*2) jäsenvaltion alueen halki kuormaamatta tai purkamatta rahtia ja ottamatta kyytiin tai laskematta kyydistä matkustajia;*

*3) neuvoston direktiivissä 92/106/ETY määritellyn yhdistetyn kuljetuksen aloittavan tai lopettavan tieosuuden, ja kun kuljettaja on aloittanut kuljetuksen kuljetusyrityksen sijoitautumisjäsenvaltiossa ja kuljettajan tiekuljetuksen tieosuus muodostaa yhtenäisen kahdenvälisen kuljetuksen.*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tätä lakia sovelletaan lähetettyjä työntekijöitä koskevan lainsäädännön noudattamisen valvonnassa tehtävään Euroopan unionin jäsenvaltioiden viranomaisten väliseen hallinnolliseen yhteistyöhön sekä taloudellisten hallinnollisten seuraamusten ja sakkojen täytäntöönpanoon, joka perustuu palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY täytäntöönpanosta sekä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2014/67/EU, jäljempänä täytäntöönpanodirektiivi.

2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) lähetetyllä työntekijällä työntekijää, joka työskentelee tavallisesti muussa valtiossa kuin Suomessa ja jonka toiseen valtioon sijoittautunut ja kyseisessä valtiossa toimintaa harjoittava, työnantajana toimiva yritys työsuhteen kestäessä lähettää rajoitetuksi ajaksi tilapäiseen työhön Suomeen tarjotessaan valtioiden

*Edellä 3 momentin 1) kohdan soveltamisalаражаusta lisätoimista sovelletaan ainoastaan siihen päivään saakka, josta alkaen älykkäät ajopiirturit, jotka noudattavat asetuksen (EU) N:o 165/2014 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua rajanylitysten ja lisätoimien kirjaamisvaatimusta, on asennettava ensimmäistä kertaa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan mukaisesti. Mainitusta päivästä alkaen mahdollisuutta 2 §:n 10 ja 11 kohdissa tarkoitettuihin lisätoimiin sovelletaan ainoastaan kuljettajiin, jotka käyttävät ajoneuvoja, joihin on asennettu älykäs ajopiirturi, josta säädetään mainitun asetuksen 8, 9 ja 10 artiklassa.*

Tätä lakia sovelletaan lähetettyjä työntekijöitä koskevan lainsäädännön noudattamisen valvonnassa tehtävään Euroopan unionin jäsenvaltioiden viranomaisten väliseen hallinnolliseen yhteistyöhön sekä taloudellisten hallinnollisten seuraamusten ja sakkojen täytäntöönpanoon, joka perustuu palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY täytäntöönpanosta sekä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2014/67/EU, jäljempänä täytäntöönpanodirektiivi.

2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) lähetetyllä työntekijällä työntekijää, joka työskentelee tavallisesti muussa valtiossa kuin Suomessa ja jonka toiseen valtioon sijoittautunut ja kyseisessä valtiossa toimintaa harjoittava, työnantajana toimiva yritys työsuhteen kestäessä lähettää rajoitetuksi ajaksi tilapäiseen työhön Suomeen tarjotessaan valtioiden

*Voimassa oleva laki*

rajat ylittäviä palveluja alihankintana, yritysryhmän sisäisenä siirtona tai vuokratyönä;

2) alihankinnalla työntekijän lähettämistä lähettävän yrityksen johdolla ja lukuun tehtävään työhön työnantajan ja Suomessa toimivan tilaajan välillä tehdyn sopimuksen nojalla;

3) yritysryhmän sisäisellä siirrolla työntekijän lähettämistä työhön samaan yritysryhmään kuuluvaan toisessa valtiossa sijaitsevaan toimipaikkaan tai yritykseen;

4) vuokratyöllä työntekijän lähettämistä työhön toisen yrityksen käyttöön (käyttäjäyritys), kun työnantajana on tilapäistä työvoimaa välittävä tai työvoimaa vuokraava yritys (vuokratyöntekijä);

5) lähettävällä yrityksellä lähetetyn työntekijän työnantajana toimivaa yritystä;

6) tilaajalla yritystä, käyttäjäyritystä ja muuta tahoa, joka ostaa lähettävältä yritykseltä palveluita;

7) rakennusalan työllä rakentamista, korjaamista, kunnostamista, rakenteiden muuttamista ja hajottamista, joihin luetaan myös kaivaminen, maanrakennus, valmisosien asentaminen ja purkaminen ja varustamis-, asennus-, muutos-, purkamis-, kunnossapito-, huolto-, maalaus-, puhdistus- ja parannustyöt;

8) rakennuttajalla henkilöä tai organisaatiota, joka ryhtyy rakennushankkeeseen, tai joka ohjaa tai valvoo rakennushanketta;

9) pääurakoitsijalla rakennuttajaan sopimussuhteessa olevaa urakoitsijaa, joka on nimetty pääurakoitsijaksi ja jolle kuuluvat työmaan johtovelvoitteet.

*(Uusi)*

*Ehdotus*

rajat ylittäviä palveluja alihankintana, yritysryhmän sisäisenä siirtona tai vuokratyönä;

2) alihankinnalla työntekijän lähettämistä lähettävän yrityksen johdolla ja lukuun tehtävään työhön työnantajan ja Suomessa toimivan tilaajan välillä tehdyn sopimuksen nojalla;

3) yritysryhmän sisäisellä siirrolla työntekijän lähettämistä työhön samaan yritysryhmään kuuluvaan toisessa valtiossa sijaitsevaan toimipaikkaan tai yritykseen;

4) vuokratyöllä työntekijän lähettämistä työhön toisen yrityksen käyttöön (käyttäjäyritys), kun työnantajana on tilapäistä työvoimaa välittävä tai työvoimaa vuokraava yritys (vuokratyöntekijä);

5) lähettävällä yrityksellä lähetetyn työntekijän työnantajana toimivaa yritystä;

6) tilaajalla yritystä, käyttäjäyritystä ja muuta tahoa, joka ostaa lähettävältä yritykseltä palveluita;

7) rakennusalan työllä rakentamista, korjaamista, kunnostamista, rakenteiden muuttamista ja hajottamista, joihin luetaan myös kaivaminen, maanrakennus, valmisosien asentaminen ja purkaminen ja varustamis-, asennus-, muutos-, purkamis-, kunnossapito-, huolto-, maalaus-, puhdistus- ja parannustyöt;

8) rakennuttajalla henkilöä tai organisaatiota, joka ryhtyy rakennushankkeeseen, tai joka ohjaa tai valvoo rakennushanketta;

9) pääurakoitsijalla rakennuttajaan sopimussuhteessa olevaa urakoitsijaa, joka on nimetty pääurakoitsijaksi ja jolle kuuluvat työmaan johtovelvoitteet.

10) kahdenvälisellä henkilökuljetuksella asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 tarkoitettua kahdenvälistä kuljetusta kansainvälisessä satunnaisessa tai säännöllisessä henkilöliikenteessä, kun kuljettaja suorittaa jonkin seuraavista toimista:

a) ottaa matkustajia kyytiin sijoittautumisjäsenvaltiossa ja jättää heidät kyydistä toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa;

b) ottaa matkustajia kyytiin jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa; tai



Voimassa oleva laki

Ehdotus

c) ottaa matkustajia kyytiin ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaisesti paikallisten retkien tekemiseksi toisessa jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa.

Kuljettajan on kyseisen kahdenvälisen henkilökuljetuksen aikana mahdollista ottaa matkustajia kerran kyytiin ja jättää matkustajia kerran kyydistä taikka ottaa matkustajia kerran kyytiin tai jättää matkustajia kerran kyydistä jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen ettei kuljettaja tarjoa matkustajaliikennepalveluja läpikulkujäsenvaltion kahden sijaintipaikan välillä. Samaa sovelletaan paluumatkaan.

(Uusi)

II) kahdenvälisellä tavarankuljetuksella kuljetussopimuksen perusteella tehtävää tavaroiden siirtoa asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 määritellyn mukaisesta sijoittautumisjäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan tai toisesta jäsenvaltiosta tai kolmanteesta maasta sijoittautumisjäsenvaltioon.

(Uusi)

Kuljettajan on kyseisen kahdenvälisen tavarankuljetuksen aikana mahdollista suorittaa yhden kuorman lastaamisen ja purkamisen taikka yhden kuorman lastaamisen tai purkamisen jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljetus ajetaan, edellyttäen ettei kuljettaja ole lastannut tai purkanut kuormaa samassa jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei ole suoritettu kuorman lastaamista ja purkamista taikka kuorman lastaamista tai purkamista, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, on kuljetuksen aikana mahdollista suorittaa enintään kaksi kuorman lastaamista tai purkamista taikka yhden kuorman lastaamisen ja purkamisen edellä mainituin edellytyksin.

4 a §

4 a §

Työsuhteen lisäehdot pitkäaikaisessa lähettämässä

Työsuhteen lisäehdot pitkäaikaisessa lähettämässä

*Voimassa oleva laki*

Lähetetyn työntekijän työsuhteessa sovelletaan 2 momentissa tarkoitettuja työsuhteen lisäehtoja, kun lähetetyn työntekijän työnteko on kestänyt tosiasiallisesti yhdenjaksoisesti vähintään 12 kuukautta, ellei työnantaja ole esittänyt perusteltua pyyntöä aikarajan pidentämisestä 7 a §:ssä säädetyn mukaisesti. Työnteon aikarajaa laskettaessa on otettava huomioon työnantajan aikaisemmin lähettämän lähetetyn työntekijän työnteko aika samoissa tehtävissä, jos myöhemmin lähetetty työntekijä on lähetetty tekemään samoja tehtäviä aikaisemman työntekijän sijasta. Työnantajan tulee ilmoittaa lähetettävälle työntekijälle viimeistään ennen työnteon aloittamista, että edellä tarkoitettu lähetetty työntekijä korvaa aiemmin samaa työtä samassa paikassa tehneen lähetetyn työntekijän.

## 7 §

*Ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä*

Lähettävän yrityksen on ennen työnteon aloittamista tehtävä työsuojeluviranomaiselle ilmoitus työntekijän tai työntekijöiden lähettämisestä Suomeen valtioiden rajat ylittävän palveluntarjontaa koskevan sopimuksen perusteella.

Ilmoitusta työntekijän tai työntekijöiden lähettämisestä ei edellytetä, jos yritys lähettää työntekijöitä Suomeen yritysryhmän sisäisellä siirrolla enintään viideksi työpäiväksi. Laskettaessa työntekijöiden lähettämisen kesto otetaan huomioon kyseinen lähettämisyksikkö sekä sen päättymistä edeltävän neljän kuukauden ajalta kaikki muut jaksot, jolloin saman yritysryhmän sisäisesti siirtämä työntekijä on tehnyt Suomessa työtä. Rakennusalan työssä ilmoitus on kuitenkin aina työn tekemisen edellytys.

Ilmoituksen tulee sisältää:

1) lähettävän yrityksen yksilöintitiedot, yhteystiedot, ulkomainen verotunniste ja tiedot

*Ehdotus*

Lähetetyn työntekijän työsuhteessa sovelletaan 2 momentissa tarkoitettuja työsuhteen lisäehtoja, kun lähetetyn työntekijän työnteko on kestänyt tosiasiallisesti yhdenjaksoisesti vähintään 12 kuukautta, ellei työnantaja ole esittänyt perusteltua pyyntöä aikarajan pidentämisestä 7 a §:ssä säädetyn mukaisesti. Työnteon aikarajaa laskettaessa on otettava huomioon työnantajan aikaisemmin lähettämän lähetetyn työntekijän työnteko aika samoissa tehtävissä, jos myöhemmin lähetetty työntekijä on lähetetty tekemään samoja tehtäviä aikaisemman työntekijän sijasta. Työnantajan tulee ilmoittaa lähetettävälle työntekijälle viimeistään ennen työnteon aloittamista, että edellä tarkoitettu lähetetty työntekijä korvaa aiemmin samaa työtä samassa paikassa tehneen lähetetyn työntekijän. *Tätä laskentaa ei sovelleta tieliikenteessä alihankintana tehtäviin kuljetuksiin ja kuljettajiin.*

## 7 §

*Ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä*

Lähettävän yrityksen on ennen työnteon aloittamista tehtävä työsuojeluviranomaiselle ilmoitus työntekijän tai työntekijöiden lähettämisestä Suomeen valtioiden rajat ylittävän palveluntarjontaa koskevan sopimuksen perusteella. *Tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankinnassa sovelletaan 7 b §:ssä säädettyä.*

Ilmoitusta työntekijän tai työntekijöiden lähettämisestä ei edellytetä, jos yritys lähettää työntekijöitä Suomeen yritysryhmän sisäisellä siirrolla enintään viideksi työpäiväksi. Laskettaessa työntekijöiden lähettämisen kesto otetaan huomioon kyseinen lähettämisyksikkö sekä sen päättymistä edeltävän neljän kuukauden ajalta kaikki muut jaksot, jolloin saman yritysryhmän sisäisesti siirtämä työntekijä on tehnyt Suomessa työtä. Rakennusalan työssä ilmoitus on kuitenkin aina työn tekemisen edellytys.

Ilmoituksen tulee sisältää:

1) lähettävän yrityksen yksilöintitiedot, yhteystiedot, ulkomainen verotunniste ja tiedot

*Voimassa oleva laki*

vastuuhenkilöistä lähettävän yrityksen sijoit-  
tautumisvaltiossa;

- 2) tilaajan yksilöintitiedot ja yhteystiedot;
- 3) rakennusalan työssä rakennuttajan ja pää-  
urakoitsijan yksilöintitiedot ja yhteystiedot  
sekä lähetetyn työntekijän veronumero;
- 4) kunkin lähetetyn työntekijän yksilöintiin  
tarvittavat henkilötiedot, henkilötunnus ja  
asuinvaltion verotunniste sekä lähettämisen  
alkamisaika ja päättymisaika tai arvioitu päät-  
tymisaika;
- 5) lähettävän yrityksen 8 §:ssä tarkoitetun  
edustajan yksilöintitiedot ja yhteystiedot Suo-  
messä tai tieto perusteesta, jonka nojalla edus-  
tajaa ei tarvitse asettaa;
- 6) työntekopaikka tai -paikat;
- 7) toimiala, jolla lähetetty työntekijä tulee  
työskentelemään.

Jos 3 momentissa mainitut tiedot muuttuvat  
olennaisesti, työn jatkamisen edellytyksenä  
on, että lähettävä yritys tekee täydennysilmoi-  
tuksen välittömästi muutosten tapahtuessa.

Rakennusalan työssä 3 ja 4 momentissa tar-  
koitettu ilmoituksen toimittaminen myös ra-  
kennuttajalle ja pääurakoitsijalle on työn teke-  
misen edellytyksenä.

*(Uusi)*

*Ehdotus*

vastuuhenkilöistä lähettävän yrityksen sijoit-  
tautumisvaltiossa;

- 2) tilaajan yksilöintitiedot ja yhteystiedot;
- 3) rakennusalan työssä rakennuttajan ja pää-  
urakoitsijan yksilöintitiedot ja yhteystiedot  
sekä lähetetyn työntekijän veronumero;
- 4) kunkin lähetetyn työntekijän yksilöintiin  
tarvittavat henkilötiedot, henkilötunnus ja  
asuinvaltion verotunniste sekä lähettämisen  
alkamisaika ja päättymisaika tai arvioitu päät-  
tymisaika;
- 5) lähettävän yrityksen 8 §:ssä tarkoitetun  
edustajan yksilöintitiedot ja yhteystiedot Suo-  
messä tai tieto perusteesta, jonka nojalla edus-  
tajaa ei tarvitse asettaa;
- 6) työntekopaikka tai -paikat;
- 7) toimiala, jolla lähetetty työntekijä tulee  
työskentelemään.

Jos 3 momentissa mainitut tiedot muuttuvat  
olennaisesti, työn jatkamisen edellytyksenä  
on, että lähettävä yritys tekee täydennysilmoi-  
tuksen välittömästi muutosten tapahtuessa.

Rakennusalan työssä 3 ja 4 momentissa tar-  
koitettu ilmoituksen toimittaminen myös ra-  
kennuttajalle ja pääurakoitsijalle on työn teke-  
misen edellytyksenä.

*7 b §*

*Ilmoitus tieliikenteessä työntekijöiden lähet-  
tämisestä alihankinnassa*

*Lähettävän yrityksen on ennen työnteon  
aloittamista tehtävä IMI-järjestelmässä ilmoi-  
tus työntekijän tai työntekijöiden lähettämi-  
sestä Suomeen valtioiden rajat ylittävän pal-  
veluntarjontaa koskevan alihankintasopimuk-  
sen perusteella tieliikenteen kuljetuspalvelu-  
jen tarjoamisesta.*

*Ilmoituksen tulee sisältää:*

- 1) myönnetyn liikenteenharjoittajan yhtei-  
sön liikenneluvan numeron;
- 2) toimivaltaisen liikenteestä vastaavan  
henkilön tai muun yhteyshenkilön yhteystie-  
dot sijoittautumisjäsenvaltiossa, jonka tehtä-  
vänä on vastata viranomaisten kyselyihin sekä  
vastaanottaa asiakirjoja tai ilmoituksia;

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

3) kuljettajan henkilöllisyys, asuinpaikan osoite ja ajokortin numero;

4) kuljettajan työsopimuksen alkamispäivä ja siihen sovellettava lainsäädäntö;

5) lähettämisen suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä;

6) tieto käytettävän moottoriajoneuvojen rekisteritunnuksista;

7) tieto siitä, onko palvelu tavaroiden tai matkustajien kuljetusta, kansainvälistä kuljetusta tai kabotaasikuljetusta.

*Jos 2 momentissa mainitut tiedot muuttuvat, työn jatkamisen edellytyksenä on, että lähetävä yritys tekee täydennysilmoituksen IMI-järjestelmään välittömästi muutosten tapahtuessa.*

8 §

*Edustajan asettaminen*

Lähettävällä yrityksellä on oltava Suomessa edustaja, joka on lähetetyn työntekijän ja viranomaisten tavoitettavissa koko lähetetyn työntekijän lähetettynä olon ajan. Edustajana voi toimia oikeushenkilö tai luonnollinen henkilö.

Lähettävällä yrityksellä ei tarvitse olla edustajaa, jos yritys lähettää työntekijöitä Suomeen enintään kymmeneksi työpäiväksi. Laskettaessa työntekijöiden lähettämisen kesto otetaan huomioon kyseinen lähettämisyksikkö sekä sen päättymistä edeltävän neljän kuukauden ajalta kaikki muut jaksot, jolloin saman yrityksen työntekijä on tehnyt Suomessa työtä.

Edustajalla tulee olla kelpoisuus vastaanottaa yrityksen puolesta viranomaisasiakirjoja ja haasteita sekä toimittaa asiakirjoja yritykseltä viranomaisille ja tuomioistuimille. Edustajalla tulee myös olla kelpoisuus edustaa lähetävää yritystä tuomioistuimissa.

8 §

*Edustajan asettaminen*

Lähettävällä yrityksellä on oltava Suomessa edustaja, joka on lähetetyn työntekijän ja viranomaisten tavoitettavissa koko lähetetyn työntekijän lähetettynä olon ajan. Edustajana voi toimia oikeushenkilö tai luonnollinen henkilö.

Lähettävällä yrityksellä ei tarvitse olla edustajaa, jos yritys lähettää työntekijöitä Suomeen enintään kymmeneksi työpäiväksi. Laskettaessa työntekijöiden lähettämisen kesto otetaan huomioon kyseinen lähettämisyksikkö sekä sen päättymistä edeltävän neljän kuukauden ajalta kaikki muut jaksot, jolloin saman yrityksen työntekijä on tehnyt Suomessa työtä. *Lähettävän yrityksen ei tarvitse asettaa edustajaa tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankinnassa, kun sovellettavaksi tulee 7 b §:ssä säädetyt vaatimukset ilmoitukseen kuljettajan lähettämistä.*

Edustajalla tulee olla kelpoisuus vastaanottaa yrityksen puolesta viranomaisasiakirjoja ja haasteita sekä toimittaa asiakirjoja yritykseltä viranomaisille ja tuomioistuimille. Edustajalla tulee myös olla kelpoisuus edustaa lähetävää yritystä tuomioistuimissa.

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

10 §

10 §

*Velvollisuus pitää saatavilla tietoja lähetetyistä työntekijöistä Suomessa*

*Velvollisuus pitää saatavilla tietoja lähetetyistä työntekijöistä Suomessa*

Lähetettävän yrityksen tulee pitää saatavilla kirjallisesti Suomessa koko lähettämisen keston ajan:

Lähetettävän yrityksen tulee pitää saatavilla kirjallisesti Suomessa koko lähettämisen keston ajan:

- 1) lähetettävän yrityksen yksilöintitiedot ja tiedot vastuuhenkilöistä lähettävän yrityksen sijoittautumisvaltiossa;
- 2) lähetettävän työntekijän yksilöintitiedot;
- 3) työsopimuslain 2 luvun 4 §:n mukainen selvitys lähetettävän työntekijän työsopimukseen sovellettavista työehdoista;
- 4) selvitys lähetettävän työntekijän työntekoaikojen perusteesta.

- 1) lähetettävän yrityksen yksilöintitiedot ja tiedot vastuuhenkilöistä lähettävän yrityksen sijoittautumisvaltiossa;
- 2) lähetettävän työntekijän yksilöintitiedot;
- 3) työsopimuslain 2 luvun 4 §:n mukainen selvitys lähetettävän työntekijän työsopimukseen sovellettavista työehdoista;
- 4) selvitys lähetettävän työntekijän työntekoaikojen perusteesta.

Jos lähetettävän työntekijän lähetettynä olo kestää yli kymmenen työpäivää, lähettävän yrityksen tulee pitää saatavilla kirjallisesti Suomessa koko lähettämisen keston ajan lähetettävän työntekijän työskentelyä Suomessa koskeva työaikakirjanpito, palkkalaskelma ja rahoituslaitoksen antama tositemaksetuista palkoista.

Jos lähetettävän työntekijän lähetettynä olo kestää yli kymmenen työpäivää, lähettävän yrityksen tulee pitää saatavilla kirjallisesti Suomessa koko lähettämisen keston ajan lähetettävän työntekijän työskentelyä Suomessa koskeva työaikakirjanpito, palkkalaskelma ja rahoituslaitoksen antama tositemaksetuista palkoista.

Lähetttävän yrityksen on ilmoitettava tilaajalle ennen työskentelyn alkamista Suomessa, missä 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot ovat työntekijän lähetettynä olon aikana.

Lähetttävän yrityksen on ilmoitettava tilaajalle ennen työskentelyn alkamista Suomessa, missä 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot ovat työntekijän lähetettynä olon aikana.

Työntekijän lähetettynä olon päättymisen jälkeen lähettävän yrityksen on säilytettävä 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot kaksi vuotta.

Työntekijän lähetettynä olon päättymisen jälkeen lähettävän yrityksen on säilytettävä 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot kaksi vuotta.

*(Uusi)*

*Tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankinnassa sovelletaan ainoastaan 1 momentin 4) kohtaa työntekijän työntekoaikojen perusteesta ja muutoin 10 b §:ssä säädettyä.*

*(Uusi)*

10 a §

*Tienvarsitarkastuksissa vaadittavat asiakirjat alihankinnassa*

*Alihankintana suoritettavissa tieliikenteen kuljetuspalveluissa työnantaja tulee huolehtia*

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*kuljetusten valvontaa varten kuljetuksen aikana saataville paperisessa tai sähköisessä muodossa seuraavat asiakirjat ja tiedot:*

*1) 7 b:ssä tarkoitetusta lähettämisilmoituksesta jäljennös;*

*2) todisteet vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutettavasta kuljetuspalvelusta;*

*3) ajopiirturin tiedot.*

*Valvontaviranomaisen pyynnöstä kuljettajan tulee esittää 1 momentissa tarkoitetut asiakirjat ja selvitykset tienvarsitarkastuksessa.*

*(Uusi)*

*10 b §*

*Tietojen antaminen työsuojeluviranomaiselle*

*Alihankintana suoritettavissa tieliikenteen kuljetuspalveluissa kuljetuksen päättymisen jälkeen työnantajan tulee antaa työsuojeluviranomaisen pyynnöstä seuraavat tiedot:*

*1) työntekijän työaikakirjanpito Suomessa tehdystä työstä;*

*2) todistus palkanmaksun suorittamisesta;*

*3) tieto työsuhteeseen sovellettavista työehdoista;*

*4) 10 a §:n 2) kohdassa tarkoitetut tiedot kuljetuspalvelusta;*

*5) 10 a §:n 3) kohdassa tarkoitetut ajopiirturin tiedot.*

*Työnantajan tulee antaa 1 momentissa tarkoitetut tiedot IMI-järjestelmän kautta viimeistään kahdeksan viikon kuluessa.*

*35 §*

*Laiminlyöntimaksu*

*Lähtävä yritys on velvollinen maksamaan laiminlyöntimaksua, jos tämä on laiminlyönyt velvollisuutensa:*

*1) tehdä 7 tai 7 b §:ssä tarkoitettu ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä;*

*2) asettaa 8 §:ssä tarkoitettu edustaja;*

*3) pitää saatavilla 10 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja tietoja ja selvityksiä;*

*35 §*

*Laiminlyöntimaksu*

*Lähtävä yritys on velvollinen maksamaan laiminlyöntimaksua, jos tämä on laiminlyönyt velvollisuutensa:*

*1) tehdä 7 tai 7 b §:ssä tarkoitettu ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä;*

*2) asettaa 8 §:ssä tarkoitettu edustaja;*

*3) pitää saatavilla 10 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja tietoja ja selvityksiä;*

LUONNOS

*Voimassa oleva laki*

*(Uusi)*

*(Uusi)*

*Ehdotus*

*4) pitää saatavilla 10 a §:n 1 momentissa tarkoitettuja asiakirjoja ja tietoja; taikka*

*5) antaa 10 ja 10 b §:n mukaisesti tietoja työsuojeluviranomaiselle.*

\_\_\_\_\_

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20*

..

\_\_\_\_\_

4.

**Laki**

**ylikuormamaksusta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:  
*muutetaan* ylikuormamaksusta annetun lain (51/1982) 16 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

16 §

16 §

*Kuljetustehtävän antajan korvausvastuu*

*Kuljetustehtävän antajan **tai tilaajan** korvausvastuu*

Ylikuormamaksun suorittaneella liikenteenharjoittajalla on oikeus saada maksun määrä kokonaan tai osaksi takaisin kuljetustehtävän antajalta, jos tämän toimenpide on johtanut siihen, että ylikuormaa on kuljetettu.

Ylikuormamaksun suorittaneella liikenteenharjoittajalla on oikeus saada maksun määrä kokonaan tai osaksi takaisin kuljetustehtävän antajalta *tai kuljetuksen maksaneelta ja vastaanottaneelta tilaajalta*, jos tämän tietoinen toimenpide on johtanut siihen, että ylikuormaa on kuljetettu.

\_\_\_\_\_

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20*

..

\_\_\_\_\_