

Säädöshanke LVM062:00/2020

ARVIOMUISTIO; EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin kansallinen täytäntöönpano ja kuljetuksen tilaajavastuut**Johdanto**

EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin sosiaali- ja markkinaosio julkaistiin 31.7.2020 Euroopan unionin virallisessa lehdessä aiemmin neuvotteluissa saavutetun yhteisymmärryksen mukaisesti. Kuljetuksen tilaajavastuita koskevat kirjaukset perustuvat hallitusohjelman Luottamuksen ja tasa-arvoisten työmarkkinoiden Suomi – osassa, liitteessä 4 kirjattuihin toimenpiteisiin 18 ja 19 (Harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan toimenpideohjelman toimeenpanoryhmä).

Kansallisesti säädöshanke alkoi 21.10.2020 ja tämän jälkeen hankkeeseen nimettiin kaksi työryhmää. Valmistelusta ja ylätöryhmän työn vetämisestä on päävastuussa liikenne- ja viestintäministeriö ja hanke toteutetaan yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön kanssa heidän ollessaan vastuussa alatyöryhmän työn vetämisestä. Hanke valmistellaan avoimessa vuorovaikutuksessa sidosryhmien ja muiden tahojen kanssa.

Tässä arviomuistiossa käydään läpi liikkuvuuspaketin sisältöä, tulevia muutoksia sekä arvioidaan kansallisen lainsäädännön muutostarpeita. Lisäksi arviomuistiossa arvioidaan kuljetuksen tilaajavastuita koskevien hallitusohjelmakirjausten täytäntöönpanoa. Arviomuistio on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön valmistelijoiden toimesta yhteistyössä viranomaisista koostuvan päätyöryhmän jäsenten kanssa.

EU:n liikkuvuuspaketin sosiaali- ja markkinaosion sääntelyn vuoksi on tarpeen tarkastella ja muuttaa kansallista lainsäädäntöä niiltä osin kuin lähetettyjen maantieliikenteen työntekijöitä koskevan direktiivin täytäntöönpano sitä vaatii ja niiltä osin kuin asetukset jättävät liikkumavaraa tai toisaalta antavat aihetta tarkistaa kansallista sääntelyä. Arviomuistiossa tarkastellaan myös hallitusohjelman harmaata taloutta koskevat kirjaukset, joiden mukaisesti kuljetuksen tilaajan vastuu ulotettaisiin ylikuormiin sekä ajo- ja lepoaikarikkomuksiin.

Kansallisen lainsäädännön muutostarpeita tullaan arvioimaan työryhmätyössä ja sidosryhmiä kuullen. Työn aloitusta varten arviomuistioon on koottu erityisesti niitä kohtia, joissa kansallisen lainsäädännön tarkastelu on työryhmän arvion mukaan tarpeen. Ajo- ja lepoaika-asetuksen mahdollistamat kansalliset poikkeukset käsitellään erikseen valtioneuvoston asetuksen 507/2018 muuttamisen yhteydessä. Alustava aikataulu asetuksen muuttamiselle on kevät 2021.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntopalvelussa lausuntoa arviomuistiosta ja erityisesti muistion lopussa esitetyistä kysymyksistä. Lausunnot ovat julkisia.

Id Versionumero

Sisällys

1 TAUSTA JA TAVOITTEET	3	
1.1 EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin tausta		3
1.2 Kuljetuksen tilaajavastuiden laajentamisen tausta		3
1.3 Hankkeeseen liittyvä lainsäädäntö		4
1.4 Kansallisen säädöshankkeen tavoitteet		4
2 EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON MUUTOSASETUS (EU) 2020/1054	5	
2.1 Nykytila		5
2.2 EU-asetuksen perusteella sovellettavaa		5
2.2.1 Ajo- ja lepoaikasäädösten muutokset 20.8.2020 alkaen		5
2.2.2 Ajopiirturiasetuksen muutokset voimaan asteittain		6
2.3 Tarkastelutarve ja kansallinen liikkumavara		6
3 EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON MUUTOSASETUS (EU) 2020/1055	8	
3.1 Nykytila		8
3.2 EU-asetuksen perusteella sovellettavaa		8
3.2.1 Yhteisön liikennelupasäädösten muutokset 21.2.2022 alkaen		8
3.2.2 Uudet kabotaasiliikenteen säädökset voimaan 21.2.2022		9
3.3 Tarkastelutarve ja kansallinen liikkumavara		9
4 EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON MUUTOSDIREKTIIVI (EU) 2020/1057 (TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖN VASTUUOSUUS)	15	
4.1 Lähetettyjen työntekijöiden edellinen muutosdirektiivi (EU) 2018/957		16
4.1.1 Lähetettyjen työntekijöiden yhdenvertaisen kohtelun edistäminen		17
4.1.2 Kustannusten korvausta koskevat säännökset ja olettasäännöksen täsmennys		17
4.1.3 Maantieliikenteen toimialalla täytäntöönpanoa vaativat asiat:		18
4.2 Lähetettyjen kuljettajien erityissääntely, lex specialis		18
5 VALVONTA JA TIETOJÄRJESTELMÄT	19	
5.1 Nykytila		19
5.2 Arvio viranomaisjärjestelmien muutostarpeista		19
6 KULJETUKSEN TILAAJAVASTUIDEN LAAJENTAMINEN	20	
6.1 Nykytila		20
6.1.1 Lainsäädäntö ja vastuun määräytyminen ylikuormilla ajamisesta		20
6.1.2 Lainsäädäntö ja vastuun määräytyminen ajo- ja lepoaikarikkomuksista		21
6.2 Arvio toteutuksesta		21
7 KANSALLINEN VALMISTELU JA AIKATAULU	22	
8 KYSYMYKSET	22	

1 Tausta ja tavoitteet

1.1 EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin tausta

Euroopan komissio julkaisi 31.5.2017 ensimmäisen osan laajasta maantieliikennettä koskevasta säädöspaketista, joka koostui nk. liikkuvuuspaketeista I, II ja III. Liikkuvuuspaketti I:stä neuvoteltiin Euroopan neuvostossa ja parlamentissa lähes kolme vuotta. Liikkuvuuspaketti I sisälsi lainsäädäntöehdotukset koskien tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädäntöä, jonka täytäntöönpanoa käsitellään tässä säädöshankkeessa.

Liikkuvuuspaketin osat II ja III jäivät kokonaisuuksina käsittelemättä, vaikkakin kyseisten pakettien sisältämiä aloitteita on hyväksytty yksittäisinä säädöksinä. Kyseisten liikkuvuuspakettialoitteiden ohella komissio julkaisi tiedonannon ”Eurooppa liikkeellä – Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla” COM(2017) 283 final, jossa esiteltiin laajasti paketin taustoja ja tavoitteita.

EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin sosiaali- ja markkinasäännösten tavoitteena on yhtenäistää EU:n tieliikenteen sisämarkkinoiden sääntelyä, parantaa kansainvälisen liikenteen kuljettajien työoloja ja valvontaa sekä edistää reilua kilpailua.

Ammatinharjoittamisen edellytyksiä ja markkinoillepääsyä koskevan sääntelyn tavoitteena on tukea maantieliikenteen sisämarkkinoiden toimivuutta, tehokkuutta ja kilpailukykyä, torjua harmaata taloutta sekä selkeyttää nykysääntelyä ja yhdenmukaistaa täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa.

Ajo- ja lepoaikasääntely pyrkii parantamaan liikenneturvallisuutta, kuljettajien työoloja ja osin myös varmistamaan tasapuolisen kilpailun liikenteenharjoittajien välillä. Tavoitteena on korjata sääntelyssä ja täytäntöönpanossa ilmenneitä puutteita sekä auttaa parantamaan työskentely- ja liiketoimintaedellytyksiä alalla.

Lähetettyjä maantieliikenteen työntekijöitä koskevan sääntelyn 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 suojelu ja liikenteen harjoittajien vapaus tarjota valtioiden rajat ylittäviä palveluja ovat tasapainossa.

1.2 Kuljetuksen tilaajavastuiden laajentamisen tausta

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman kohdassa ”Osallistava ja osaava Suomi” on harmaan talouden torjunta keskeisessä roolissa. Harmaa talous ja veronkierto aiheuttavat suomalaiselle yhteiskunnalle merkittävät veromenetykset vuosittain. Yhteiskunnan veromenetysten 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 vähentää ylikuormilla ajamista sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomista, mikä edistää mm. liikenneturvallisuutta maanteillä. Liikenneturvallisuuden parantumisen lisäksi esityksellä on kuljetusmarkkinoiden epätervettä kilpailua vähentävää vaikutusta. Kirjausten mukaisesti kuljetuksen tilaajan vastuu ulotettaisiin ylikuormiin sekä ajo- ja lepoaikarikkomuksiin.

Säädöslisäykset on tarkoitus tehdä liikennepalvelulakiin ja tarvittaessa tehdä tarvittavat muutokset ylikuormamaksulakiin.

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.*

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.*

1.3 Hankkeeseen liittyvä lainsäädäntö

Liikkuvuuspaketin myötä annetut EU-säädökset:

Euroopan parlamentin ja neuvoston muutosasetus (EU) 2020/1054

Euroopan parlamentin ja neuvoston muutosasetus (EU) 2020/1055

Euroopan parlamentin ja neuvoston muutosdirektiivi (EU) 2020/1057

Euroopan parlamentin ja neuvoston muutosdirektiivi (EU) 2018/957 (Huom. ei liikkuvuuspaketin osana, mutta huomioon täytäntöönpanossa.)

Edellä mainituilla säädöksillä muutetaan seuraavia EU-asetuksia ja -direktiivejä:

Liikenteenharjoittaja-asetus (EY) 1071/2009

Tavaraliikenteen yhteisölupa-asetus (EY) 1072/2009

Viranomaisten IMI-tietojenvaihtoasetus (EU) 1024/2012

Ajo- ja lepoaika-asetus (EY) 561/2006

Ajopiirturiasetus (EU) 165/2014

Lähetettyjen työntekijöiden direktiivi 96/71/EY

Lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivi 2014/67/EU

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivi 2006/22/EY

Näiden säädösten myötä kansallisessa täytäntöönpanossa tullaan tarkastelemaan mm. seuraavia lakeja ja asetuksia:

Laki liikenteen palveluista 320/2017

Laki työntekijöiden lähettämisestä 447/2016

Valtioneuvoston asetus ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä 507/2018

Laki ylikuormamaksusta 51/1982

1.4 Kansallisen säädöshankkeen tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin sosiaali- ja markkinasäännösten kansallinen täytäntöönpano EU-säädösten asettamaan määräaikaan mennessä. Hankkeen liikkuvuuspakettia koskevan kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä on lisäksi tavoitteena arvioida hallitusohjelman mukaisten, kuljetusten tilaajavastuuta koskevien kirjausten lisäämistä lakiin liikenteen palveluista 320/2017 (jäljempänä liikennepalvelulaki) sekä tarvittaessa myös lakiin ylikuormamaksuista 51/1982 (jäljempänä ylikuormamaksulaki). Myös valtioneuvoston

asetus ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä 507/2018 tulee käsiteltäväksi hankkeen yhteydessä.

Tarvittaessa valmistellaan hankkeen puitteissa myös muita pienempiä teknisiä muutoksia ja päivityksiä liikennepalvelulakiin.

2 Euroopan parlamentin ja neuvoston muutosasetus (EU) 2020/1054

2.1 Nykytila

Kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskeva sääntely perustuu ajo- ja lepoaika-asetukseen 561/2006 ja ajopiirtureita koskeva sääntely perustuu ajopiirturiasetukseen 165/2014. Tätä sääntelyä sovelletaan kansallisesti pääosin liikennepalvelulain luvussa 4; tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajan työaika. Kuljettajan ajo- ja lepoaikoja ja ajopiirturin käyttöä koskevista poikkeuksista säädetään valtioneuvoston asetuksessa ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä.

2.2 EU-asetuksen perusteella sovellettavaa

2.2.1 Ajo- ja lepoaikasäädösten muutokset 20.8.2020 alkaen

Ajoaikajousto viikkolevon viettoon

Viikkolepoa edeltävän työvuoron ajoaika voidaan poikkeuksellisissa olosuhteissa pidentää. Edellytyksenä on, ettei liikenneturvallisuus saa vaarantua. Kyseiset poikkeukselliset olosuhteet tarkoittavat äkillisiä ja väistämättömiä olosuhteita, joita ei voida ennakoida. Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita voivat olla esimerkiksi odottamattomat huonot sääolosuhteet, liikenneuhkat tai viivästykset lastaus- tai purkutilanteissa.

Kuljettaja voi matkalla viikoittaisen levon viettoon ylittää vuorokautisen ja viikoittaisen ajoajan päästäkseen työnantajan toimipisteeseen tai asuinpaikkaansa enintään yhdellä tunnilla, tai enintään kahdella tunnilla, mikäli ennen lisäajoa on pidetty 30 minuutin tauko.

Poikkeamisen syyt tulee merkitä ajopiirturilevyyn tai -tulosteeseen. Ajoajan pidennys on korvattava vastaavalla yhtäjaksoisella levolla ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua.

Juna- ja lauttasääntö

Junassa tai lautalla ajoneuvonsa mukana matkustavan kuljettajan on mahdollista viettää aiemmasta poiketen myös viikkolepo siten, että se katkaistaan enintään kaksi kertaa muun toiminnan vuoksi. Tämä muu toiminta saa kestää enintään yhden tunnin. Viikkolevon katkaisua voi hyödyntää sekä lyhennettyyn että vähintään 45 tunnin mittaiseen viikkolepoon.

Mikäli säännöllinen vuorokausilepo (vähintään 11 h) tai lyhennetty viikkolepo (vähintään 24 h, mutta alle 45 h) halutaan katkaista tämän säädöksen mukaisesti, kuljettajalla on oltava junassa tai lautalla käytettävissään lepohytti, vuode tai makuusija. Vähintään 45 tunnin viikkolevon keskeyttämisen edellytyksenä on se, että lautta- tai junamatka kestää vähintään 8 tuntia ja kuljettajalla on lautalla tai junassa käytössään lepohytti. 11 tunnin vuorokausilevon voi katkaista junassa ja lautassa kuten ennenkin, mutta alle 11 tunnin vuorokausilepoa ei kuitenkaan saa katkaista.

Viikoittainen lepoaika

Kansainvälisessä liikenteessä voi pitää peräkkäin kaksi lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa, jos pitää neljän viikon aikana vähintään neljä viikkolepoa ja niistä kaksi on vähintään 45 tunnin lepoja. Nämä kaksi viikkolevon lyhennystä on korvattava ennen seuraavaa viikkolepoa.

Vähintään 45 h viikoittaisen levon viettäminen ajoneuvossa kielletään niin kansallisessa kuin kansainvälisessäkin liikenteessä. Pitkä viikoittainen lepoaika on vietettävä majoituspaikassa, jossa on nukkumis- ja saniteettitilat. Euroopan komission tulee varmistaa, että tiedot turvallisista pysäköintialueista ovat helposti kuljettajien saatavilla. Pysäköintialueista tulee standardiluokitus, joka ei kuitenkaan ole jäsenmaita velvoittava.

Kuljettajan paluvelvollisuus

Kuljetusyrityksen on järjestettävä työ niin, että kuljettaja voi palata joko työnantajan asemapaikkaan sijoittautumisvaltiossa tai kuljettajan asuinpaikkaan ainakin kerran kunkin neljän peräkkäisen viikon jaksolla, jotta kuljettaja voi pitää yli 45 tunnin viikoittaisen lepoajan em. paikassa. Yrityksellä on velvollisuus dokumentoida, että näin tapahtuu. Jos on hyödynnetty ”kaksi lyhennettyä viikkolepoa peräkkäin” -säännöstä, on kuljettajan palattava edellä mainittuun paikkaan ennen korvauksena pidettävän lepoajan alkua.

Ajo- ja lepoaikojen soveltaminen 2,5-3,5 t ajoneuvoihin kansainvälisessä liikenteessä

Kokonaismassaltaan 2,5-3,5 t kevyiden hyötyajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien kuljettajiin sovelletaan kansainvälisessä liikenteessä ja kabotaasilikenteessä ajo- ja lepoaika-asetusta 1.7.2026 alkaen, mikäli tehtävään vaaditaan yhteisön liikennelupa ja kuljettaja työskentelee päätoimisesti.

2.2.2 Ajopiirturiasetuksen muutokset voimaan asteittain

Ajopiirtureita koskevilla uusilla säädöksillä tavoitellaan teknologian kehittymisen myötä viranomaisvalvonnan tehostumista sekä hallinnollisen taakan vähenemistä niin viranomaisilta kuin kuljetusyrityksiltä. Uuden sukupolven älykkäiden ajopiirtureiden takautuva asennuspakko on tulossa voimaan 2020-luvulla porrastetusti.

Liikkuvuuspaketti tuo paljon muutoksia ajopiirtureita ja niiden käyttöä koskeviin EU-säädöksiin. Uudet älykkäät ajopiirturit merkitsevät jatkossa esimerkiksi ajoneuvon sijainnin aiempaa tiheämpään tahtiin. Ajopiirtureiden etävalvontaan viranomaisen tulee saamaan tiedon myös kuljettajan enimmäisajoajan ylittämisestä. Kuljettajan tulee merkitä sänky-symbolin alle jatkossa taukojen ja lepoaikojen lisäksi myös vuosiloma ja sairausloma. Lisäksi kuljettajan tulee rajan ylittäessään kirjata maatumus reaaliaikaisemmin aina rajanylitystä seuraavan pysähdyksen alussa lähimmällä pysähdyspaikalla, mikä koskee myös analogisia ajopiirtureita. Maatumuksen manuaalisuutta ei vaadita niissä ajopiirtureissa, joissa olinpaikka tallentuu automaattisesti. Vuoden 2025 alusta kuljettajan on pidettävä mukana ajopiirturilevyt ja tulosteet kuluvan vuorokauden ja 56 edeltävän vuorokauden ajalta.

2.3 Tarkastelutarve ja kansallinen liikkumavara

Tarkastelussa on noussut esiin ainakin mm. seuraavia kohtia, jotka vaativat tarkempaa arviointia:

Ajo- ja lepoaikasäädökset 561/2006

- 2 artikla: Soveltamisalan laajennus 2,5-3,5 t kansainvälisen tavaraliikenteen ajoneuvoihin tai yhdistelmiin 1.7.2026 alkaen.

Arvio: Tarkastellaan kevyiden hyötyajoneuvojen tuomia mahdollisia muutostarpeita ajo- ja lepoaikojen valvontakäytäntöihin.

- 3 artikla: EU-laajuisiin poikkeuksiin ajo- ja lepoaikasäädöksistä lisätään 20.8.2020 alkaen käsiteollisuustuotteiden kuljetukset enintään 7,5 tonnin ajoneuvolla ja enintään 100 km säteellä, mikäli ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö eikä kuljetukseen vaadita liikennelupaa.

Arvio: Kyseinen lisäys ei-sovellettavasta tieliikenteestä tulee sovellettavaksi sellaisenaan, joten kohta ei vaadi kansallista lainsäädäntöä. Sen sijaan tarkastelutarvetta on käsiteollisuustuotteen määritelmän suhteen.

- 13 artikla: Jäsenmaat voivat halutessaan ottaa käyttöön vapautukset ajo- ja lepoaikasäädöksistä ajoneuvoille tai ajoneuvoyhdistelmille, joita käytetään valmisbetonin tai rakennustyömaakoneiden kuljettamiseen rakennusyrityksen lukuun 100 kilometrin säteellä yrityksen toimipaikasta, edellyttäen että ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö.

Arvio: Sidosryhmältä vastaanotetussa esityksessä on esitetty perusteluita poikkeuksen kansalliseen käyttöönottoon mm. rakennustyömaakoneiden kuljettamisen joustavuuden parantamisella, kun siirtokuljetuksia voidaan suorittaa joustavammin hiljaisempina vuorokauden aikoina. Valmisbetonin kuljettamisen osalta poikkeuksen käyttöönottoa perustellaan mm. sillä, että aikakriittisen betonivalun kuljettamiseen kuljettajan pakolliset tauot sopivat huonosti, minkä lisäksi valmisbetoniauton kuljettaja kuluttaa merkittävän osan päivittäisestä työajastaan muuhun työhön kuin ajamiseen. Kyseisen poikkeuksen käyttöönottoa tarkastellaan valtioneuvoston asetuksen 507/2018 muuttamisen yhteydessä.

- 15 artikla: Uutena kohtana säädetään jäsenvaltion ilmoitusvelvollisuus komissiolle säännöllisen henkilöliikenteen (reitti alle 50 km) kuljettajiin sovellettavista kansallisista säännöistä.

Arvio: Työryhmän arvion mukaan säännöllisen henkilöliikenteen kuljettajiin sovellettavien kansallisten työaikoihin liittyvien sääntöjen ilmoitusvelvollisuus asetetaan liikenne- ja viestintäministeriön tehtäväksi.

- 22 artikla: Jäsenvaltioiden viranomaisten välisestä yhteistyöstä ajo- ja lepoaikoihin liittyvien tietojen osalta, tulee uutena tiedonvaihdon osana yrityksen riskiluokitustiedon jakaminen maksuttomasti jäsenvaltioiden kesken.

Arvio: Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kuljetusyritysten kansallisesta riskiluokitusrekisteristä, josta ERU-rajapinnan kautta luodaan tietojenvaihto eri jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten käyttöön. Työryhmän arvion mukaan asia ei edellytä säädösmuutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Ajopiirturisäädökset 165/2014

- 7 artikla: Jäsenvaltion velvollisuus tietosuojan varmistamisessa.

Arvio: Ajo- ja lepoaikojen noudattamiseen sekä ajopiirtureiden käyttöön kohdistuva valvonta, ja varsinkin etävalvonta tullaan yhteistyössä valvovien

viranomaisten kanssa järjestämään niin, että tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnan yhteydessä tapahtuva henkilötietojen käsittely toteutetaan ainoastaan kyseisen valvonnan toteuttamiseksi. Työryhmän arvion mukaan asia ei edellytä säädösmuutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

- 9 artikla: Viranomaisvalvonnan etäyhteyslaitteiden hankinta ja niiden käyttö.

Arvio: Liikenteen valvontaviranomaisista poliisin ja Tullin on tarkoitus hankkia EU-asetuksen vaatima määrä uusien vaatimusten mukaista ajo- ja lepoaikojen etävalvontalaitteistoa lähitulevaisuudessa. Työryhmän arvion mukaan asia ei edellytä säädösmuutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

- 26 artikla: Viranomaisen oikeus vaatia korvaamaan tarvittaessa nykyinen kuljettajakortti.

Arvio: Työryhmän arvion mukaan asia vaatii tarkastelua ja mahdollisia tarkennuksia valtioneuvoston asetukseen 507/2018 ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä.

- 34 artikla: Kuljettajakortin ja ajopiirturilevyn käyttö. Jäsenvaltiot voivat vaatia maan tunnuksen tarkemmat maantieteelliset erittelyt, jos ilm. nämä ennen 1.4.1998.

Arvio: Suomi ei ole ilmoittanut maatunnukseensa tarkempia maantieteellisiä erittelyjä, eikä työryhmä näe tarvetta asiaan myöskään tulevaisuudessa.

3 Euroopan parlamentin ja neuvoston muutosasetus (EU) 2020/1055

3.1 Nykytila

Tavaraliikenteen liikennelupalainsäädäntö perustuu EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen 1071/2009 sekä tavaraliikenteen yhteisöluupa-asetukseen 1072/2009. Tätä sääntelyä on kansallisesti pantu täytäntöön liikennepalveluilla.

3.2 EU-asetuksen perusteella sovellettavaa

3.2.1 Yhteisön liikennelupasäädösten muutokset 21.2.2022 alkaen

Liikennelupa vaaditaan kansainvälisessä tavaraliikenteessä kokonaismassaltaan 2,5-3,5 t kevyiltä hyötyajoneuvoilta ja ajoneuvoyhdistelmiltä. Näille kansainvälisessä liikenteessä oleville kevyille hyötyajoneuvoille tulee kuorma-autoja lievemmat käytössä olevan pääoman vaatimukset.

Jos yrityksellä on vain kevyitä hyötyajoneuvoja, joilla suoritetaan kansainvälistä liikennettä, niin liikenteestä vastaavan henkilön ammatillista pätevyyttä osoittavaa tutkinnosta voidaan vapauttaa, mikäli henkilöllä on yli 10 vuoden yhtäjaksoinen kuljetusyrityksen johtamiskokemus ennen 20.8.2020. Tällaiseksi tutkinnoksi on Suomessa katsottu tavaraliikenteen yrittäjän ammattitaitotutkinto.

Luvanvaraista liikennettä harjoittavan yrityksen kansainvälisessä liikenteessä olevan ajoneuvon (kuorma-auto tai kevyt hyötyajoneuvo) tulee palata yrityksen sijoittautumisvaltion toimipisteeseen kahdeksan viikon välein.

Liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuteen liittyvä sääntely kiristyy. Jos liikenteestä vastaava henkilö menettää hyvämaineisuutensa, sen voi palauttaa aikaisintaan yhden vuoden kuluttua, ja joka tapauksessa vasta, kun henkilö on osallistunut kolmen kuukauden koulutukseen tai suorittanut tavaraliikenteen yrittäjän ammattitaitotutkinnon.

3.2.2 Uudet kabotaasilikenteen säädökset voimaan 21.2.2022

Tavaraliikenteen kabotaasisäädöksiin on uutena asiana tulossa neljän päivän ”cooling-off” eli niin sanottu jäähdyttelyjakso. Kabotaasilikennettä ei saa harjoittaa samalla ajoneuvolla samassa jäsenvaltiossa neljään päivään siitä, kun sen kyseisessä maassa suorittama kabotaasimatka on päättynyt. Rajanylitysten ajankohtia aletaan valvoa älykkäiden ajopiirtureiden avulla.

Kabotaasilikenteessä tulee olla esittää selvät todisteet edellisestä kansainvälisestä kuljetuksesta sekä kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta. Mikäli ajoneuvolla on oltu kansainvälisen kuljetuksen kohdemaassa neljä päivää ennen sinne saapumista, kyseisen ajanjakson aikana suoritetuista matkoista on myös esitettävä todisteet.

3.3 Tarkastelutarve ja kansallinen liikkumavara

Soveltamisalan laajentuessa siten, että liikennelupa vaaditaan jatkossa kansainvälisessä tavaraliikenteessä kokonaismassaltaan 2,5-3,5 t kevyiltä hyötyajoneuvoilta ja ajoneuvoyhdistelmiltä, tulee arvioitavaksi myös vastaavat kansallisessa liikenteessä olevat ajoneuvot ja niiden liikennelupavaatimukset.

Liikennepalvelulain 16 §:ssä säädetään rekisteröitymisvelvollisuudesta tavaraliikenteessä, siten että 2-3,5 t on rekisteröidyttävä Liikenne- ja viestintävirastoon ellei rekisteröitymisvelvollisuutta ole rajattu pois 3 §:n 3 momentin nojalla. Työryhmässä on nähty tarpeelliseksi vahvistaa rekisteröitymisvelvollisuuden valvontaa, mikä samalla helpottaa asetuksen mukaisten raportointivelvollisuuksien toteuttamista. Samalla vahvistaminen edesauttaa myös tasapuolisten kilpailuedellytysten toteutumista.

Soveltamisalan laajentamisen suhteen on valittu alustavaksi lähestymistavaksi alle 3,5 t kevyiden hyötyajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien osalta liikennepalvelulain 16 §:n rekisteröitymisvelvollisuuden vahvistaminen arviossa tarkemmin kuvatulla tavalla. Toisena vaihtoehtona olisi jättää liikennepalvelulain 16 § muuttamatta, jolloin nykytilanne säilyisi. Kolmantena vaihtoehtona soveltamisala voitaisiin laajentaa myös kansalliseen liikenteeseen siten, että liikennelupa vaadittaisiin näiltä ajoneuvoilta samoin edellytyksin kuin kansainvälisessä tavaraliikenteessä.

Eri vaihtoehtoja tullaan tarkastelemaan valmistelun aikana ja vaikutusarviointia täydennetään valmistelun edetessä.

Tarkastelussa on alustavasti noussut esiin ainakin mm. seuraavia kohtia, jotka saattavat vaativat arviointia:

EU:n liikenteenharjoittaja-asetus 1071/2009

- 1 Artikla: Soveltamisalan laajennus 2,5-3,5 t kansainvälisen liikenteen ajoneuvoihin tai yhdistelmiin 21.2.2022 alkaen siten, että myös niiltä vaaditaan jatkossa tavaraliikenteen yhteisölupa. Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät kansallisessa liikenteessä alle 3,5 t liikenteen ajoneuvot ja yhdistelmät.

Arvio: Laajennus vaatii muutoksen liikennepalvelulain 3 §:n (luvanvarainen toiminta tieliikenteessä) joko alakohtaan 2 tai vaihtoehtoisesti pykälään lisätään uusi alakohta. Samalla rekisteröimisvelvollisuutta tavaraliikenteen harjoittajaksi tarkennettaisiin niin, että jatkossa palveluntarjoajan (luonnollinen tai oikeushenkilö) tulee ilmoittaa viranomaiselle y-tunnus sekä kaupallisessa tavaraliikenteessä olevien 2-3,5 t ajoneuvojen rekisterinumerot. Lisäksi mm. rekisteröimisvelvollisuus tavaraliikenteen harjoittajaksi kevyillä hyötyajoneuvoilla tehtäisiin velvoittavaksi. Edellä mainituilla kansallisen lainsäädännön tarkennuksilla parannetaan valvonnan edellytyksiä ja tasapuolisten kilpailuedellytysten toteutumista.

- 3 artikla: Maantieliikenteen ammatinharjoittamista koskevien vaatimusten osalta kumotaan 3 artiklan 2 kohta, eli jäsenvaltioiden mahdollisuus asettaa lisävaatimuksia saadakseen luvan harjoittaa maantieliikennettä. Suomi on käyttänyt tätä mahdollisuutta ja asettanut ehtoja (LIPA 5 §, mm. täysi-ikäisyys, konkurssi, maksupuutteet, liiketoimintakielto ym.), joita nyt joudutaan tarkastelemaan uudelleen. 3 Artiklassa säilyy edelleen pysyvää toimipaikkaa, hyvää mainetta, asianmukaista vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset.

Arvio: Liikennepalvelulain 5 § tarkastetaan siten, että se on linjassa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen kanssa. On mahdollista, että osa vaatimuksista on jatkossa huomioitavissa osana vakavaraisuusvaatimusta.

- 5 artikla: Sijoittautumisvaatimukseen liittyvien edellytysten artikla korvataan siten, että sijoittautumisvaltioon liittyviä edellytyksiä tarkennetaan mm. toimipaikassa säilytettävien asiakirjojen, ajoneuvokannan, yhtiörekisteriin merkitsemisen, tuloverovelvollisuuden ja arvonlisäverotunnisteen, käytössä olevien ajoneuvojen sekä tosiasiallisen toiminnan osalta. Lisäksi jäsenvaltiolla on mahdollisuus vaatia, että yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa hallinnollista henkilöstöä tai liikenteestä vastaava henkilö ja/tai muuta toiminnallista infrastruktuuria.

Arvio: Liikennepalvelulakia tarkastetaan siten, että se on linjassa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen kanssa. Kansallisesti tulee tarkasteltavaksi mm. y-tunnuksen ja kaupparekisteriin tehdyn perusilmoituksen vaatiminen edellytyksenä liikenneluvan myöntämiselle. Lisäksi valvonnan osalta tulee arvioitavaksi, miten rekisteröintivelvollisuuden ja ammattiliikennekäytössä olevien ajoneuvojen osalta valvonta toteutetaan.

- 6 artikla: Hyvämaineisuutta koskevia edellytyksiä tarkennetaan ja täydennetään siten, että jatkossa myös toimitusjohtajan käyttäytyminen huomioidaan hyvämaineisuuden tarkastelussa. Lisäksi hyvämaineisuuden edellytysten tarkasteluun lisätään verolainsäädäntö ja tarkasteltaessa liikenteestä vastaavaa henkilöä tai kuljetusyritystä, tuomioita ja seuraamuksia tarkastellaan jatkossa myös liittyen työntekijöiden lähettämiseen tieliikenteen alalla, sopimusvelvoitteisiin sovellettavaan lakiin sekä kabotaasiliikenteeseen.

Arviointi: Liikennepalvelulain mukaan hyvämaineisuuden määrittelyssä on jo nykyisin huomioitava luvanhaltijan, liikenteestä vastaavan henkilön, toimitusjohtajan sekä vastuunalaisten yhtiömiesten tekemät rikkomukset. Kansallista lainsäädäntöä tulee tarkastella siten, että hyvämaineisuuden edellytykset tulee määriteltyä asetuksen vaatimusten mukaisesti. Kansallisessa

lainsäädännössä on siten tarvittaessa huomioitava hyvämaineisuuden uudet edellytykset.

- 7 artikla: Vakavaraisuuteen liittyviä edellytyksiä täydennetään siten, että säännös huomioi yrityksen pääoma- ja vararahastovaatimusten osalta myös yritysten kansainvälisessä liikenteessä olevat kevyet hyötyajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden kokonaisuudessa on 2,5-3,5 t.

Ensimmäisen kohdan mukaan, mikäli yrityksellä on myös muiden kuin kevyiden hyötyajoneuvokokoluokkien ajoneuvoja, ensimmäisen käytössä olevan moottoriajoneuvon osalta 9000 euron arvosta ja 5000 euron arvosta kunkin sen lisäksi käytössä olevan ja 900 euron arvosta kunkin kevyen hyötyajoneuvon osalta. Mikäli yrityksellä on käytössään pelkkiä kevyitä hyötyajoneuvoja, 1800 euron arvosta ensimmäisen ja 900 euron arvosta seuraavien osalta.

Toisen kohdan mukaan, mikäli yrityksellä on vain kevyitä hyötyajoneuvoja, tulee omaa pääomaa olla 1800 euron arvosta ensimmäisen käytössä olevan ajoneuvon ja 900 euron arvosta kunkin sen lisäksi käytössä olevan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän osalta.

Kansallista liikkumavaraa on jätetty siten, että jäsenvaltio voi päättää soveltaa ensimmäistä alakohtaa suuremmista vakavaraisuusvaatimuksista kaikkiin alueelleen sijoittautuneiden yritysten kohdalla. Lisäksi jäsenvaltiot voivat vaatia, että kuljetusyrityksellä, 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.

Arvio: Ensimmäisen alakohdan soveltamista kaikkiin alueelle sijoittautuneisiin yrityksiin ei nähdä tarpeellisenä vaihtoehtona. Kansallisesti voitaisiin mahdollisesti artiklasta 3 poistuvat maksukyvyttömyys ja konkurssi huomioida jatkossa tämän kohdan nojalla.

- 8 artikla: Liikenteestä vastaavan henkilön ammatillista pätevyyttä koskevien vaatimusten osalta jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus edistää liitteessä 1 lueteltuja aihepiirejä koskevaa jatkokoulusta entisen 10 vuoden sijaan kolmen vuoden välein.

Arvio: Kyseistä mahdollisuutta ei ole hyödynnetty kansallisesti, eikä työryhmän arvion mukaan asia edellytä kansallisen lainsäädännön muutoksia.

- 9 artikla: Artiklaan lisätään kohta, jolla jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus vapauttaa liikenteestä vastaava henkilö liikenneluvan edellytyksenä olevasta tutkinnosta yrityksen käyttäessä ainoastaan kokonaisuudeltaan alle 3,5 t olevia ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, mikäli hän on yhtäjaksoisesti hallinnoinut saman tyyppistä yritystä 10 vuoden ajan ennen 20.8.2020.

Arvio: Tähän asti on toimittu siten, että kyseisestä tutkintovaatimuksesta on vapautettu henkilö, joka liikennelupajärjestelmästä ilmenevien tietojen mukaan on toiminut yhtäjaksoisesti kyseisen lupalajin liikenteestä vastaavana henkilönä ja/tai luvanhaltijana 10 vuoden ajan ennen 4.12.2009. Työryhmän arvion mukaan liikenteestä vastaava henkilö voidaan vapauttaa tutkinnosta myös alle 3,5 t ajoneuvojen osalta, jos liikenteestä vastaavalla henkilöllä on edellä

mainittu 10 vuoden kokemus. Arvion mukaan kohta vaatii tarkastelua ainakin liikennepalvelulain 7 §:n osalta.

- 12 artikla: Tarkastusten osalta artiklaa tarkennetaan siten, että valvontaa tulee tehdä säännöllisesti ja tarvittaessa valvontaa tehdään myös yrityksen toimipaikan tiloissa. Riskiluokitusjärjestelmä on ulotettava kattamaan kaikki artiklan 6 rikkomukset.

Arvio: Työryhmän arvion mukaan muutettava kohta ei vaadi kansallisia lainsäädäntötoimenpiteitä. Asia on kuitenkin huomioitava kansallisessa valvontastrategiassa ja riskiluokitusjärjestelmän laajentamisessa.

- 14 artikla: Liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuden palauttaminen säädetään mahdolliseksi aikaisintaan yhden vuoden kuluttua siitä päivästä, kun hyvämaineisuus menetettiin. Kuitenkin niin, että palautus on mahdollista vasta kun liikenteestä vastaava henkilö on osoittanut osallistuneensa asianmukaiseen koulutukseen vähintään kolmen kuukauden ajan tai suorittaneensa liikenteestä vastaavan henkilön ammatillisen pätevyyden osoittavan tutkinnon, joka Suomessa tarkoittaa käytännössä tavaraliikenteen yrittäjän ammattitaitotutkintoa.

Arvio: Koulutus ja tutkinto ovat edellytyksenä hyvämaineisuuden palauttamiselle. Kolmen kuukauden kestävä ”asianmukaista koulutusta” ei ole asetuksessa tarkemmin määritelty. Kansallisesti tätä on tarpeen tarkastella ja tarvittaessa säätää koulutuksen vaatimuksista liikennepalvelulakiin.

- 16 artikla: Kansallisten sähköisten rekisterien osalta uutena kohtana edellytetään liikenteestä vastaavien henkilöiden nimien ja ajoneuvojen rekisterinumeroitten sekä yrityksen palveluksessa olevien työntekijöiden lukumäärän ja yrityksen riskiluokituksen lisääminen kansallisiin sähköisiin rekistereihin.

16 Artiklan ensimmäisen kohdan a-d alakohdissa mainitut tiedot (mm. yrityksen nimi ja oikeudellinen muoto, toimipaikan osoite, liikenteestä vastaava henkilö, lupatyyppi, ajoneuvojen lukumäärä) tulee olla julkisesti käytettävissä henkilötietoja koskevien säännösten mukaisesti. Kohdan e-f tiedot (vakavat rikkomukset, hyvämaineisuuden menettäneet henkilöt) tiedot jäsenvaltio voi säilyttää erillisissä rekistereissä, jolloin niiden on kuitenkin oltava kaikkien toimivaltaisten viranomaisten saatavilla pyynnöstä tai suoraan käytettävissä. Alakohtien g, h ja i tiedot (rekisteritunnus, työntekijöiden lukumäärä ja riskiluokitus) tulee olla toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä tienvarsitarkastusten aikana. Alakohtien e-i tiedot ovat muiden kuin toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä ainoastaan silloin, kun kyseisillä viranomaisilla on toimivalta tehdä tarkastuksia ja määrätä seuraamuksia tieliikenteen alalla.

Alakohdassa i mainittu yrityksen riskiluokitus direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti tulee sovellettavaksi 14 kuukauden kuluttua direktiivin 2006/22/EY 9 artiklassa tarkoitetun riskiluokituksen yhteistä laskentakaavaa koskevan täytäntöönpanosäädöksen voimaantulosta.

Arvio: Uuden tietojärjestelmän kehitystyössä huomioitava uudet vaatimukset mm. siten, että uudet vaadittavat tiedot saadaan lisättyä rekistereihin ja samalla pohdittavaksi tulee, voidaanko tiedot saada samaan rekisteriin, jolloin kokonaisuus olisi paremmin hallittavissa. Erityisesti ajoneuvojen

rekisteritunnusten lisääminen aiheuttaa merkittävän määrän tietojärjestelmien kehittämistyötä. Lisäksi on pohdittava, mikä viranomaisen kerää tiedot työntekijöiden lukumäärästä. Kansallisesti on myös syytä huomioida tilanne Ahvenanmaan myöntämien liikennelupien osalta. Arvion mukaan rekisteritunnuksen lisääminen edellyttää säädösmuutoksia liikennepalvelulakiin.

- 18 artikla: Jäsenvaltioiden välisen hallinnollisen yhteistyön osalta muutoksessa vahvistetaan säännöt jäsenvaltioiden väliseen tiedonvaihtoon maantiekuljetusyritysten viestinvaihtojärjestelmän eli eurooppalaisen rekisterin (ERRU) avulla. Lisäksi jäsenvaltio voi nimetä kansallisen yhteyspisteen toimivaltaiseksi viranomaiseksi.

Arvio: Työryhmän arvion mukaan ERRU-järjestelmän kehittäminen edellyttää yhdessä IMI-järjestelmän kanssa merkittäviä kansallisten viranomaisrekistereiden integrointeja, muttei arvion mukaan edellytä säädösmuutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

- 23 artikla: Siirtymäsäännösten osalta yritykset, jotka harjoittavat kansainvälistä maanteiden tavaraliikennettä kokonaismassaltaan alle 3,5 t moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, vapautetaan tämän asetuksen soveltamisesta ennen 21.5.2022, jollei sijoittautumisjäsenvaltion lainsäädännössä toisin säädetä.

Arvio: Kansallisesti ei arvioida olevan tarvetta säätää soveltamisen aloitusajankohdasta toisin.

EU:n tavaraliikenteen yhteisölupa-asetus 1072/2009

- 1 artikla: Soveltamisalan muutos, jonka perusteella tietyt kuljetukset ja niihin liittyvä ajoneuvojen kuljettaminen tyhjänä eivät edellytä yhteisön liikennelupaa, ja ne on vapautettu kaikista kuljetusluvista. Soveltamisalan muutoksen perusteella tavarankuljetusta saa harjoittaa 20.5.2022 asti ajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 t, jonka jälkeen kokonaismassa laskee 2,5 t.

Arvio: Soveltamisalan muutos vaatii muutoksen liikennepalvelulain 3 §:n (luvanvarainen toiminta tieliikenteessä) alakohtaan 2. Sidosryhmäkommentin perusteella liikennelupavelvoite tulisi ulottaa koskemaan 2,5-3,5 t ajoneuvoja myös kansallisella tasolla. Säädöshankkeen puitteissa on kuitenkin katsottu, että kansallisen liikennelupavaatimuksen sijaan tullaan tarkastelemaan tarkempien edellytysten asettamista liikennepalvelulain 16 §:n mukaiselle rekisteröitymiselle tavaraliikenteen harjoittajaksi, parantaen näin valvontaa rekisteröitymisvelvollisten ajoneuvojen osalta.

- 4 artikla: Kyseessä on lisäys yhteisön liikenneluvan edellytyksiin, jonka perusteella sellaisten tavarankuljetukseen käytettävien ajoneuvojen osalta, joiden sallittu kokonaismassa on alle 3,5 t ja joihin sovelletaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1071/2009 7 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa vahvistettuja matalampia vakavaraisuusvaatimuksia, myöntävä viranomaisen merkitsee yhteisön liikenneluvan tai sen oikeaksi todistetun jäljennöksen kohtaan ”erityisiä huomautuksia” seuraavan maininnan: ”≤ 3,5 t”.

Arvio: Muutos vaatii ainakin lisäyksen liikennepalvelulain 3 §:n (luvanvarainen toiminta tieliikenteessä) 1 momentin uudeksi alakohdaksi sekä 5 §:n lisättäisiin

uusi alakohta. Lisäksi työryhmä arvioi liikennepalvelulain 16 §:n tavaraliikenteen harjoittajan rekisteröitymisvelvollisuuden tarkentamista. Kyseinen lisäys vaatii muutoksia myös viranomaisten tietojärjestelmiin.

- 8 artikla: Kabotaasiliikennettä ei jatkossa saa harjoittaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla samassa jäsenvaltiossa neljään päivään siitä, kun sen kyseisessä jäsenvaltiossa suorittama kabotaasimatka on päättynyt. Tarvittaessa on esitettävä selvät todisteet (CMR, eCMR) edellisestä kansainvälisestä kuljetuksesta, se kustakin seuraavasta kabotaasimatkasta. Lisäksi, mikäli ajoneuvo on ollut vastaanottavan jäsenvaltion alueella kansainvälistä kuljetusta edeltävän neljän päivän jakson aikana, liikenteenharjoittajan on myös esitettävä selvät todisteet kaikista kyseisen ajanjakson aikana suoritetuista matkoista.

Arvio: Työryhmän arvion mukaan muutos tulee vaikuttamaan erityisesti toimivaltaisten valvontaviranomaisten toimintaan tarkastuksia suorittaessa maanteilla tai rajanylityspaikoilla. Työryhmän arvion mukaan asia ei edellytä säädösmuutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

- 10 artikla: Yhdistettyjen kuljetusten kabotaasiliikennettä koskien on lisätty kohta 7 liittyen jäsenvaltioiden oikeudesta säätää määräaikaepäilyistä. Muutoksen 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 jäähdyttelyjakson määräaika. Mahdolliset aikarajamuutokset vaatisivat ainakin muutoksen liikennepalvelulain 19 §:n (kansainvälinen tiekuljetus) alakohtaan 2 ja tarvittaessa niistä voitaisiin säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Arvio: Sidosryhmäkommentin perusteella säädöshankkeessa on toivottu yhdistettyjen kuljetusten vastaanottavan jäsenvaltion maantiekuljetusosuuteen asetuksen 1072/2009 mukaisia aika- ja operaatorajoituksia kuin muussakin kabotaasiliikenteessä. Työryhmän arvion mukaan soveltamisalan muutoksen mahdollistamalle kansalliselle rajoittamiselle ei nähdä olevan riittäviä perusteita, mutta valmistelun edetessä asiaa tullaan tarkastelemaan ja kohtaan tarvitaan lisävaikutusarvioita.

10 artikla kohta a: Täytäntöönpanon valvonnan tehostamiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella sovelletaan johdonmukaista kansallista valvontastrategiaa, jossa keskitytään erityisesti korkean riskiluokituksen saanneisiin yrityksiin. Lisäyksen perusteella, jäsenvaltioiden on lisäksi tehtävä kabotaasiliikenteeseen kohdistuvia yhteisiä tienvarsitarkastuksia vähintään kaksi kertaa vuodessa. Täytäntöönpanon valvonnasta vastaavien kahden tai useamman jäsenvaltion kansallisten viranomaisten on tehtävä tällaisia tarkastuksia samanaikaisesti niin, että jokainen kansallinen viranomainen toimii omalla alueellaan. Kansallisten yhteyspisteiden on yhteisten tienvarsitarkastusten päättymisen jälkeen vaihdettava tietoja havaittujen rikkomusten lukumäärästä ja tyypistä.

Arvio: Työryhmän arvion mukaan Liikenne- ja viestintävirasto toimisi kansallisena yhteyspisteenä ja olisi täten vastuussa vaadittavien tietojen vaihdosta. Työryhmän arvion mukaan asia ei edellytä säädösmuutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

- 14 artikla kohta a: Jäsenvaltioiden vastuiden tarkentamista koskevan muutoksen kohdalla jäsenvaltioiden 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.

Arvio: Työryhmän arvion mukaan muutokset vaativat ainakin liikennepalvelulain 14 §:ään (luvanvarainen toiminta tieliikenteessä) uuden alakohdan, jonka lisäksi tarkasteltavaksi tulevat mahdolliset muutokset rangaistussäännöksiin liikennepalvelulakiin.

- 17 artikla: Raportointi ja uudelleen tarkastelu; jäsenvaltioiden ilmoitusvastuuseen lisätään jäsenmaiden raportointivelvollisuus kertomuksissa, jotka koskevat 20.5.2022 jälkeistä kautta. Tiedot on myös eriteltävä sen mukaan, onko kyse maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajista, jotka harjoittavat liikennettä yksinomaan sellaisilla ajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaisuudessa on alle 3,5 t, vai muista maanteiden tavaraliikenteen harjoittajista. Lisäksi, jäsenvaltioiden on viimeistään 21.8.2022 toimitettava komissiolle 10 a artiklan mukaisesti hyväksytyt kansalliset valvontastrategiansa. Jäsenvaltioiden tulee myös ilmoittaa 31.3. mennessä komissiolle edellisen kalenterivuoden aikana 10 a artiklan mukaisesti suoritetuista täytäntöönpanon valvontatoimista ja niihin mahdollisesti sisältyneiden tarkastusten lukumäärästä, sisältäen tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärä.

Arvio: Uutena asiana tässä tulee jäsenvaltioille velvollisuus eritellä raportissaan kevyillä hyötyajoneuvoilla operoivat tavaraliikenteen harjoittajat. Yritysmäärät saadaan raportoitua jo nyt, ja mikäli liikennepalvelulain 16 §: rekisteröitymisvelvollisuutta vahvistetaan, niin sen jälkeen raportointi voidaan suorittaa myös ajoneuvotasolla. Työryhmän arvion mukaan liikennepalvelulain 16 §:n muuttaminen 2-3,5 t kevyiden hyötyajoneuvojen osalta ajoneuvokohtaiselle tasolle on täten perusteltua. Valvontastrategia tullaan tekemään toimivaltaisten viranomaisten toimesta.

- IMI-asetuksen 1024/2012 liite. Lisätään viittauskohdat tieliikenteen ammatinharjoittajan markkinoille pääsystä ja tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä, kuljettajien lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja siihen liittyvät valvontavaatimukset

Arvio: Kyseinen lisäys tulee huomioida kansallisessa säädöshankkeessa yhdessä ERRU-järjestelmän tietojärjestelmätarpeiden arvioinnin yhteydessä. Työryhmän arvion mukaan lisäys ei edellytä säädösmuutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

4 Euroopan parlamentin ja neuvoston muutosdirektiivi (EU) 2020/1057 (Työ- ja elinkeinoministeriön vastuuosuus; alatyöryhmä)

Palvelujen tarjonnan vapaudesta säädetään SEUT 56 artiklassa (aiempi EY-sopimuksen 49 artikla). Palvelujen tarjonnan vapaus turvaa muuhun jäsenvaltioon kuin palvelujen vastaanottajan valtioon sijoittautuneelle jäsenvaltion kansalaiselle (ja yritykselle) vapauden tarjota tilapäisesti palveluja toisessa jäsenvaltiossa. Palvelujen vapaata liikkuvuutta hyödyntävä yritys pääsee siis toisen jäsenvaltion markkinoille ilman, että sen tulee sijoittautua kyseiseen jäsenvaltioon.

SEUT 57 artiklan (aiempi EY 50 artikla) mukaan palveluilla tarkoitetaan 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. Kuljetuspalvelut kuuluvat palvelujen käsitteen alle.

Palvelujen tarjonnan vapautta hyödyntävät yritykset voivat lähettää omia työntekijöitään tilapäisesti työhön toiseen jäsenvaltioon toteuttamaan tarjotut palvelut. Lähetettyjen työntekijöiden työehdoista on säädetty lähetettyjen työntekijöiden direktiivissä (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/71/EY palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen valtioon).

4.1 Lähetettyjen työntekijöiden edellinen muutosdirektiivi (EU) 2018/957

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/957 palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY muuttamisesta, jäljempänä muutosdirektiivi, annettiin 28.6.2018. Muutosdirektiivillä edistetään 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 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 edellyttää myös säätämään lähettävälle 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 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 kilpailukieltoa koskevia lausekkeita.

Muutosdirektiivi edellyttää yhdenvertaisen kohtelun vaatimuksen soveltamista pakollisesti myös lähetettyihin vuokratyöntekijöihin sekä yleissitovien työehtosopimusten soveltamisen pakollisesti rakennussektorin lisäksi myös muille toimialoille lukuun ottamatta merenkulkua.

Lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivin 3 artiklan 3. kohdan mukaan direktiiviä sovelletaan maantieliikennealaa 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.

Tähän kokonaisuuteen liittyy vuonna 2014 toukokuussa annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/67/EU palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY täytäntöönpanosta sekä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun EU-asetuksen 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta, jäljempänä täytäntöönpanodirektiivi. Täytäntöönpanodirektiivillä ei

muutettu lähetettyjen työntekijöiden direktiiviä. Täytäntöönpanodirektiivi tuli panna täytäntöön 18.6.2016. Muutosdirektiivin taustalla on komission ja eräiden jäsenvaltioiden esille tuoma näkemys siitä, että kaikkia lähetettyihin työntekijöihin ja heidän työehtoihinsa liittyviä väärinkäytöksiä ja ongelmia ei käsitelty täytäntöönpanodirektiivissä. Suomi implementoi täytäntöönpanodirektiivin uudistamalla lainsäädäntöä ja säätämällä työntekijöiden lähettämistä annetun lain 447/2016.

4.1.1 Lähetettyjen työntekijöiden yhdenvertaisen kohtelun edistäminen

Muutosdirektiivin implementoimiseksi annettiin kolmikantaiseen valmisteluun perustuva hallituksen esitys 71/2020 vp eduskunnalle 19.5.2020. Laki työntekijöiden lähettämistä annetun lain muuttamisesta 743/2020 julkaistiin 4.11.2020 ja ehdotetut lakimuutokset tulevat voimaan 1.12.2020. Ennen lain voimaantuloa tehtyihin lähettämisiin sovelletaan 12 kuukauden siirtymäaikaa.

Lakimuutokset edistävät lähetettyjen työntekijöiden yhdenvertaista kohtelua kansallisten työntekijöiden kanssa palkan ja muiden työehtojen määräytymisessä sekä ulkomaisten ja kotimaisten yritysten tasavertaista kilpailua. Suomi täytti muutosdirektiivin vaatimukset yleissitovien työehtosopimusten soveltamisesta rakennusalan lisäksi muihin toimialoihin ja lähetettyjen vuokratyöntekijöiden yhdenvertaisesta kohtelusta kansallisten vuokratyöntekijöiden kanssa jo voimassa olevalla sääntelyllä.

Muutosten jälkeen lähetettyjen työntekijöiden työehdot määräytyvät edelleen lain ja yleissitovien työehtosopimusten mukaan. Muutoksissa on täsmennetty lähetettyihin työntekijöihin sovellettavia palkkasäännöksiä säätämällä vähimmäispalkan sijasta palkasta. Majoitusolosuhteita koskevia laadullisia vaatimuksia sovellettaisiin jatkossa myös lähetettyihin työntekijöihin. Sääntelyssä on huomioitu Suomen työehtosopimusjärjestelmä ja samalla edistetty muutosdirektiivin sallimissa rajoissa ulkomaisten yritysten yhdenvertaista kohtelua suomalaisten yritysten kanssa, kun ne järjestäytyvät Suomessa tai liittyvät valtakunnalliseen työmarkkinaosapuolten työehtosopimukseen. Tämä muutos koskee alihankintatilanteita ja yritysyöryhmän sisäisiä siirtoja.

Pitkäkestoiisiin lähettämisiin eli yli 12 kuukauden työskentelytilanteisiin sovelletaan jatkossa työehtosopimusten työaika, vuosilomaa ja työturvallisuutta koskevien määräysten lisäksi myös muita määräyksiä korvauksista, lisistä ja taloudellisista eduista. Kynnysaikaa lisätyöehdoille voidaan pidentää 18 kuukauteen työntekijän perustellusta pyynnöstä.

Lisäksi uutta on työntekijän suojaksi säädetty lähettävän yrityksen kuittausoikeutta rajoittava säännös vastasaamisellaan työntekijältä työsopimuslain säännöstä vastaavasti.

4.1.2 Kustannusten korvausta koskevat säännökset ja olettamasäännöksen täsmennys

Laissa on uusi muutosdirektiivin edellyttämä säännös työnantajan velvollisuudesta korvata Suomen tavanomaisesta työpaikasta liikkumisesta aiheutuvat matka-, majoitus- ja ruokailukustannukset lähetetyille työntekijälle lähettämisen aikana.

Lisäksi on käytetty kansallista liikkumavaraa ja säädetty työntekijöiden suojaksi erityinen säännös. Se koskee alkuperämaasta Suomeen lähettämistä aiheutuvia matka- ja majoituskustannuksia ja tilanteita, joissa lähetetty työntekijä ei saa suojaa alkuperämaan lain, käytännön tai työsopimuksessa sovitun perusteella taikka suoja alittaisi olennaisesti Suomessa kyseisen työn osalta tavanomaisena ja kohtuullisena pidettävän tason. Säännöksellä on huomioitu huomio Suomen työmarkkinamallin ja erityisesti

rakennusalan työehtosopimuksissa komennustyön ehdot, joita sovelletaan yleisesti vähimmäisehtoina. Säännös sovitettava yhteen lähtöjäsenmaan, työ sopimuksessa sovitun ja työntekomaan suojan tason.

Kustannusten korvauksia ei oteta palkkavertailussa huomioon arvioitaessa työntekomaan (Suomen) työehtojen täyttymistä. Mikäli maksetun erän luonteesta on epäselvyyttä, katsottaisiin se esitetyn olettamasaännöksen mukaan kustannusten korvaukseksi ja siten palkkavertaisussa ei-huomioon otettavaksi eräksi.

Lähtämisen ennakoilmoitusta koskevat muutokset koskien kaikkia lähetettäviä työntekijöitä tulevat voimaan teknisten uudistusten jälkeen 1.10.2021. Lähtävien yritysten hallinnollista taakkaa pyritään vähentämään ilmoitusjärjestelmän uudistuksella.

Lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivin 1.12.2020 voimaantulevia seuraavia uudistuksia ei sovelleta maantieliikenteessä kuljettajan työssä: palkkauksesta, kustannusten korvauksista, pitkäkestoisesta lähtämisestä, lähtämislmoituksesta ja vuokratyöstä. Maantieliikennealan työhön jatkuu nykyisten säännösten soveltaminen. Lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivin implementointi maantieliikenteeseen (liikennealalle) tehdään liikennepaketin implementoinnin yhteydessä.

4.1.3 Maantieliikenteen toimialalla täytäntöönpanoa vaativat asiat:

- Maantieliikenteen työssä soveltamisalan ulkopuolelle on jätetty muutosdirektiivin implementoinnissa palkkausta, kustannusten korvauksia, pitkäkestoista lähtämistä, ennakoilmoituksen täsmennystä, vuokratyötä koskevat muutokset ja lisäykset (eli 4 a §, 5 §:n 1-4 momentit, 5 a, 6 a, 7, 7 a ja 14 §:ien muutokset).
- Maantieliikenteen työssä sovelletaan seuraavia lakimuutoksia: 1 a §:ää, 3 ja 4 §:ää sekä 5 §:n 5 momenttia.
- Maantieliikennealan työhön jatkuu nykyisten säännösten soveltaminen.

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/HE_71+2020_a_siantuntijalausunnot.aspx

4.2 Lähetettyjen kuljettajien erityissääntely, lex specialis

Lähetettyjen työntekijöiden erityissääntely tulee toteutettavaksi ns. lex specialis sääntelyn yhteydessä. Kuljetusalan erityissääntelyn ratkaisu koskee alihankintatilanteita ja niissä hallinnollisia menettelyjä ja valvontaa. Lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivin työehtoja koskevat vaatimukset tulee toteuttaa kaikissa lähtämistilanteissa eli alihankinnassa, vuokratyössä ja yritysryhmän sisäisissä siirroissa kuljettajien erityissääntelyn yhteydessä. Siten vuokratyö ja yritysryhmän sisäiset siirrot jäävät maantieliikennealla hallinnollisten menettelyjen ja valvonnan osalta yleisen sääntelyn varaan ja alihankintatilanteissa sovelletaan erityissääntelyä.

Kabotaasiliikenteen työ on katsottu aina lähtämiseksi ja on siten lähtämisaännösten soveltamisalassa nykytilaa vastaavasti. Erityislainsäädännön perusteella erityislain soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu:

- Kahdenväliset kuljetukset tavaroiden ja matkustajien osalta;
- Kuljettajan ei katsota olevan lähetetty jäsenvaltion alueelle direktiivin 96/71/EY mukaisesti, kun kuljettaja ajaa jäsenvaltion alueen halki kuormaamatta tai purkamatta rahtia ja ottamatta kyytiin tai laskematta kyydistä matkustajia;

- Kahdenvälisissä kuljetuksissa yhdistetyn kuljetuksen aloittavan tai lopettavan maantieosuuden suorittaminen.

Soveltamisalan rajaukset ovat EU-tason ratkaisuja ja niiden osalta on jatkotyössä selvitettävä vielä EU-tason yhtenäinen tulkinta aikarajojen soveltamiseksi (erityisesti ajoneuvokohtainen/työntekijäkohtainen tarkastelu).

Kuljetusalalle muutosdirektiivin työehdot tulee implementoitavaksi kuljetusalan erityissääntelyn yhteydessä ja työehdoista tiedot saatettavaksi avoimesti saataville. Lisäksi erityissääntelyssä on sääntelyä lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivin hallinnollisista vaatimuksista ja valvontatoimenpiteistä poikkeavaa sääntelyä koskien seuraavia asioita:

- Lähettämislmoitus ja sen sisältö;
- Kuljettajalla olevat tiedot tienvarsitarkastuksia varten;
- Liikenteenharjoittajan jälkikäteinen tietojen toimittamisvelvollisuus
- IMIn käyttöliittymä valvontaa varten, edellytys julkisesta käyttöliittymästä, liikenteenharjoittajan ilmoitukset IMI:iin ja ilmoitusten säilytysaika IMI-rekisterissä 24 kk.

Tässä työssä on katsottava hallinnolliset vaatimukset ja valvontakeinot sekä niiden osalta tarvittavat muutokset työntekijöiden lähettämisestä annettu lakiin, maantieliikennealan erityissääntely liikennepalvelulakiin ja mahdollisesti ns. työsuojelun valvontalakiin.

5 Valvonta ja tietojärjestelmät

5.1 Nykytila

Suomessa poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos suorittavat kuljettajaan ja yritykseen kohdistuvaa valvontaa pääosin tienvarsilla ja rajanylityspaikoilla. Työnantajaan kohdistuvat yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset suorittaa työsuojeluviranomainen. Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa valvontaa liikennelupien osalta yrityksille pääosin asiakirjojen perusteella, mutta tarvittaessa myös tien päällä. Ajo- ja lepoaikojen osalta työsuojeluviranomainen voi pyytää asiakirjoja myös tarkastettavaksi ilman yritysten tiloissa tehtävää valvontaa.

Liikkuvuuspaketin yhteydessä muutetaan ns. valvontadirektiiviä, IMI-asetusta ja lisätään vaatimuksia ERRU-rajapinnalle sekä viranomaisten valvonnalle ml. tienvarsivalvonta. Euroopan komissio valmistelee parhaillaan IMI-asetuksen muuttamiseen liittyvää täytäntöönpanoasetusta. Työryhmätyöskentelyssä valvontakokonaisuuden prosessia tullaan käsittelemään tarkemmin.

5.2 Arvio viranomaisjärjestelmien muutostarpeista

EU-alueella kaikki kansalliset liikennelupajärjestelmät yhdistetään toisiinsa tietojärjestelmärajapinnan (ERRU = European Register of Road Transport Undertakings) avulla. Jäsenmaiden kesken vaihdettavat tiedot perustuvat tällä hetkellä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1071/2009 nojalla vaihdettaviin tietoihin. Näitä ovat mm. liikennelupien voimassaolokyselyt ja kuljetusyritysten riskiluokitustiedot. Kuljetusyritysten riskiluokittaminen ts. yrityksen hyvämaineisuuden määrittely tapahtuu niiden rikkomusten perusteella, joita kuljetusyritys on tehnyt harjoittaessaan liiketoimintaa. Kyseinen riskiluokittaminen on pantu täytäntöön EU:n asetuksella 403/2016.

Kuljetusyritysten liikennelupien myöntäminen Suomessa tapahtuu valtakunnallisessa liikennelupajärjestelmässä (VALLU), josta on kehitteillä uusi versio (LILJA), joka on käytössä arviolta loppuvuonna 2021. Järjestelmä sisältää liikennelupien myöntämisen prosessin ja liikennelupien rekisteröinnin.

Riskiluokittaminen rajoittuu tällä hetkellä liikennelupaviranomaisten käyttöön. Liikkuvuuspaketin tuoma muutos tuo riskiluokittamistiedon myös tienvarsitarkastusvalvonnan käyttöön riskiperusteisen valvonnan kohdentamiseksi. Liikkuvuuspaketti laajentaa riskiluokituksen soveltamista myös lähetettyjen työntekijöiden direktiivin piiriin, jolloin työsuojeluviranomaisen yritykseen tekemien kuljettajien työsuhteen ehtojen rikkomukset otetaan mukaan riskiluokitukseen.

Molemmista edellä mainituista muutoksista Euroopan komissio valmistelee parhaillaan täytäntöönpanoasetusta, joka määrittelee riskiluokituksen käytännön toteutuksen, sekä miten se vaikuttaa myös riskiluokittamistietojen ja niihin liittyvien järjestelmien kehittämistöimiin. Ensisijaista olisi yhdistää molempia riskiluokituksia koskevat tiedot samaan järjestelmään.

Eri viranomaisten tietokantojen integraatiot vaativat toimivaltaisten viranomaisten yhteistyötä etenkin liikenne- ja viestintäviraston sekä aluehallintovirastojen työsuojelun vastuualueiden välillä.

6 Kuljetuksen tilaajavastuiden laajentaminen

6.1 Nykytila

Kilpailu kuljetusalalla on kovaa ja yleisesti harmaan talouden ilmentymiä pidetään alalla vakavasti otettavina ongelmina. Paineita yritysten toimintaan kohdistuu niin markkinoilta kuin sääntelyn kautta. Markkinoilta painetta luovat asiakkaat, kilpailijat ja toimittajat. Kuljetusyrityksille painetta kilpailijoiden lisäksi luovat kuljetusasiakkaat, jotka yleensä ovat kuljetukset maksavia ja vastaanottavia tilaajia ja usein myös todellisia aikataulun asettajia.

Yksi kuljetusmarkkinoiden merkittävimmistä suuntauksista viime vuosina on ollut toimitusketjujen piteneminen, joka asettaa varsinkin ketjun viimeisille osapuolille vain vähän vaikutusmahdollisuuksia suhteessa kuljetuksen tilaajien asettamiin kuormakokoihin tai toimitusaikavaatimuksiin. Kuljetusasiakkaista kilpailtaessa, voi kuljetusketjun viimeisinä toimiville kuljetuspalvelun tuottajille paine ylikuormilla ajamiseen tai ajo- ja lepoaikojen rikkomiseen käydä houkuttelevaksi vaihtoehdoksi. Viranomaisvalvonnan tilastojen, erilaisten kyselytutkimusten, kuljetusalan toimijoiden sekä uutisseurannan perusteella voidaan arvioida, että sekä ylikuormilla ajaminen, että ajo- ja lepoaikojen rikkominen on Suomen teillä varsin yleistä.

6.1.1 Lainsäädäntö ja vastuun määräytyminen ylikuormilla ajamisesta

Ylikuormien kuljettaminen on tavarankuljetuksen maksavan ja vastaanottavan tilaajan etu, josta seuraamukset koituvat usein yrittäjälle. Ylikuormamaksujen kattamiseksi yrittäjät jatkavat ylikuormien kuljettamista. Myös kuljettajat voivat olla mukana rikollisessa toiminnassa ja vastuussa ylikuormista, pahimmassa tapauksessa he menettävät ajo-oikeutensa.

Liikenteen valvojalla on tieliikennelain 267/1981 87 §:n turvin oikeus määrätä ylikuorma purettavaksi, virheellinen kuormaus korjattavaksi tai tarvittaessa estää ajon jatkaminen, jos ajoneuvo on kuormattu säännösten vastaisesti. Rikoslain 39/1889 23 luvun liikenne rikoksista säädettyjen 1 §:n ja 2 §:n mukaisesti kuljetuksen suorittaja voidaan

tarvittaessa tuomita sakkoihin tai vankeusrangaistukseen liikenneturvallisuuden tavanomaisesta tai törkeästä vaarantamisesta.

Ylikuormamaksulaki säätelee tien päällä liikenteen valvojan toteamasta ylikuormasta maksettavan maksun suuruudesta. Maksuvelvollinen määräytyy tyypillisesti liikenneasioiden rekisterissä olevan tiedon mukaan. Ylikuormamaksu voidaan nykyiselläänkin määrätä 16 §:n nojalla kuljetustehtävän antajan eli monesti kuljetuksen tilaajan maksettavaksi, jos hänen rahtikirjaan ilmoittamansa tai muutoin antamansa kuorman massaa tai tilavuutta koskeva virheellinen tieto on johtanut kuorman syntymiseen. Ylikuormien valvonta tapahtuu nykyisellään tienvarsilla, jossa kuljetustehtävän antajan tai kuljetuksen tilaajan syyllisyyden näyttäminen voi tosin olla erittäin hankalaa. Ylikuormamaksulaisissa 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.

6.1.2 Lainsäädäntö ja vastuun määräytyminen ajo- ja lepoaikarikkomuksista

Kuljettajien ajo- ja lepoajoista säädetään EU-asetuksessa 561/2006, johon viittaussäännökset löytyvät liikennepalvelulain 43 §:ssä. Ajo- ja lepoaikarikkomusten seuraamuksista on säädetty liikennepalvelulain tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomista koskevassa 267 §:ssä, jossa kuljettajan lisäksi rikkomuksen sattuessa vastuulliseksi asetetaan tiettyjen ehtojen täytyessä myös korjaamon edustaja, työnantaja, tämän edustaja tai yrityksen edustaja.

Tieliikennelaissa on aiemmin ollut 105 a § 3 momentti, jonka mukaisesti laittoman aikataulun laatinut voitiin tuomita. Liikennepalvelulain yhteydessä säännös poistettiin tieliikennelaista, mutta sen sijaan että se oltaisi siirretty liikennepalvelulakiin, se jätettiin kokonaan pois. Joidenkin rikosoikeuden asiantuntijoiden mukaan tehty muutos tarkoitti käytännössä kuljetuksen tilaajan vastuun poistamista kaikista kuljetusreittien aikataulujen suunnittelusta, johon tilaaja yleensä vahvasti osallistuu. Nykyisin vastuun ajo- ja lepoaikarikkomuksista kantaa käytännössä kuljettaja sekä tarvittaessa työnantaja.

Tällä hetkellä kuljetuksen tilaaja voidaan siis saada vastuulliseksi ainoastaan rikoslain 5 luvun perusteella rikokseen yllyttämisestä. Yllyttäminen tulee kyseeseen ainoastaan silloin, kun voidaan kiistatta osoittaa, ettei kuljettaja olisi ilman yllyttämistä rikkonut tahallisesti ajo- ja lepoaikoja. Rikokseen yllyttämisen toteennäyttäminen voi jälkikäteen olla vaikeaa, koska yllyttämisen merkitys kuljettajan tahallisiin rikkomuksiin voi olla jopa mahdotonta todistaa.

EU:n tieliikenteen kaupallisia kuljetuksia 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 3,5 t kokonaismassan ylittävistä ajoneuvoista, joihin on asennettu ajo- ja lepoaikojen valvontalaite.

6.2 Arvio toteutuksesta

Tavoitteena on harmaan talouden torjunnan edistämiseksi vähentää ylikuormilla ajamista sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomista maanteillä edistäen liikenneturvallisuutta ja reilumpaa kuljetusalan kilpailua. Arvion mukaan tavoitteeseen aiotaan päästä laajentamalla kuljetuksen tilaajan vastuita liittyen tavarankuljetuksen suorittajan ylikuormilla ajamiseen ja kuljetuksen tilaajan tai aikataulun laatijan vastuuta ajo- ja lepoaikarikkomuksiin.

Ylikuormilla ajamisen osalta liikennepalvelulakia ehdotettaisiin muutettavaksi niin, että vastuulliseksi saatetaan myös tavarankuljetuksen tilaaja, joka ottaa vastaan ja maksaa kuljetuksesta, jossa on ollut ylikuormaa. Liikennepalvelulain lisäksi ylikuormamaksulakia muutettaisiin niin, että ylikuormamaksun suorittaneella liikenteenharjoittajalla on oikeus saada maksun määrä kokonaan tai osaksi takaisin kuljetustehtävän antajan lisäksi kuljetuksen maksaneelta ja vastaanottaneelta tilaajalta.

Kuljettajan ajo- ja lepoaikarikkomusten osalta liikennepalvelulakia ehdotettaisiin muutettavaksi niin, että vastuulliseksi palautetaan kuljetuksen suorittajan lisäksi myös kuljetuksen tilaaja tai aikataulun laatija, mikäli voidaan osoittaa kuljetuksen tilaajan tai aikataulun laatijan vaatineen ajo- ja lepoaikojen rikkomista.

Tyypillisesti kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus tapahtuu jo ennen kuljetussopimuksen tekemistä. Tässä tapauksessa kuljetuksen tilaajan vastuu toteutuisi vasta myöhäisemmässä vaiheessa, joskin ennen rikkomuksen tapahtumista. Myös valvonta tapahtuisi jälkikäteen eikä ennakoon, kuten tilaajan selvitysvelvollisuutta tyypillisesti valvotaan. Niin ylikuormilla ajamiseen kuin ajo- ja lepoaikojen rikkomiseen liittyvän kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus tulisi pystyä valvomaan jälkikäteen esimerkiksi kuljetusasiakirjojen, punnitusasiakirjojen, haastatteluiden ja ajo- ja lepoaikatietojen pohjalta. Työryhmän arvion mukaan tässä yhteydessä tullaan harkitsemaan hallinnollisten maksuseuraamusten mahdollisuutta.

7 Kansallinen valmistelu ja aikataulu

Säädöshankepääätös hyväksyttiin 21.10.2020 ja samalla asetettiin työryhmät valmistelua varten. Työryhmät nimettiin 4.11.2020 ja työryhmien työ alkaa marraskuussa.

Kansallisia lainsäädännön muutoksia valmistellaan kahdessa työryhmässä:

- Viranomaistyöryhmä vastaa kokonaisuuden kansallisesta täytäntöönpanosta;
- Alatyöryhmä vastaa lähetettyjä maantieliikenteen työntekijöitä koskevasta kansallisesta täytäntöönpanosta.

Työryhmät tekevät yhteistyötä ja kuulevat tarvittaessa asiantuntijoita. Työn aikana kuullaan aktiivisesti myös eri sidosryhmiä.

Hankkeen tavoitteeksi on asetettu, että:

- Työryhmät koostavat arviomuiston lainsäädäntötarpeista ja avoimista kysymyksistä 12/2020 ja muiston perusteella kuullaan sidosryhmiä;
- Sidosryhmille järjestetään toinen kuulemistilaisuus alkuvuodesta 2021;
- Hallituksen esitys lainsäädännön muutoksista on lähetettävissä lausunnolle keväällä 2021;
- Hallituksen esitys on annettavissa eduskunnalle syksyllä 2021 ja;
- Lainsäädännön muutokset voisivat astua voimaan 1.1.2022.

8 Kysymykset

1. *Onko jotain, miten muuttaisitte arvioita tai mitä arvioinnissa ei mielestänne ole otettu huomioon?*

2. *Mitä talouteen, ympäristöön ja yhteiskuntaan kohdistuvia vaikutuksia arvioituilla muutoksilla mielestänne on, ja mitä tahtoisitte erityisesti tuoda esille?*

Linkit

- **Hankkeen sivut:** <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM062:00/2020>
- **EU:n virallinen lehti 30.7.2020:** <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=OJ:L:2020:249:TOC>
- **Hallitusohjelma:** <https://valtioneuvosto.fi/marinin-hallitus/hallitusohjelma/luottamuksen-ja-tasa-arvoisten-tyomarkkinoiden-suomi>

Jakelu

Jakelulistan mukaan