

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta annettua lakia, työntekijöiden lähettämisestä annettua lakia ja ylikuormamaksusta annettua lakia.

Niin sanotun EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin sosiaali- ja markkinalainsäädäntöön liittyvät asetukset ja direktiivit on tarkoitus panna täytäntöön muuttamalla tarvittavin osin liikenteen palveluista annettua lakia sekä työntekijöiden lähettämisestä annettua lakia. Tiekuljetusalalla työskentelevät lähetetyt työntekijät ehdotetaan saatettavaksi työehdoissa yhdenvertaiseen asemaan muiden alojen lähetettyjen työntekijöiden kanssa ja alihankintana toteutettaviin kuljetuspalveluihin ehdotetaan erityissääntelyä. Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisen osalta ehdotetaan muutettaviksi liikenteen palveluista annetun lain lisäksi ylikuormamaksusta annettua lakia.

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

Liikkuvuuspaketin säästösten täytäntöönpanon lisäksi esityksen tarkoituksena on toteuttaa pääministeri Sanna Marinin hallituksen hallitusohjelman harmaan talouden torjuntaa koskevat toimenpidekirjaukset laajentamalla kuljetuksen tilaajan vastuita ylikuormilla ajamisen sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomisen osalta. Samalla on tarkoitus vahvistaa viranomaisvalvonnan tiedonkulkua, kevyillä hyötyajoneuvoilla operoivan tavaraliikenteen palveluntarjoajan rekisteröitymisvelvollisuutta sekä ammattimaisessa liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinnin vaatimuksia.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan lisäksi teknistä direktiivin täytäntöönpanoon liittyvää muutosta koskien sisävesillä vaadittavia pätevyyskysymyksiä.

Ehdotetut 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
1.2.1 EU-säädösten valmistelu	6
1.2.1.1 Ajo- ja lepoajat sekä ajopiirturit	6
1.2.1.2 Maanteiden liikenteenharjoittajan markkinoillepääsy ja säännöt	10
1.2.1.3 Lähetettyjen kuljettajien erityissääntely	13
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu	18
2 Esityksen tavoitteet	20
2.1 Liikkuvuuspaketin EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	20
2.1.1 Ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirtureita koskeva muutosasetus (EU) 2020/1054	20
2.1.1.1 Ajo- ja lepoajat	20
2.1.1.2 Ajopiirturit	22
2.1.2 Maanteiden liikenteenharjoittajaa koskeva muutosasetus (EU) 2020/1055	22
2.1.2.1 Liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamisen edellytykset tieliikenteessä	22
2.1.2.2 Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoillepääsyn säännöt	25
2.1.2.3 Liikenteenharjoittajaa koskeva viranomaisten IMI- ja ERRU –tietojenvaihto	26
2.1.3 Lähetettyjä työntekijöitä koskeva muutosdirektiivi (EU) 2018/957	27
2.1.4 Lähetettyjä kuljettajia koskeva muutosdirektiivi (EU) 2020/1057	28
2.2 Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisen tavoitteet	34
3 Nykytila ja sen arviointi	34
3.1 Tiekuljetusalan toimintaympäristö ja harmaa talous	34
3.2 Lähetettyjen työntekijöiden lainsäädäntö	39
3.3 Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädäntö ja valvonta	42
3.3.1 Valtioneuvoston asetus ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä	45
3.4 Kuljetuksen tilaajan vastuisiin liittyvä lainsäädäntö	46
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	47
4.1 Keskeiset ehdotukset	47
4.1.1 Tavaraliikenteen kevyet hyötyajoneuvot	47
4.1.2 Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti	48
4.1.3 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen	49
4.1.4 Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin	51
4.1.5 Lähetettyjen kuljettajien erityissääntely	51
4.1.6 Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentaminen ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikoihin	52
4.1.7 Kuljetuspalvelun osapuolten vastuiden laajentaminen eräisiin rikkomuksiin	52
4.1.8 Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonta	53
4.2 Pääasialliset vaikutukset	54
4.2.1 Tavaraliikenteen kevyet hyötyajoneuvot	54
4.2.2 Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti	56
4.2.3 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen	57
4.2.3.1 Luvan myöntämisen ja hyvämaineisuuden edellytykset ja riskiluokitus	57

4.2.3.2 Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen	59
4.2.4 Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin	60
4.2.5 Lähetettyjen kuljettajien erityissääntely	61
4.2.6 Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentaminen ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikoihin	63
4.2.7 Kuljetuspalvelun osapuolten vastuiden laajentaminen eräisiin rikkomuksiin	66
4.2.8 Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonta	67
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	69
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	69
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot	75
6 Lausuntopalaute	75
7 Säännöskohtaiset perustelut	78
7.1 Laki liikenteen palveluista	78
7.2 Laki työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta	99
7.3 Laki työntekijöiden lähettämisestä	100
7.4 Laki ylikuormamaksusta	108
8 Lakia alemman asteinen sääntely	108
9 Voimaantulo	108
10 Toimeenpano ja seuranta	109
11 Suhde muihin esityksiin	109
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	109
12.1 Elinkeinovapauden toteutuminen	109
12.2 Omaisuuden suoja ja sopimusvapaus	114
12.3 Henkilötietojen suoja	115
12.4 Liikkumisvapaus ja henkilökohtainen koskemattomuus	116
12.5 Soveltaminen Ahvenanmaalla	117
LAKIEHDOTUKSET	119
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	119
2. Laki työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta	131
3. Laki työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta	132
4. Laki ylikuormamaksusta annetun lain 16 §:n muuttamisesta	137
LIITE	138
RINNAKKAISTEKSTIT	138
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	138
2. Laki työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta	161
3. Laki työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta	162
4. Laki ylikuormamaksusta annetun lain muuttamisesta	170

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”.¹ 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 markkinasäännöksillä 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 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (jäljempänä *EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsystä koskevista yhteisistä säännöistä (jäljempänä *EU:n tavaraliikennelupa-asetus*), sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1024/2012 hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä ja komission päätöksen 2008/49/EY kumoamisesta (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, epäohdonmukaisuudet 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 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, (jäljempänä *ajo-*

¹ Komission tiedonanto (COM(2017) 283 final).

ja lepoaika-asetus), sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014 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 (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 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 kuljettajien ja liikenteenharjoittajien epätasa-arvoiseen kohteluun. Näistä syistä johtuen 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, (jäljempänä *tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivi*), Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 96/71/EY palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon, (jäljempänä *työntekijöiden lähettämistä koskeva direktiivi*), sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/67/EU 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, (jäljempänä *lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivi*), muuttaminen on nähty perusteltuina. Lisäksi lähetettyjen kuljettajien erityissääntelyn täytäntöönpanon yhteydessä saatetaan tiekuljetusosalalle voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/957 palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY muuttamisesta, (jäljempänä *muutosdirektiivi (EU) 2018/957*), tulevat työehdot.

Eduskunta on vastauksessaan (EV 27/2017 vp) hallituksen esityksestä liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 161/2016 vp) 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.

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. Esityksen edistymisestä kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisen sekä

muiden harmaan talouden torjuntaa vahvistavien toimenpiteiden osalta on raportoitu säännöllisesti harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan toimenpideohjelman valmistelutyöryhmän kokouksissa vuoden 2020 tammikuusta lähtien, kun esitys hyväksyttiin yhdeksi toimenpiteeksi yritysten välisen terveen kilpailun edistämiseksi.

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 kuljetusyritykselle. 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 neljänneltä².

1.2 Valmistelu

1.2.1 EU-säädösten valmistelu

1.2.1.1 Ajo- ja lepoajat sekä ajopiirturit

Komissio antoi 31.5.2017 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajo- ja lepoaika-asetuksen muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja ajopiirturiasetuksen muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta (COM(2017) 277 final)³.

Tieliikenteeseen sovellettavaa sosiaalilainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanoa koskevassa jälkiarvioinnissa, joka tehtiin vuosina 2015–2017⁴ osana sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa REFIT-ohjelmaa, todettiin, että ajoaikaa koskevalla asetuksella on ollut vain osittain vaikutusta kuljettajien työolojen parantumiseen 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.⁵

Jälkiarvioinnin perusteella suurimmat ongelmat liittyivät itse sääntöjen puutteisiin mutta myös niiden riittämättömyyden täytäntöönpanoon ja kyvyttömyyteen puuttua alalla esiin nouseviin sosiaalisiin ja markkinahaasteisiin. Erityisesti ajoaikaa koskevaan asetukseen liittyviä ongelmia tunnistettiin arvioinnin perusteella. Ajoaikaa, taukoja ja lepoaikoja koskevien säännösten erilai-

² Kuljetusbarometri 1/2020. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL.

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

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

⁵ 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>.

set 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. Kuulemisissa 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, valvontaviranomaisilta, yrityksiltä, ammattiyhdistyksiltä ja muilta sidosryhmiltä, kuten toimialajärjestöiltä. Vastauksia saatiin yhteensä 1441 kappaletta.

Lisäksi komissio järjesti haastatteluja 90 sidosryhmän kanssa, pienille ja keskisuurille 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.⁶ Vastausten perusteella keskeisiksi ongelmiksi vahvistuivat; kuljettajien puutteelliset työolot, kilpailun vääristyminen liikenteenharjoittajien välillä sekä liikenteenharjoittajiin ja jäsenvaltioihin kohdistuva sääntelyrasite. Sidosryhmät 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)⁷ 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.

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

⁷ 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.

Valitun toimintavaihtoehdon arvioitiin tuottavan rajat ylittäviä tieliikennepalveluja tarjoaville liikenteenharjoittajille noin 785 miljoonan euron säästöt vuodessa hallinnollisten kustannusten osalta. Lisäksi vaikutustenarvioinnin perusteella valvontaa tehostamalla rikkomukset vähenisivät 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 arviolta 1,3–8 prosenttiakorkeammat valvontakustannukset siirtymäkaudella, kun tarkistettut 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.

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, trilogineuvotteluiden aloittamiselle.

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 yleisnäkemys. Valvonnan tehostamiseksi älykkäät ajopiirturit tulisi asentaa kaikkiin kansainvälistä liikennettä suorittaviin uusiin ajoneuvoihin vuoteen 2024 mennessä. Kuljettajien tulisi saada palata kotiin neljän viikon välein tai, jos kuljettaja viettää kaksi lyhennettyä viikkolepojaksoa ilman paluuta tulisi paluumahdollisuus järjestää kolmannen viikon päätteeksi. Kuljettajien tulisi myös viettää säännöllinen viikkolepo muualla kuin ajoneuvossa.

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 ajoneuvossa. Lisäksi päätettiin, että uuden sukupolven ajopiirturit tulisi asentaa sekä uusiin että vanhoihin ajoneuvoihin 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 lehdessä⁸. Ajoaikoja koskevan asetuksen sääntöjä alettiin soveltaa 20 päivän kuluttua virallisessa lehdessä julkaisemisesta eli 20.8.2020. Tästä poikkeuksena ovat ajopiirtureita koskevat erityiset määräajat.

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

Kansallinen valmistelu ja Suomen kanta

Komission ehdotus ja luonnos valtioneuvoston selvityksestä komission ehdotuksesta (U-kirjelmä ja U-jatkokirjelmä) 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 ajo- ja lepoaika-asetuksen muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikkoittaista enimmäisajoaika, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja ajopiirturiasetuksen muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta valmistelusta U-kirjelmällä (U 39/2017 vp)⁹ ja 17.4.2018 siihen liittyvällä U-jatkokirjelmällä (UJ 7/2018 vp)¹⁰. 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 alkaessa. 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 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 määrätyn minimiedellytyksin, joita asetettaisiin pysäköintialueille, ehkä autojen varustustaso huomioiden. Pysäköintialueiden pa-

⁹Valtioneuvoston 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.

¹⁰ 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.

kollista sertifiointia ei kannatettu vaan katsottiin, että sen pitäisi olla jäsenvaltioille vapaaehtoinen. Tältä osin lopputulos, jonka mukaan kuljettajat eivät saa viettää säännöllistä viikkolepoaan ajoneuvossa 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.

1.2.1.2 Maanteiden liikenteenharjoittajan markkinoillepääsy ja säännöt

Komissio antoi 31.5.2017 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen (COM(2017) 281 final)¹¹.

Asetuksista tehtiin jälkiarviointi vuosina 2014–2015,¹² jonka lisäksi arviointia täydennettiin ulkopuolisen tahon tekemällä tutkimuksella¹³. 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. Kabbotaasiliikennettä koskevat säännökset eivät ole olleet yksiselitteisiä kaikilta osin, joka on johtanut niin ikään erilaisiin tulkintakäytäntöihin jäsenvaltioiden välillä.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus soveltaa omia sääntöjään tavaraliikenteessä käytettäviin kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia. 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

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

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

¹³ 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>.

asianosaisten näkemyksiä mahdollisista toimenpiteistä ja kolmanneksi arvioida mahdollisten toimenpiteiden odotettua vaikutusta. Komissio sai yhteensä 175 konsultaatio vastausta, jonka lisäksi saatiin 22 kannanottoa eri intressitahoilta. Konsultointiprosessiin kuului julkisen kuulemisen lisäksi kohdennettuja kyselyjä pienille ja keskisuurille 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.¹⁴

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 säännöksiin ja jossa EU:n 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. EU:n 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 sosiaaliasioden valiokunta (EMPL) julkaisi lausuntonsa 30.4.2018. TRAN-valiokunta antoi 24.9.2019 hyväksyntänsä *trilogineuvotteluiden* aloittamiselle.

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 jäähdyttelyjaksoa (cooling-off) ennen kuin kabotaasiliikennettä saisi jälleen harjoittaa samassa maassa samalla ajoneuvolla. Neuvottelut paketin ratkaisemiseksi olivat vaativat, ja käsittelyyn

¹⁴ 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>.

tarvittiin useita kierroksia. Hyväksytyt tekstit muodostivat neuvoston kannan Euroopan parlamentin ja komission kanssa käytäviin trilogineuvotteluihin.

Trilogineuvottelut 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 jäähdyttelyjakso sekä ajoneuvon pakollinen kotiinpaluu työnantajan 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 käsittelyssään ja 9.7.2020 Euroopan parlamentti äänesti täysistunnossa esityksen puolesta. Säädökset julkaistiin 31.7.2020 Euroopan unionin virallisessa lehdessä¹⁵ ja ne astuvat voimaan 21.2.2022.

Komissio julkaisi helmikuussa 2021 EU:n liikennekomissaari Adina Văleanin johdolla vaikutustenarvioinnit ajoneuvon pakollisesta kotiinpaluusta työnantajan toimipisteeseen kahdeksan viikon välein sekä kabotaasiliikenteen sääntöjen soveltamismahdollisuudesta kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin liittyen.¹⁶ Tutkimuksissa painotettiin, ettei kumpikaan näistä neuvottelukompromisseista sisältynyt komission alkuperäisiin lainsäädäntöehdotuksiin, joten niiden osalta ei ole tehty aiemmin vaikutustenarviointia. Vaikutustenarvioinnit keskittyivät erityisesti ilmastovaikutusten arvioimiseen Euroopan unionin vihreän kehityksen ohjelman sekä loppuvuodesta 2020 julkaistun älykkään ja kestävä liikenteen strategian näkökulmasta. Arvioinnin perusteella etenkin ajoneuvon paluovelvoite 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 CO₂-kokoaispäästöistä. 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-kirjelmä ja U-jatkokirjelmä) 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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen muuttamiseen ja niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen ja Euroopan komission tekemästä ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisen

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

¹⁶ Vaikutusarvioinnit: ajoneuvon paluovelvoite sekä kabotaasisäännösten soveltamismahdollisuus yhdistettyjen kuljetusten maantiesuuksiin https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-02-mobility-package-i-studies_en.

valmistelusta U-kirjelmällä (U 40/2017 vp)¹⁷ ja 17.4.2018 siihen liittyvällä U-jatkokirjelmällä (UJ 8/2018)¹⁸. Lisäksi eduskunnalle on toimitettu liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston valmistelun yhteydessä useita asiaa koskevia perusmuistiota. 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 tavara-liikenteessä 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 valvontaa, mutta saattanut johtaa kabotaasiliikenteen lisääntymiseen. Lopputuloksena päätetty kabotaasiliikenteen nyky sääntelyn 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.

1.2.1.3 Lähetettyjen kuljettajien erityissääntely

Komissio antoi 31.5.2017 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin muuttamisesta valvontavaatimusten osalta ja

¹⁷ 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.

¹⁸ EU/U-jatkokirje komission ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston tieliikenteen markkinoillepääsyä koskevien asetusten N:o 1071/2009 ja N:o 1072/2009 muuttamisesta sekä vuokratun ajoneuvon käyttämisestä tavaraliikenteessä koskevan direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/UJ_8+2018.pdf.

työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin ja lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpano-direktiiviä koskevien eritysten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse tiekuljetusalan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (COM(2017) 278 final)¹⁹.

Tieliikenteeseen sovellettavaa sosiaalilainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanoa koskien tehtiin jälkiarvointi vuosina 2015–2017²⁰. Arvointi 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 tiekuljetusallalla tulisi saada pikaisesti selkeyttä. Arviointia täydennettiin ulkopuolisen tahon tekemällä tutkimuksella.²¹

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 ongelmalliseksi hallinnollisen yhteistyön ja vastavuoroisen avunannon puute jäsenvaltioiden välillä, epäjohtonmukaiset 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 tiekuljetusallalla 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, pienille ja keskisuurille yrityksille järjestettiin oma paneelikysely ja kuljettajille verkkokysely. Komissio käynnisti myös kansallisille viranomaisille ja valvontaelimille suunnatun kyselyn sekä julkaisi oman kyselynsä liikenteenharjoittajille. Lisäksi järjestettiin tarkentavia haastatteluja seitsemän kuljetusyrityksen,

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

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

²¹ 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>.

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.²² 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, epäjohtomukainen 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, kannatti toimenpidettä hallinnollisen rasitteen keventämiseksi sovellettaessa lähettämistä koskevia sääntöjä tiekuljetusalalla.

Komission vaikutustenarviointi (SWD(2017) 186 final)²³ 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.²⁴ 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

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

²³ 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.

²⁴ 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>.

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 vastuuvaliokuntana toimi liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN), raportööriksi nimettiin MEP Merja Kyllönen (GUE/NGL, FI). Mietintöluonnos esiteltiin TRAN valiokunnassa 23.1.2018, aloitetta kommentoiva työllisyys- ja sosiaaliasioiden valiokunta (EMPL) julkaisi lausuntonsa 4.5.2018. TRAN-valiokunta äänesti mietintöluonnoksen puolesta 4.6.2018 antaen samalla hyväksyntänsä trilogineuvotteluiden aloittamiselle. 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 toimipaikkatarkastuksien tekemistä mahdollisuuksien mukaan.

Neuvoston maaliikennetyöryhmä aloitti lainsäädäntöehdotuksen käsittelyn heinäkuussa 2017 silloisen puheenjohtajamaa Viron johdolla. Puheenjohtajamaa Bulgaria ilmoitti 7.6.2018 liikenneministerien kokouksessa, ettei asiasta ole saatu yleisnäkemyistä aikaiseksi. Neuvotteluja jatkettiin Itävallan puheenjohtajuuskaudella ja liikenneministerien kokouksessa 3.12.2018 saavutettiin yleisnäkemyksen ehdotuksesta sekä kahdesta tieliikenteen sosiaalilainsäädännön uudistamiseen liitännäisestä ehdotuksesta. Yleisnäkemyksen mukaan valvontaa sekä jäsenvaltioiden välistä tietojenvaihtoa tulisi tehostaa IMI-järjestelmällä (Internal Market System). 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 läpikulkumatka 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 käsittelyssään ja 9.7.2020 Euroopan parlamentti äänesti täysistunnossa esityksen puolesta. Direktiivi julkaistiin 31.7.2020 Euroopan unionin virallisessa lehdessä²⁵ ja se tulee voimaan 21.2.2022.

Kansallinen valmistelu ja Suomen kanta

Komission ehdotus ja luonnos valtioneuvoston selvityksestä komission ehdotuksesta (U-kirjelmä ja U-jatkokirjelmä) olivat lausuntokierroksella EU-asioden komitean alaisessa liikenne- jaostossa (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)²⁶ ja 17.4.2018 siihen liittyvällä U-jatkokirjelmällä (UJ 9/2018 vp)²⁷. Lisäksi eduskunnalle on toimitettu liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston valmistelun yhteydessä useita asiaa koskevia perusmuistiota. Eduskunnan kanta hyväksyttiin suuressa valiokunnassa 25.5.2018 liikenne- ja viestintävaliokunnan (LiVL 17/2017 vp) sekä työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan annettua asiassa lausuntoja (TyVL 7/2017 vp).

Yleisellä tasolla Suomi oli tyytyväinen siihen, että direktiiviehdotuksesta saavutettiin jäsenvaltioiden ja parlamentin eriävistä 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 räätälöity 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 kuljetusyrittysten kuljettajiin, erityisesti jos se olisi koskenut kahdenvälisiä kuljetuksia kolmannen valtion ja EU:n jäsenvaltion välillä. Suomi piti tärkeänä selkeyttää kansainvälisiin

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

²⁶ 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.

²⁷ 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.

kuljetuksiin sovellettavia säännöksiä erityisesti alihankintatilanteissa, joissa lähetettyjä työntekijöitä koskevan työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin soveltamisen kriteerit eivät täyty. Kolmansien maiden kuljetusyritysten sääntelyssä tuli huomioida yritysryhmän 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 tapahtu lastin kuormaamista tai purkamista (kauttakulku).

Suomi piti IMI-järjestelmää tarkoituksenmukaisena lähetettyjen kuljettajien valvontaan liittyvien tietojen vaihdossa. Suomi näki, että ehdotettua lähetettyjen työntekijöiden työsuhteiden 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 kompromissitulos.

1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön kanssa. Hallituksen esityksen valmistelu aloitettiin säädöshankepäättöksen mukaisesti 21.10.2020. Valmistelu on ollut avointa ja sidosryhmät huomioon ottavaa. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat saatavilla julkisessa palvelussa osoitteessa [https://valtioneuvosto.fi/hankkeet/tunnuksella LVM062:00/2020](https://valtioneuvosto.fi/hankkeet/tunnuksella/LVM062:00/2020).

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 säännösten 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 markkinasäännösten täytäntöönpanon sekä kuljetusten tilaajan vastuiden tarkentamista koskevien säännösten 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 säännösehdotukset. Alatyöryhmään nimettiin jäsenet työ- ja elinkeinoministeriöstä, liikenne- ja viestintäministeriöstä, sosiaali- ja terveysministeriöstä, Liikenne- ja viestintävirastosta, Lounais-Suomen aluehallintovirastosta, Elinkeinoelämän keskusliitosta EK:sta, Suomen Yrittäjistä, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK:sta, Akavasta, STTK:sta, Autoliikenteen Työntantajaliitosta sekä Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitosta.

Työryhmät asetettiin 4.11.2020–31.3.2022 ajalle. Työryhmä kokoontui kolme kertaa syksyllä 2020, kymmenen kertaa keväällä 2021 ja kerran syksyllä 2021. Alatyöryhmä kokoontui työ- ja elinkeinoministeriön johdolla kaksi kertaa syksyllä 2020 ja keväällä 2021 seitsemän 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.

Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelijat laativat kansallista sääntelytarpeen arviointia varten arviomuistion yhteistyössä viranomaisista koostuvan työryhmän jäsenten kanssa. Arviomuistiossa käytiin läpi liikkuvuuspaketin sisältöä, tulevia muutoksia sekä arvioitiin kansallisen lainsäädännön muutostarpeita. Muistiossa arviointiin 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 määräajassa 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 12.5.–23.6.2021. Lausuntoja pyydettiin tieliikenteen ja logistiikan alan sidosryhmiltä, valvovilta viranomaisilta sekä muilta ministeriöiltä. Lausuntoja annettiin yhteensä 22 kappaletta. Ruotsinkielisen version osalta lausuntoaikaa jatkettiin 15.7.2021 asti.

Säädöshankkeen yhteydessä muutettiin valtioneuvoston asetusta ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä (507/2018). Muutokset perustuvat ajo- ja lepoaika-säännöksiä koskevaan muutosasetukseen (EU) 2020/1054 ja ne toteutettiin valtioneuvoston asetuksella ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetun valtioneuvoston asetuksen 7 ja 8 §:n muuttamisesta (431/2021). Lausuntoja pyydettiin tieliikenteen, logistiikan alan ja rakennusteollisuuden toimijoilta sekä valvovilta viranomaisilta. Asetusluonnos oli lausuntokierroksella 7.4–4.5.2021 ja siihen annettiin määräajassa yhteensä 11 lausuntoa. Valtioneuvoston asetus ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetun valtioneuvoston asetuksen 7 ja 8 §:n muuttamisesta tuli valtioneuvoston päätöksen mukaisesti voimaan 31.5.2021. Valtioneuvoston asetuksen valmisteluasiakirjat ovat saatavilla julkisessa palvelussa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella [LVM023:00/2021](https://valtioneuvosto.fi/hankkeet).

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 tulkintaohjeita²⁸.

2 Esityksen tavoitteet

2.1 Liikkuvuuspaketin EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1.1 Ajo- ja lepoaikoja sekä 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 EU:n 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, kotiinpaluuvaihtoehtoon ja turvallisiin pysäköintialueisiin kohdistuvalla sääntelyllä. Asetuksen muutoksilla huomioidaan myös ajojärjestelmien vaihteittainen 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 kabotaasiliikenteeseen, kun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia.

²⁸ Komission viralliset ajo- ja lepoaikojen tulkintaohjeet https://ec.europa.eu/transport/modes/road/mobility-package-qa_en.

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 8 a 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 neuvosto 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 ajoneuvoon 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 nykysääntelyä ja yhdenmukaistaa täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa. Kyseessä on EU-asetus, joka on EU:n toiminnasta tehdyn sopimuksen 288 artiklan 2 kohdan nojalla jäsenvaltioissa suoraan sovellettavaa oikeutta.

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

2.1.2.1 Liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamisen edellytykset tieliikenteessä

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan nojalla muutetaan EU:n liikenteenharjoittajasetusta. EU:n liikenteenharjoittajasetuksen muutoksen tavoitteena on laajentaa ammatin harjoittamista koskevat pakolliset vaatimukset koskemaan myös liikenteenharjoittajia, jotka käyttävät moottoriajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, jotka on tarkoitettu yksinomaan tavaroiden kuljettamiseen ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa 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 liikenteenharjoittajasetuksen 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.

EU:n 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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan 4 kohdassa määriteltyä soveltamisalaa. Soveltamisala laajenee liikenteenharjoittajiin, jotka harjoittavat kansainvälistä liikennettä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa 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 kokonaismassaltaan alle 3,5 tonnia olevat ajoneuvot ja yhdistelmät.

Liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset tieliikenteessä

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 2 kohdan nojalla kumotaan EU:n 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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen sijoittautumisvaatimukseen liittyviä edellytyksiä koskevaa 5 artiklaa siten, että sijoittautumisvaltioon liittyviä edellytyksiä tarkennetaan mm. toimipaikassa säilytettävien asiakirjojen, ajoneuvokannan toiminnan, kansallisen lainsäädännön vaatiman yhtiörekisteriin tai vastaavaan merkitsemisen, tuloverovelvollisuuden ja arvonalisäverotunnisteen, 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 pätevätyöntekijä 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 määriteltyjä 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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan hyvämaineisuutta koskevaan vaatimukseen liittyviä edellytyksiä ja sen mukaisesti hyvämaineisuuden tarkastelussa on otettava huomioon myös toimitusjohtajan käyttäytyminen. EU:n liikenteenharjoittaja-asetus edellyttää nykyisellään, että jäsenvaltion on määriteltävä edellytykset, jotka yrityksen ja liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä, olakseen 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.

Hyvän maineen palauttaminen

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 11 kohdan nojalla muutetaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklaa, joka koskee liikenteestä vastaavan henkilön julistamista ammatin soveltumattomaksi. Muutos koskee hyvämaineisuuden palauttamista siten, että jatkossa 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.

Vakavaraisuusvaatimukseen liittyvät edellytykset

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 5 kohta täydentää EU:n 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 kokonaismassa 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 EU:n 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 kokonaismassaltaan 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 EU:n 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 tarkoitetun riskiluokituksen laskemiseksi.

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 16 kohdan nojalla lisätään EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen 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 EU:n liikenteenharjoittaja-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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen soveltamisalaa laajennetaan sekä säätää 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 EU:n 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 2022 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 EU:n 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 kabotaasilikenteen tarkastus. Lisäksi säädetään kabotaasilikenteeseen 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 EU:n 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 EU:n 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 EU:n 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 tiedonkuljetusyritysten eurooppalaisen ERRU-järjestelmän avulla.

2.1.3 Lähetettyjä työntekijöitä koskeva muutodirektiivi (EU) 2018/957

Muutodirektiivi (EU) 2018/957 palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämistä 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.

Muutodirektiivissä (EU) 2018/957 edellytetään 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. Muutodirektiivi (EU) 2018/957 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 muutodirektiivi (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 kilpailukieltä koskevia lausekkeita.

Muutodirektiivi (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.

Muutodirektiivin (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 direktiivin ja lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivin liittyvät, kuljettajien lähettämistä työhön tieliikennealalla koskevat erityiset säännöt.

Tähän kokonaisuuteen liittyy 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 Lähetettyjä kuljettajia koskeva muutosdirektiivi (EU) 2020/1057

Lähetettyjä kuljettajia koskevan erityissääntelyn tavoitteena on osana muita liikkuvuuspaketin ehdotuksia selkeyttää nykyisääntelyä 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) 2018/1057 direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta (jäljempänä *muutosdirektiivi (EU) 2020/1057*), työehtoja koskevat vaatimukset tulee toteuttaa kaikissa lähettämistilanteissa eli alihankinnassa, vuokratyössä ja yritysryhmän sisäisissä siirroissa kuljettajien erityissääntelyn yhteydessä. Siten vuokratyö ja yritysryhmän 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 lähettämissäännösten 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 kahdenvälisistä 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 lähetettyjä työntekijöitä koskevan muutosdirektiivin (EU) 2018/957 työehdot tulevat pantavaksi täytäntöön nyt lähetettyjen kuljettajien erityissääntelyn yhteydessä. Samalla tiedot työehdoista tulee saatettavaksi 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 säilytysaika IMI-järjestelmässä.

Säädöslisäyksissä tarkistetaan myös hallinnolliset vaatimukset, tarvittavat valvontakeinot sekä niiden osalta tarvittavat muutokset työntekijöiden lähettämisestä annettuun lakiin, tiekuljetusalan erityissääntely liikenteen palveluista annettuun lakiin.

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 säättävät kahdenvälisiin kuljetuksiin alihankintatilanteissa poikkeussääntöjä eli vapautuksia lähettämissäännösten noudattamisesta. Kahdenväliset kuljetukset, joihin liittyy liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion osallistumista, on vapautettu lähettämistä koskevista säännöistä, mutta rajat ylittävissä 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 kahdenvälisiä kuljetusta tavaroiden osalta. Tässä direktiivissä kahdenvälisellä kuljetuksella tarkoitetaan tavaraliikenteen osalta tavaroiden siirtoa kuljetussopimuksen perusteella EU:n 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 kahdenvälisiä kuljetusta, jonka aikana ei ole suoritettu lisätoimia, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, kolmannessa alakohdassa säädettyjä lisätoimia koskevaa vapautusta sovelletaan enintään kahden kuormaamiseen ja/tai purkamiseen kolmannessa alakohdassa säädettyin 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 kahdenvälisiä kuljetusta matkustajien osalta. Tätä direktiiviä sovellettaessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009, (jäljempänä *kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva aset*), tarkoitettua 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 kahdenvälisestä 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 läpikulkujäsenvaltion 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 jäsenvaltioissa ja/tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa. Tämä edellyttää, että kuljettaja ei kuormaa ja pura tavaroita samassa jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälisestä 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 jäsenvaltioissa 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 ajopiirturi. 15.6.2019 lähtien kaikki EU:n alueella re-

kisteröivät 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 liikkuvuuspaakettia 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 manipulointiyritykset. Laitteen tietosuojaa ja turvaa on myös vahvistettu. Lisäksi laite on mahdollista yhdistää ns. ITS-moduulin avulla kuljetusyrityksen 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 maantiesuuden, jos tieosuus itsessään koostuu tämän artiklan 3 kohdassa määritellyistä kahdenvälisistä kuljetuksista. Johdantolausekkeen 12 kohdan mukaan, kun kuljettaja ajaa yhdistettyä kuljetusta, sen aloittavalla tai lopettavalla maantiesuudella tarjottavan palvelun luonne on tiiviisti yhteydessä sijoittautumisjäsenvaltioon, jos maantiesuus itsessään muodostaa kahdenvälisen kuljetuksen. Sen sijaan silloin, kun kuljetus kyseisellä maantiesuudella 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 EU:n 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 tavarai- tai matkustajien kuljetuksessa vastaanottavan jäsenvaltion. Kyseistä lähettämiskautta ei saa laskea yhteen saman kuljettajan tai toisen kuljettajan, jonka tilalla hän toimii, suoritettuihin 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 avoi-

mella 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 monenvälisten sopimusten nojalla, jotka antavat pääsyn Euroopan 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 vakiomuotoista 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 kuljetusasiakirja (e-CMR) tai asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettut 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;
- 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 tarkoitettut todisteet, ja tämän kohdan b alakohdan iii alakohdassa tarkoitettut ajopiirturirekisterit.

Tieliikenteen direktiivin 12 kohdan mukaan liikenteenharjoittajan on pidettävä valvontaa varten 11 kohdan a alakohdassa tarkoitettut 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 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (EU) 2016/679, (jäljempänä *yleinen tietosuojasetus*) 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 EU:n 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 maanteilla, mikä edistää liikenneturvallisuutta ja reilumpaa tiekuljetusmarkkinoiden kilpailua. Tarkoituksena on ehdotettujen lakimuutosten myötä tuoda valvontaviranomaiselle keinoja, joilla ylikuormilla ajamista sekä ajo- ja lepoaikarikkomuksia saadaan myös ennaltaehkäisevästi vähennettyä.

Tavoitteeseen aiotaan päästä laajentamalla kuljetuksen tilaajan vastuita liittyen tavarankuljetuksen suorittajan ylikuormilla ajamiseen tekemällä tarvittavat lakimuutokset liikenteen palveluista annettuun lakiin ja ylikuormamaksusta annettuun lakiin. Tavarankuljetuspalvelun maksaneen tilaajan tulee hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti olla vastaanottanut tavarankuljetuksen. Myös ylikuormamaksusta annettuun lakiin ehdotetaan tehtävän lakimuutoksia, jotta ylikuormamaksu voidaan tarvittaessa ulottaa tavarankuljetuksen tilaajaan. Lisäksi kuljetuksen tilaajan tai aikataulun laatijan vastuita laajennetaan ajo- ja lepoaikarikkomuksiin. Ehdotuksilla pyritään samalla vähentämään kuljetuksen tilaajan tai aikataulun laatijan toimesta kuljetuksen suorittajaan kohdistuvaa painetta rikkoa tiekuljetusalaan koskevaa lainsäädäntöä.

3 Nykytila ja sen arviointi

Kilpailu tiekuljetusosalalla on kovaa ja yleisesti harmaan talouden ilmentymiä on pidetty alalla vakavasti otettavina ongelmina. Paineita kuljetusyritysten toimintaan kohdistuu lähinnä markkinoilta tai sääntelyn kautta²⁹. 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, vaikka yksityisasiakkaiden määrä onkin viime vuosina kasvanut.

3.1 Tiekuljetusalan toimintaympäristö ja harmaa talous

Yleistä

²⁹ Logistiikkaselvitys 2018. Turun yliopisto. Saatavissa: <https://blogit.utu.fi/logistiikkaselvitys/wp-content/uploads/sites/92/2019/01/Logistiikkaselvitys-2018-FINAL.pdf>

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. Tiekuljetusyrityksen yritysکوhtainen verotuotto oli vuonna 2018 noin 81 000 euroa. Suomessa tiekuljetusyritykset ovat tyypillisesti pieniä tai keskisuuria perheyriityksiä, 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.³⁰

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 harjoittavia 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.³¹

Pääsääntöisesti tieliikenteen ammattimainen tavaroiden ja henkilöiden kuljettaminen on Suomessa luvanvaraista toimintaa. Tavaraliikennelupa vaaditaan ajoneuvoilta, joiden kokonaismassa 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.³²

Tiekuljetukset ovat keskeisin kuljetusmuoto Suomessa ja samalla tiekuljetusala on Suomen kilpailukyvyyn 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. Eri kuljetusmuotojen osuudet ovat viime vuosina pysytelleet likimain saman suuruisina.

Tieliikenteessä kuljetetaan vuosittain tavaraa lähes 300 miljoonaa tonnia. Kuljetusmatkaa kertyi yhteensä 1,9 miljardia kilometriä ja kuljetussuoritetta lähes 26 miljardia tonnikilometriä. Keskimäärin yhden tuotteen kuljetusmatka oli 80 kilometriä. Kuorma-autoilla kuljetettiin tavaroita vuonna 2019 kotimaan liikenteessä yhteensä 266 miljoonaa tonnia, mikä oli lähes kaksi prosenttia vähemmän kuin edeltävänä vuonna. Kuljetusmatkoja ajettiin yhteensä 1,9 miljardia kilometriä, mikä oli samaa luokkaa kuin edeltävänä vuonna. Kuljetussuoritetta puolestaan kertyi lähes 27 miljardia tonnikilometriä, mikä oli lähes kolme prosenttia enemmän kuin edeltävänä

³⁰ SKAL:n vuoden 2019 toimialakatsaus Maateiden tavaraliikenne Suomessa. https://www.skali.fi/sites/default/files/sisaltosivujen_tiedotot/skali_toimialakatsaus_2019_web.pdf
Liikenne- ja viestintäviraston tilastot 12.4.2021.

³¹ Linja-autoliitto. Tietoa alasta. <https://www.linja-autoliitto.fi/tietoa-alasta/>

³² Liikenne- viestintävirasto. Vastuullisuuden nykytila tavaraliikenteen tiekuljetushankinnoissa.

vuonna.³³ Suomessa suuri osa tiekuljetuksista toteutetaan suorina kuljetuksina lähtöpaikasta vastaanottopaikkaan ilman kuljetusvälineen vaihtoa tai tavarankuljetuksen välikäsitelyä.

Tieliikenteen tavarankuljetusten tulevaisuuden näkymät ja kansainvälinen toimintaympäristö

Tieliikenteen tavarankuljetukset ovat herkkiä talouden suhdannevaihteluille, jotka vaikuttavat etenkin pienten yritysten kannattavuuteen. Tiekuljetusalan yritys rakenne onkin jatkuvassa muutoksessa yritysjärjestelyiden seurauksena. Eri toimialojen kuljetustarpeet poikkeavat suuresti toisistaan. Raaka-aineet ja massatavarat pyritään pääsääntöisesti kuljettamaan mahdollisimman kustannustehokkaasti, kun taas jalostetuille tuotteille kuljetuksen oikea-aikaisuus ja nopeus ovat usein ratkaisevia tekijöitä.³⁴

Suomen ulkomaankaupan kuljetusten kokonaisvolyymi on vaihdellut 100 miljoonan tonnin molemmin puolin viimeisen viiden vuoden aikana. Ulkomaankaupan keskeisiä toimialoja ovat kemian- ja energiateollisuus, metsä- ja metalliteollisuus, sekä tukku- ja vähittäiskauppa ja näille palveluja tuottava logistiikka- ja kuljetusala. Ulkomaankaupan kilpailukykyyn on 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. Eri kuljetusmuotojen osuudet ovat pysyneet likimain saman suuruisina.

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:n alueen keskellä. Suomessa kansainvälisen kuljetuksen osana tehtävän kabotaasiliikenteen määrästä on ollut esillä hyvin erilaisia arvioita. Esimerkiksi EU:n tilastotoimisto Eurostatin arvio kabotaasiliikenteen kuljetussuoritteesta vuosina 2014–2017 on ollut välillä 0,4 – 0,6 prosenttia.³⁵ Eurostatin tilastojen mukaan Suomessa tehtävä kabotaasiliikenteen määrät ovat siis verrattain matalalla tasolla. Tosin yleisesti kuljetusalalla nähdään todellisen kabotaasiliikenteen kuljetussuoritteen olevan kuitenkin suurempi.³⁶

Harmaa talous tiekuljetusalalla

Harmaa talous määritellään lainsäädännössä sellaiseksi organisaation toiminnaksi, josta aiheutuvia lakisääteisiä velvoitteita laiminlyödään verojen, lakisääteisten eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksujen tai Tullin perimien maksujen suorittamisen välttämiseksi tai perusteettoman palautuksen saamiseksi.³⁷ Harmaata taloutta on esimerkiksi työnantajarekisteröinnin laiminlyöminen, arvonlisäverojen laiminlyöminen, pimeä palkanmaksu ja pimeät tulot, myyntitulojen salaaminen, eläke-, työtapaturma- ja ammattitauti- tai työttömyysvakuutusmaksun maksamatta jättäminen. Harmaana taloutena nähdään yleisesti myös yritysten pyrkimys saada

³³ Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenteen tavarankuljetukset [verkkajulkaisu]. ISSN=1798-2995. 2019. http://www.stat.fi/til/kttav/2019/kttav_2019_2020-04-28_tie_001_fi.html.

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

³⁵ Eurostat. Statistics explained. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage.

³⁶ 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>.

³⁷ Laki Harmaan talouden selvitysyksiköstä (1207/2010).

taloudellista hyötyä käyttämällä vuokratyössä ja alihankkijoina yrityksiä, jotka eivät ole huolehtineet niille kuuluvista velvoitteista, erilaiset alipalkkaustilanteet, ympäristölainsäädännön laiminlyönnit ja elintarvike- tai kuluttajaturvallisuutta koskevat laiminlyönnit.³⁸

Tiekuljetusalalla harmaan talouden ilmentymät näkyvät muun muassa arvonlisäveron maksamatta jättämisenä, pimeän työvoiman käyttönä, laittomana kabotaasiliikenteenä, työehtosopimusta alhaisempien palkkojen maksamisena, ajoneuvon vakuuttamisena yksityisliikenteeseen tarkoitetulla liikennevakuutuksella, kuitittomana kauppana, ylikuormilla ajamisena, ajo- ja lepoaikojen rikkomisena tai luvattomana ammattimaisen liikenteen harjoittamisena.³⁹ Kuljetusyritys, joka ei maksa lakiin perustuvia maksuja tai muuten suorita lainsäädännössä sille asetettuja velvoitteita, saavuttaa toiminnallaan kilpailuetua suhteessa muihin alalla toimiviin yrityksiin.

Harmaa talous aiheuttaa Suomessa vuosittain arviolta jopa yli 5 miljardin suuruiset veronmenetykset sekä satojen miljoonien eurojen vajauksen sosiaaliturvamaksujen kertymään. Tämän lisäksi harmaa talous heikentää laillisesti ja reilusti toimivien yritysten ja niiden työntekijöiden asemaa asettamalla ne epäreiluun kilpailutilanteeseen. Tiekuljetusalan harmaassa taloudessa voidaan erottaa kolme kokonaisuutta, jotka ovat 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 kasvatti samalla riskiä harmaan talouden ja suoran rikollisen toiminnan lisääntymisestä. Todennäköisintä harmaan talouden esiintyminen on pienissä yrityksissä, joiden mahdollisuus joutua tarkastuksen kohteeksi on pieni.⁴⁰

Harmaa talous on pääosin piilossa tapahtuvaa, ja muun kuin maksukyvyttömyyden seurauksena syntyneet verovelat edustavat vain harmaan talouden näkyvää osaa. Tiekuljetusalan harmaan talouden laajuudesta ei ole esittänyt luotettavaa kokonaisarvioita. Tavaraliikenneluvan haltijoilla ei ole suhteessa yritysten liikevaihtoon juurikaan näkyviä verotuksen laiminlyöntejä, johtuen nimenomaisesti liikennelupamenettelystä, jonka perusteella esimerkiksi julkiset maksuvelvoitteensa laiminlyöneet yritykset eivät juurikaan voi toimia liikenteenharjoittajina.⁴¹

Tiekuljetusalan harmaan talouden kehittymiseen vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa palkkakustannukset, koventunut kilpailu, toimialan ylikapasiteetti, ulkomaille rekisteröityjen kuljetusyritysten käyttö Suomen markkinoilla, tiukat työaika- sekä ajo- ja lepoaikasäädökset, viranomaisvalvonnan tehottomuus 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 tahallisesti konkurssiin päästettyjä yrityksiä jatkamaan perustetaan uusi yritys, jossa toimivat konkurssiin menneen yrityksen omistajat tai muut yrityksen taustavoimat.

³⁸ Verohallinto. Harmaa talous & talousrikollisuus. Saatavissa: <https://www.vero.fi/harmaa-talous-rikollisuus/laajuus/m%C3%A4%C3%A4ritelm%C3%A4/>.

³⁹ Harmaa talous, Musta tulevaisuus. Harmaa talous kuljetusalalla. Saatavissa: <https://www.mustatulevaisuus.fi/fi/ilmiot/harmaa-talous-kuljetusalalla/>.

⁴⁰ Eduskunnan tarkastusvaliokunnan julkaisu 1/2010. Suomen kansainvälistyvä harmaa talous.

⁴¹ Harmaan talouden selvitysyksikkö 2021. Lausunto hallituksen esitysluonnokseen 23.6.2021.

Harmaan talouden aiheuttaman epäterveen kilpailun haitat ovat huolestuttaneet tiekuljetusalla jo pitkään ja viime vuosina tehdyissä tutkimuksissa kuljetusalan omat käsitykset harmaan talouden kehityksestä ovat olleet synkkiä. Kabotaasiliikenteen valvonnan heikkous ja laittoman kabotaasiliikenteen paljon arvioitua suuremmat suoritteet aiheuttavat alan mukaan merkittävän uhkan kotimaiselle kestäväälle liiketoiminnalle. Laittoman tai systemaattisen kabotaasiliikenteen lisäksi ongelmaksi on koettu muun muassa konkurssikeinottelut ja postilaatikkoyritysten käyttö, alipalkattu ulkomainen työvoima sekä verojen välttely.⁴² Peräti neljännes kuljetusalan toimijoista kokee, ettei sääntöjä noudattamalla pärjää tiekuljetusalalla. Kilpailu tiekuljetusalalla koetaan erittäin kovana ja harmaa talous vakavana ongelmana. Harmaata taloutta edistävinä tekijöinä on koettu myös liikenteen palveluista annetun lain kokonaismassaltaan alle 3,5 tonnia olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien liikennelupavaatimusten poistaminen, kabotaasiliikenne sekä kuljetuspalveluiden tilaajan liian keveä vastuu.⁴³

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:n 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 kokonaismassa 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 jäähdyttelyjakso ja jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus soveltaa yleistä kabotaasiliikenteen sääntelyä myös yleisesti hankalana valvottavana pidettyyn kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten tieosuuteen.

Liikkuvuuspaketin uuden säännökset tuovat liikennelupavollisuuden liikenteenharjoittajille, jotka harjoittavat kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia olevalla ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä EU:n sisärajat 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 ainoastaan poistettu maasta, jolloin ajoneuvot ovat voineet vain käydä rekisteröintivaltiossa ja palata saman tien takaisin. Myös liikenteen palveluista annetun lain 16 §:n mukaisen tavaraliikenteen palveluntarjoajan rekisteröitymisvelvollisuuden vahvistamisella odotetaan olevan harmaan talouden ilmentymiä pienentävä vaikutus. Lisäksi henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoiden ja 16 §:ssä tarkoitettujen palveluntarjoajien liikenteessä käytettävien ajoneuvojen rekisteröinnin yksinomaiseen hallintaan odotetaan parantavan valvontaviranomaisen toimintaedellytyksiä tuotantovälineen yhdistämisessä yritykseen.

Ehdotetuilla kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentamisella pyritään vähentämään ajamista ylikuormilla sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomista. Yleisesti harmaan talouden syntymistä pystytään ehkäisemään tilaajan vastuun tehostamisella kuten ulottamalla tilaajan vastuuta laajemmin koko alihankintaketjuun⁴⁴. Ylikuormilla ajamiseen sekä ajo- ja lepoaikarikkomuksiin puuttuminen

⁴² Työ- ja elinkeinoministeriö 2016. Loppuraportti, 22.3.2016: Selvitys harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan tehostamiseksi tarvittavista toimenpiteistä.

⁴³ SKAL kuljetusbarometri 2020/1. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL.

⁴⁴ Eduskunnan tarkastusvaliokunnan julkaisu 1/2010. Suomen kansainvälistyvä

vähentää harmaan talouden ilmentymiä sekä edistää yleistä liikenneturvallisuutta maanteilla. Kyseiset harmaan talouden torjuntaa edistävät hallitusohjelmakirjaukset löytyvät hallitusohjelman liitteestä 4.

Viranomaisten välisen saumattoman tiedonvaihdon varmistaminen on harmaan talouden torjunnan kannalta tärkeää esimerkiksi tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvontaviranomaisen suorittaman riskiperusteisen valvonnan kohdentamiseksi. Hyvänä esimerkkinä sujuvasta viranomaisten välisestä tiedonvaihdosta voidaan pitää Harmaan talouden selvitysyksikön tietojen käyttöä Liikenne- ja viestintäviraston liikennelupavalvonnassa.⁴⁵ Säädöshankkeessa ehdotetaan säädettäväksi tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvontaviranomaisille välttämättömien valvontatietojen vaihtoa sujuvoittavia kirjauksia. Myös toisesta jäsenvaltiosta lähetetyn kuljettajan valvontaan ehdotetaan viranomaisten tiedonvaihtoa edistäviä toimenpiteitä kansallisesti sekä jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välillä.

3.2 Lähetettyjen työntekijöiden lainsäädäntö

Lähetettyihin työntekijöihin sovelletaan kansallisesti työntekijöiden lähettämisestä annettua lakia. Lain noudattamista valvoo työsuojeluviranomainen lukuun ottamatta naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta annetun lain (609/1986) säännöksiä, joiden noudattamista valvovat tasa-arvovaltuutettu sekä tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuslautakunta. Hallinnollinen yhteistyö jäsenvaltioiden viranomaisten välillä tapahtuu sähköisesti IMI-järjestelmän kautta.

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 huomioitava yleissitoviin työehtosopimukseen mahdollisesti sovitut soveltamisalarajaukset. Esimerkiksi kuorma-autoalan työehtosopimusta sovelletaan muun muassa rajat ylittävään ulkomaanliikenteeseen, jonka tulkinna on oikeuskäytäntöä. Soveltamisalan rajausta 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 säädos”. 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 mää-

harmaa talous.

⁴⁵ Työ- ja elinkeinoministeriö 2016: Loppuraportti, 22.3.2016: Selvitys harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan tehostamiseksi tarvittavista toimenpiteistä.

räytyvät Rooma I -asetuksen lisäksi lähetettyjen työntekijöiden direktiiviin perustuvan työntekijöiden lähettämisestä annetun lain mukaisesti. Lähetettyjen työntekijöiden direktiivi ja työntekijöiden lähettämisestä annettu laki ovat erityissääntelyä verrattuna Rooma I -asetukseen.

Suomen työsopimuslain (55/2001) 11 luvussa, joka koskee kansainvälisluonteisia työsopimuksia, viitataan Rooma I -asetuksen lisäksi myös työntekijöiden lähettämisestä annettuun lakiin. Työsopimuslain 11 luvun 3 §:n mukaan Suomeen valtioiden rajat ylittävän palvelujen tarjonnan perusteella lähetettyjen työntekijöiden työsuhteiden vähimmäisehdoista ja työoloista säädetään työntekijöiden lähettämisestä annetussa laissa. 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 8 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 osapuolen suojelu 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 yleissopimuksen 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 työskentelymaan 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 organisoi 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 ilmoitauduttava 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

Työntekijöiden lähettämisestä annettua lakia sovelletaan työsopimuslain 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettuna 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:n valtiosta tai EU:n ulkopuolelta. Lakia ei kuitenkaan sovelleta kauppamerenkulkua 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 sovellettavista vähimmäisehdoista (palkka, työajat, vuosilomat), lähetettävän yrityksen velvollisuuksista (ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä, edustajan asettaminen, työaikakirjanpito, asiakirjojen saatavilla pito, tietojen antaminen tilaajalle ja henkilöstölle), tilaajan velvollisuuksista (huolehtimisvelvoite työntekijöiden lähettämisestä tehtävän ilmoituksen tekemisestä ja edustajan tavoitettavuudesta, vuokratyössä tietojen antaminen lähetettävälle yritykselle, rakennuttajan ja pääurakoitsijan vastuu rakennusalan työssä), viranomaisten tehtävistä ja tiedonsaantioikeuksista, valtioiden rajat ylittävää hallinnollista yhteistyötä sekä taloudellisten hallinnollisten seuraamusten ja sakkojen valtioiden rajat ylittävästä täytäntöönpanosta.

Lain soveltamisala kytkeytyy keskeisesti lähetetyn työntekijän määritelmään ja kolmeen lähettämistilanteeseen sekä lähettämistä koskevan lainsäädännön kiertämis- tai väärinkäyttötilanteiden 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 lisäti olettamasäännös 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 maksettava korvaus lain ja työehtosopimuksen edellyttämän tason.

Lisäksi laajennettiin mahdollisuutta soveltaa alihankinta- ja yritysryhmän sisäisissä siirroissa lähetettyihin työntekijöihin myös muuta kuin yleissitovaa työehtosopimusta, jos ulkomainen työnantaja on liittynyt työehtosopimukseen tai järjestäytynyt Suomessa. Myös majoitusolosuh-

teita koskevia vaatimuksia tulee soveltaa lähetettyihin samalla tavalla kuin kansallisiin työntekijöihin. Pitkäkestoisiin eli vähintään 12 kuukautta kestäviin lähettämistilanteisiin tuli erityissäännöksiä.

Työnantajalle säädettiin myös velvollisuus korvata Suomen tavanomaisesta työpaikasta liikkumisesta ammatillisista syistä johtuvan liikkumisen johdosta aiheutuvat matka-, majoitus- ja ruokailukustannukset lähetetyille työntekijälle lähettämisen aikana. Lisäksi Suomeen lähettämisestä aiheutuville matka- ja majoituskustannuksille lisättiin 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 työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muutokset ja uudistukset tulee toteuttaa tiekuljetusalalle samaan aikaan muutodirektiivin (EU) 2020/1057 täytäntöönpanon kanssa.

Kun lähetettyjen työntekijöiden direktiivi hyväksyttiin vuoden 1996 syksyllä, EU:n työ- ja sosiaaliasiain neuvosto kirjasi pöytäkirjaansa lausumia lähetettyjen työntekijöiden direktiivin tulokinnasta. Pöytäkirja ei ole oikeudellisesti sitova, mutta sillä on oma merkityksensä lähetettyjä työntekijöitä koskevan lainsäädännön tulkinnassa ja soveltamisessa. Lausumien mukaan 1 artiklan 3 kohdan a alakohhta 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 liikenteen palveluista annetun lain 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 liikenteen palveluista annetun lain luvussa käsitellyjä 4 kuljettajaa koskevia vaatimuksia tieliikenteessä koskevaa EU-lainsäädäntöä ei muutettu liikkuvuuspaketin yhteydessä.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä on säädetty tarkemmin liikenteen palveluista annetun lain 5 luvussa. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomaisista säädetään tarkemmin liikenteen palveluista annetun lain 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 poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen suorittamasta tienvarsitarkastuksista ja työsuojeluviranomaisen suorittamista yritystarkastuksista. Tässä yhteenvedossa otetaan huomioon rikkomusten suhteen vain kokonaismäärät, kuten komission raportissakin tehdään. Raportointikauden 2013–2014 luvut ovat tienvarsitarkastusten osalta vain poliisin 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.

Tienvarsitarkastukset	2013–2014	2015–2016	2017–2018	2019–2020
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
Yritystarkastukset	2013–2014	2015–2016	2017–2018	2019–2020
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 liikenteen palveluista annetun lain 2–4 luvuissa ja valvontaviranomaisista säädetään tarkemmin liikenteen palveluista annetun lain 22 luvun 183 §:ssä. Liikenteen palveluista annetussa laissa säädetty 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, Tulli, työsuojeluviranomainen ja Verohallinto.

Liikenteen palveluista annetun lain 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.

Liikenteen palveluista annetun lain 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. Liikenteen palveluista annetussa laissa 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 liikenteen palveluista annetun lain 13 §:ssä, jossa määritellään, millä perusteilla henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa on pidettävä riskiyrityksenä ja milloin perusteet riskiyrityksenä pitämiselle lakkaavat. Esimerkiksi liikenteestä vastaavan henkilön, toimitusjohtajan tai vastuunalaisen yhtiömiehen rikkomukset vaikuttavat kuljetusyrityksen riskiluokitukseen.

Tieliikenteen markkinalainsäädännön piiriin kuuluu myös rekisteröitymisvelvollisuus palveluntarjoajille liikenteen palveluista annetun lain 16 §:ssä, jotka harjoittavat ammattimaista tavarankuljettamista 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 liikenteen palveluista annetun lain 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. Y-tunnusta ei kuitenkaan ole vaadittu, koska sitä ei ole säädetty rekisterimerkinnän tekemisen edellytykseksi. Rekisteröitymisvelvollisuuteen ei myöskään liity liikenneluvan myöntämisen kaltaisia edellytyksiä, joita Liikenne- ja viestintäviraston kuuluu valvoa. Näin ollen rekisteröitymisvelvollisuuden vaikutuksia harmaan talouden lisääntymiseen ole asianmukaisesti kyetty seuraamaan.

Liikenteen palveluista annetun lain 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 moottorikäyttöinen ajoneuvo rekisteröidä Liikenne- ja viestintäviraston liikenneasioiden rekisterissä luvanvaraiseen käyttöön. Liikenteessä käytettävän ajoneuvon 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 tarkoitetun 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.

Valvonta-asia	2016	2017	2018	2019	2020
Oikeustoimikelpoisuus	66	101	129	73	75
Vakavaraisuus	50	68	32	618	662
Velvoitteiden hoitaminen	26	233	506	157	15
Hyvämaineisuus	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)

Liikenteen palveluista annetun lain 3 luvussa käsitellään kansainvälisiä rajat ylittäviä tiekuljetuksia koskevia sopimuksia ja lainsäädäntöä. EU:n alueella henkilöiden ja tavaroiden kuljettamiseen kokonaismassaltaan 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.

3.3.1 Valtioneuvoston asetus ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä

Liikenteen palveluista annetun lain 43 §:n 3 momentin mukaisesti voidaan valtioneuvoston asetuksella säätää ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten kansallisesta soveltamisesta. Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 uusiin ajo- ja lepoaikasäännöksiin perustuen muutettiin säädöshankkeen yhteydessä ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annettua valtioneuvoston asetusta. Muutokset toteutettiin valtioneuvoston asetuksella ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetun valtioneuvoston asetuksen 7 ja 8 §:n muuttamisesta.

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. Kansallinen poikkeusmahdollisuus ajo- ja lepoaikojen soveltamisessa otettiin käyttöön valmisbetonin toimituksiin tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajille.

Samassa yhteydessä korjattiin myös ajo- ja lepoaika-asetukseen viittaavat käännösvirheet liittyen kansallisiin poikkeuksiin elävien eläinten kuljetukseen sekä rahan ja/tai arvoesineiden kuljettamiseen tarkoitettujen ajoneuvojen ajopiirturin käytössä. Muutokset tehtiin valtioneuvoston asetuksen 7 §:ään. Lausuntojen pohjalta esitettiin 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 korjattiin termejä.

3.4 Kuljetuksen tilaajan vastuisiin liittyvä lainsäädäntö

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuudesta on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 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 lähettäjiille, 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 asetuksen 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 liikenne rikoksista 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 kokonaismassan ylittävää kuljetusta, maksaa kuljetuksen ja ottaa sen vastaan, niin vastuu ylikuormalla ajamisesta jää silti kuljetuksen suorittajalle.

Ylikuormamaksusta annetussa laissa säädetään tien päällä liikenteen valvojan toteamasta ylikuormasta maksettavan maksun suuruudesta. Maksuvelvollinen määräytyy tyypillisesti liikenneasioiden rekisterissä olevan tiedon mukaan. Ylikuormamaksu voidaan nykyisinkin määrätä ylikuormamaksusta annetun lain 16 §:n nojalla kuljetustehtävän antajan eli monesti kuljetuksen tilaajan maksettavaksi, jos hänen kuljetusasiakirjassa 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 olla hankalaa. Ylikuormamaksusta annetussa laissa maksuvelvollisuus voidaan siirtää ajoneuvon haltijalta kuljetustehtävän antajalle, mikäli tämän toimenpide on johtanut siihen, että ylikuormaa on kuljetettu. Haasteena edellä mainituksa on, ettei kuljetustehtävän antaja välttämättä ole kuljetuksen tilaaja.

Valvontaviranomainen tekee ylikuormien valvontaa tienvarsilla lähinnä pistotarkastuksin sekä raskaan liikenteen tehovalvonnan yhteydessä. Liikenteen valvojan harmina on tienvarsivalvonassa 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).

Kuljettajien ajo- ja lepoajoista säädetään ajo- ja lepoaika-asetuksessa, johon on viittaussäännöksen liikenteen palveluista annetun lain tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevassa 43 §:ssä.

Ajo- ja lepoaikarikkomusten seuraamuksista on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 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.

Kumotussa tieliikennelaissa (267/1981) oli aiemmin 105 a §:n 3 momentti, jonka mukaisesti laittoman aikataulun laatinut voitiin tuomita. Liikenteen palveluista annetun lain muutoksen yhteydessä säännös poistettiin tieliikennelaista. Sen sijaan että säännös oltaisi siirretty liikenteen palveluista annettuun lakiin, 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. Liikenteen palveluista annettu laki ei velvoita kuljetuksen tilaajaa tai muuta henkilöä, joka tietoisesti on edellyttänyt kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä ole voitu noudattaa, joten varsinainen syyllinen saattaa hyvinkin jäädä rankaisematta.

Tällä hetkellä kuljetuksen tilaaja, aikataulun laatija tai muu henkilö, joka tietoisesti on edellyttänyt kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä voida noudattaa, 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 kyseiseen rikkomukseen.

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 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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen tieliikenteen 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 tavaraliikenteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen liikenteenharjoittajan kuljetussopimuksen perusteella tehtävää tavaroiden siirtoa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa määritellyn mukaisesta sijoittautumisjäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan tai toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannelle maalle sijoittautumisjäsenvaltioon tai toisen jäsenvaltion alueella tehtävää tavaroiden siirtoa. Kyseisiin liikenteenharjoittajiin sovellettaisiin pysyvää ja tosiasiallista toimipaikkaa koskevaa perustetta sekä

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisia vakavaraisuutta koskevia kriteerejä, jotka ovat kevyempiä kuin liikenteenharjoittajilla, jotka harjoittavat tavaraliikennettä kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnisilla ajoneuvoilla.

Kansallisesti on katsottu tarpeelliseksi, että Liikenne- ja viestintävirastolle tehtävää liikenteen palveluista annetun lain 16 §:n mukaista rekisteröitymisvelvollisuutta kansallisen tavaraliikenteen harjoittajaksi kokonaismassaltaan alle 3,5 tonnin ajoneuvoilla ehdotetaan muutettavaksi niin, että ammattimaista tavarankuljettamista 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 henkilö tai oikeushenkilö, tulisi jatkossa ilmoittaa tavaraliikenteeseen rekisteröitymisen yhteydessä Liikenne- ja viestintävirastoon yritys- ja yhteisötietolain 9 §:n mukainen Y-tunnus. Mikäli palveluntarjoaja ei ole jo ilmoittanut Y-tunnusta Liikenne- ja viestintäviraston tämän lain voimaantullessa, tulee palveluntarjoajan tehdä hankkia Y-tunnus jälkikäteen ennen siirtymäajan päättymistä.

Edellä mainitut ehdotukset parantavat valvontaviranomaisten valvonnan edellytyksiä ja jatkossa vaikutuksia harmaan talouden vaikutuksia liikennemarkkinoihin kyetään paremmin valvomaan ja estämään. Rekisteröitymisvelvollisuus rinnastettaisiin jatkossa liikenteen palveluista annetun lain 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 rekisteröityminen, mikäli rekisteröity palveluntarjoaja sitä itse pyytää tai jos rekisterimerkinnän tekemisen edellytykset eivät enää täyty, eikä edellytyksissä olevia puutteita korjata määräajassa.

4.1.2 Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 12 kohta edellyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen kansallisia sähköisiä rekistereitä koskevaan 16 artiklaan lisättävän yrityksellä käytettävissään olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset, mitkä yrityksellä on käytettävissään. Tästä johtuen liikenteessä käytettävää ajoneuvoa koskevaa liikenteen palveluista annetun lain 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.

4.1.3 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

EU:n 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 EU:n 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 luvanhaltijan voimassa oleva ja luvanhaltijan elinkeinotoiminnan harjoittamiseen käyttämä Y-tunnus, joka nykyäänkin on vaadittu ennen liikennöinnin aloittamista ja joka on edellytys kaupallisen toiminnan harjoittamiselle. Vastaava Y-tunnusta koskeva vaatimus tuli 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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artikla antaa artiklan 2 kohdassa jäsenvaltiolle mahdollisuuden vaatia, että yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa toimintansa kokoon nähden oikeassa suhteessa oleva määrä asianmukaisesti pätevöitynyttä 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.

Hyvämainisuutta koskevaan vaatimukseen liittyviä edellytyksiä koskevassa muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 4 kohdassa on muutettu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklaa hyvämainisuuden piiriin kuuluvien henkilöiden täsmentämisellä, hyvämainisuuden arviointiperusteiden täydentämisellä sekä täydentämällä toimenpiteet hyvämainisuuden menetyksen käsittelyssä. Lisäksi kyseisen artiklan kohdan nojalla on säädetty, että komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä hyvämainisuuden arvioinnin perusteista. Näiden muutosten perusteella esitetään, että hyvämainisuuden määrittelyä luonnollisen henkilön ja oikeushenkilön osalta 8 ja 9 §:ssä täsmennetään ja muutosasetuksen (EU) 2020/1055 artiklan mukaan tarkistetaan ja täydennetään hyvämainisuuden piiriin kuuluviin henkilöihin kansallisen arvion perusteella myös hallituksen puheenjohtaja. Lisäksi hyvämainisuuden arvioinnissa tarkasteltaviin rikoksiin ehdotetaan lisättäväksi ihmiskauppa ja huumausainerikokset perustuen asetuksen vähimmäisvaatimuksiin ja laittoman maahantulon järjestäminen perustuen kansalliseen ehdotukseen.

Hyvämainisuuden arvioinnissa vankeusrangaistuksia ehdotetaan tarkasteltavaksi jatkossa viiden vuoden aikajaksolta. Tämä tarkoittaisi, että nykyisen kahden vuoden sijaan vankeustuomio voitaisiin huomioida hyvämainisuuden 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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 5 kohdassa EU:n 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. Velkojen osalta esitetään huomioitavaksi vähäistä suuremmat velat. Vaatimukset koskisivat sekä luonnollista henkilöä että oikeushenkilöä ja ne huomioitaisiin tarkistettaessa luvan myöntämisen edellytyksiä.

Liikenneyrittäjätutkinnosta vapauttamista koskien esitetään, että käytetään jäsenvaltiolle EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklaan muutosasetuksen 2020/1055 (EU) 1 artiklan 7 kohdan nojalla lisätty mahdollisuus vapauttaa henkilö EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta tutkinnosta, jota kansallisesti vastaa liikenneyrittäjätutkinto. 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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklan 1 kohdassa jäsenvaltiolle annettu mahdollisuus tutkinnosta vapauttamiseen on myös käytetty ja siitä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 183 §:ssä. Kyseinen pykälä viittaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklaan ja kattaa siten myös muutosasetuksella lisättävän 9 artiklan 2 kohdan.

Tarkastuksia koskevaa EU:n 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. Syksyllä 2021 saadun tiedon mukaan täytäntöönpanosäädöksen antaminen on viivästynyt alkuperäisestä aikataulusta eikä sen sisältö ole tiedossa. Riskiluokitusta ja suunniteltua 13 §:n riskiyrityksen määritelmän muuttamista ei siten voida tässä hallituksen esityksessä esittää, vaan asiasta annetaan erillinen hallituksen esitys, kun täytäntöönpanosäädös on annettu.

Hyvän maineen palautumista koskevaan 252 §:ään esitetään muutosta perustuen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklaan muutoksiin, jotka koskevat liikenteestä vastaavan henkilön julistamista ammattiin soveltumattomaksi. Liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuden palauttamista voisi jatkossa hakea aikaisintaan yhden vuoden kuluttua siitä päivästä, kun hyvämaineisuus menetettiin. Lisäksi edellytettäisiin, että liikenteestä vastaava henkilö on osoittanut suorittaneensa hyväksytysti liikenteestä vastaavan henkilön ammatillisen pätevyyden osoittavan tutkinnon eli liikenneyrittäjätutkinnon.

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

4.1.4 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 ajettaviin 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.

4.1.5 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 rajattiin voimaantulosäännöksessä pois odottamaan EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin täytäntöönpanoa tiekuljetusosalalle. Hallituksen esityksessä laiksi työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta (HE 71/2020 vp)⁴⁶ 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 muuttamisesta annetun lain (743/2020) 4 a §:ssä, 5 §:n 1 – 4 momentissa, 5 a, 6 a, 7, 7 a ja 14 §:ssä.

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

Lisäksi muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 erityissääntely tieliikenteen kuljetuspalvelujen alihankintatilanteisiin edellyttää lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivin hallinnollisista vaatimuksista ja valvontatoimenpiteistä poikkeavaa sääntelyä. Se koskee kuljettajan lähettämisilmoitusta 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. Myös muutosdirektiivi (EU) 2020/1057 edellyttää, että tiedot työehdoista tulee olla avoimesti kaikkien saatavilla.

⁴⁶ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kasittelytiedot/Valtiopaivaasia/Sivut/HE_71+2020.aspx

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

Ehdotuksilla toteutetaan myös tarvittavat muutokset hallinnollisiin vaatimuksiin ja valvontakeinoin sekä niiden johdosta tarpeelliset muutokset työntekijöiden lähettämisestä annettuun lakiin ja tiekuljetusalan erityissääntely liikenteen palveluista annettuun lakiin.

4.1.6 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. Liikenteen palveluista annettua lakia ehdotetaan ylikuormilla ajamisen osalta muutettavaksi niin, että tavarankuljetuksen tilaajan tulee selvittää ennen kuljetussopimuksen tekemistä, ettei kuljetuksen suorittajan kuljetuksessa käytettävän ajoneuvon suurin sallittu kokonaismassa kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna ylity. Lisäksi ylikuormilla ajamisesta vastuulliseksi saatetaan tavarankuljetuksen tilaaja, joka tietoisesti ottaa vastaan ja maksaa kuljetuksesta, jossa on ollut ylikuormaa.

Liikenteen palveluista annetun lain lisäksi muutettaisiin ylikuormamaksusta annettua lakia niin, että ylikuormamaksun suorittaneella liikenteenharjoittajalla on oikeus saada maksun määrä kokonaan tai osaksi takaisin kuljetustehtävän antajan lisäksi tarpeen vaatiessa tavarankuljetuksen tilaajalta.

Hallitusohjelman liitteessä 4, harmaan talouden vastaiset toimet, todetaan kohdassa 19: Selvitetään kuljetuksen tilaajan vastuu ajo- ja lepoaika rikkomuksiin. Ajo- ja lepoaika rikkomuksista 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. Liikenteen palveluista annettua lakia ehdotetaan kuljettajan ajo- ja lepoaika rikkomusten osalta muutettavaksi niin, että vastuulliseksi palautetaan kuljetuksen suorittajan lisäksi myös kuljetuksen tilaaja tai aikataulun laatija tai muu henkilö, joka on edellyttänyt sellaista toimitusaikaa, jota ei voi saavuttaa ilman ajo- ja lepoaikoja koskevien säädösten rikkomista. Tarvittava lisäys tehtäisiin liikenteen palveluista annetun lain rangaistussäännöksiin.

4.1.7 Kuljetuspalvelun osapuolten vastuiden laajentaminen eräisiin rikkomuksiin

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 mukaisesti EU:n 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 liikenteen palveluista annetun lain 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.

4.1.8 Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonta

Liikenteen palveluista annetun lain 2–5 luvun säännösten ja työntekijöiden lähettämistä annetun lain säännösten valvonnan tehokkuuden varmistamiseksi ehdotetaan tehtäväksi tarvittavat muutokset liikenteen palveluista annettuun lakiin. Muutokset koskevat valvontaviranomaisten toimivaltaa ja tiedonsaantia sekä lähetettyjen kuljettajien erityislainsäädäntöön viittauksen liittämistä mukaan liikenteen palveluista annetun lain 5 lukuun. Lisäksi Tullin ja Rajavartiolaitoksen toimivaltaa laajennettiin niin, että niilläkin olisi oikeus tietyissä tapauksissa keskeyttää ajo ilman poliisin paikalle pyytämistä.

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 asiaankuuluvista kansallisista säännöistä. Velvollisuus kansallisten sääntöjen soveltumisen varmistamisesta kyseisiin kuljettajiin ja ilmoittamisesta komissiolle asetetaan työ- ja elinkeinoministeriölle.

Valvontaviranomaisten toimivalta

Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön tehokas valvonta tarvitsee valvontaviranomaiselle tuekseen laissa säädetyn tarpeellisen toimivallan. Liikkuvuuspaketin säädösten mukaisesti tienvarsivalvonnassa liikenteen valvojilla poliisi-, tullin- ja rajavartiolaitoksella tulisi olla oikeus tarkastaa toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen palveluksessa olevan lähetetyn kuljettajan osalta työntekijöiden lähettämistä annetussa laissa määritetty lähettämislomake, todisteet Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta sekä ajopiirturin tiedot. Valvontakeinona liikenteen valvojille annettaisiin oikeus estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes valvontaa varten pyydyt 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 tietosuoja

Liikkuvuuspaketin säädösten velvoittamana Liikenne- ja viestintävirastolla, poliisilla, Tullilla, Rajavartiolaitoksella ja työsuojeluviranomaisella tulee olla oikeus vaihtaa keskenään tarpeellisia tietoja tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvonnan suorittamiseksi. Nykyisin tiedonsaanti on valvonnasta saatujen tietojen osalta, jotka voivat johtaa liikenteen palveluista annetun lain 2 luvussa määritetyn luvan peruuttamiseen, huomautukseen tai rajoittamiseen, varmistettu liikenteen palveluista annetussa laissa ainoastaan tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvontaviranomaisilta Liikenne- ja viestintävirastolle. Tiedonsaantia ehdotetaan parannettavaksi niin, että jatkossa tietoa voitaisiin jakaa liikenteenharjoittajien riskiluokitustiedon sekä ajoneuvo- ja työntekijämäärien osalta Liikenne- ja viestintäviraston riskirekisteristä myös tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomaisille. Liikkuvuuspaketin tiedonvaihtoon liittyen säännösten myötä ehdotetaan liikenteen palveluista annettuun lakiin erityisesti

toimivaltaiselle liikennelupaviranomaiselle uusia vaatimuksia rekisterinumeroiden yhdistämisestä luvanhaltijan tietoihin sekä näiden tietojen jakaminen osana ERRU-tiedonvaihtoa. Muita liikennelupaviranomaisen tietojärjestelmätoteutuksia vaativia asioita ovat yrityksen riskiluokitustiedon kerääminen ja jakaminen, kokonaismassaltaan 2,5 – 3,5 tonnisten ajoneuvojen kevyt tavaraliikennelupa kansainväliseen liikenteeseen ja 16 §:n mukainen rekisteröityminen, liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti yksinomaiseen hallintaan sekä kokonaisuutena ERRU-tiedonvaihdon toteutus ja testaus. Uudet tiedonvaihtoon liittyvät säännökset vaikuttavat myös muiden tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvontaviranomaisten toimintaan.

Tietosuojan varmistamiseksi tulee uusissa säännöksissä varmistaa, että ajopiirturin tiedoista ilmeneviä henkilötietoja voidaan käyttää ainoastaan tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön noudattamisen toteamiseksi, jollei muualla laissa toisin säädetä. Muutosasetus (EU) 2020/1054 tuo uuden yleistä tietosuojaa-asetusta 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 myös noudatettava henkilötietojen suojaa koskevia asiaankuuluvia säännöksiä.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin 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 liikenteen palveluista annetun lain 2 luvussa tarkoitetun luvan peruuttamiseen, huomautukseen tai varoituksen antamiseen. Vastaavasti Liikenne- ja viestintävirasto veloitetaan luovuttamaan välttämätöntä tietoa poliisille, Tullille, Rajavartiolaitokselle ja työsuojeluviranomaiselle riskiperusteisen valvonnan suorittamisen tueksi.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Tavaraliikenteen kevyet hyötyajoneuvot

Ehdotetuilla 3, 16 ja 262 §:n muutoksilla liikenteen palveluista annettuun lakiin 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 liikenteen palveluista annetun lain 3 §:ään vaadittavalla muutoksella kevyestä tavaraliikenneluvasta kansainvälisessä liikenteessä 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 liikennelupavaatimusten piiriin. Tällaisiin kuljetusyrityksiin sovelletaan siis jatkossa liikenteen palveluista annetun lain 2 luvun mukaisin luvanvaraisen toiminnan vaatimuksia EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja EU:n 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 tonnilla ajoneuvoilla tai yhdistelmillä operoivien liikenteenharjoittajien lukumäärää on vaikeaa arvioida etukäteen, joten euromäärien arvioiden tekeminen ei ole mahdollista.

Kansallisen tarpeen vuoksi ehdotetuilla liikenteen palveluista annetun lain 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-tunnusta Liikenne- ja viestintävirastoon. Nykyisen tilastotiedon mukaan palveluntarjoajia, jotka eivät ole ilmoittaneet Liikenne- ja viestintävirastoon voimassa olevaa Y-tunnusta on joitakin kymmeniä, joten jälkikäteinen ilmoittaminen koskisi ainoastaan näitä palveluntarjoajia.

Yleisellä tasolla voidaan olettaa, että merkittävä osa palveluntarjoajista on jo liikenteen palveluista annetun lain 16 §:ssä edellytetyllä tavalla rekisteröitynyt Liikenne- ja viestintävirastoon ammattimaiseen tieliikenteen tavarankuljetukseen. Kuitenkin on myös niitä palveluntarjoajia, jotka ovat joko luonnollisia tai oikeushenkilöitä, jotka näin eivät ole menettelleet 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 peruuttaa rekisteröitymisen, mikäli rekisteröity palveluntarjoaja sitä itse pyytää tai jos rekisterimerkinnän tekemisen edellytykset eivät enää täyty, eikä edellytyksissä olevia puutteita korjata määräajassa. Rekisteröitymisen peruuttaminen voi johtaa liiketoiminnan väliaikaiseen pysähtymiseen, joka tuottaisi laiminlyönnin tehneelle palveluntarjoajalle lyhytaikaisesti merkittäviäkin tulonmenetyksiä, kunnes rekisteröityminen olisi asianmukaisesti tehty.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Kokonaismassaltaan alle 3,5 tonnia oleviin kevyisiin hyötyajoneuvoihin liittyvillä ehdotuksilla liikenteen palveluista annetun lain 3 ja 16 §:iin ei arvioida olevan vaikutuksia viranomaisten väliseen toimintaan. Sen sijaan viranomaisten tehtäviin ja menettelytapoihin muutoksilla on vaikutusta. Muutosten arvioidaan selkeyttävän ja tehostavan valvonnan suorittamista erityisesti kansalliseen tavaraliikenteeseen rekisteröitymisen sekä rangaistusäännösten osalta. Valvontaviranomaisten tehtävät osittain laajenevat ja menettelytapoihin tulee muutoksia lähinnä seuraamusten sekä viranomaisten välisen tiedonjaon ja tietojärjestelmien osalta. Lupaviranomaisen tulee yhteistyössä toimivaltaisten valvontaviranomaisten kanssa rakentaa lupajärjestelmä vastaamaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen vaatimuksia esimerkiksi liikenteessä käytettävän moottorikäyttöisen ajoneuvon ja liikenneluvan yhdistämiseksi ja tiedonjakamiseksi myös EU-tasolla. Henkilöstön osalta muutokset aiheuttavat koulutustarvetta sekä mahdollisen lisäohjeistuksen tuottamisen tai valvonnan suorittamiseksi eri viranomaisten kanssa sovittujen käytäntöjen ja toimintamallien yhdenmukaistamisen.

Ympäristövaikutukset

EU-säädöksen velvoittamana liikenteen palveluista annetun lain 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 EU:n alueella kasvanut runsaasti. Tästä johtuen kansainvälisiä tiekuljetuksia on voitu tehdä hyvinkin pienillä kuormilla ja ympäristön kannalta varsin tehottomasti. Jatkossa Euroopan unionin alueella kansainvälisissä rajat ylittävissä tavarankuljetuksissa ja kabotaasiliikenteessä olla kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia olevilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä olla liikennelupa, joten oletettavasti kuormakoot suurenevät ja siirtymää tapahtuu jonkin verran yli 3,5 tonnia olevilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä tehtäviin tavarankuljetuksiin.

Ehdotetuilla liikenteen palveluista annetun lain 3 §, 16 §, 17 § ja 262 §:n muutoksilla sekä uudella 262 a §:llä 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 vaatimuksiin parantaa valvontaviranomaisen keinoja valvoa luonnollisen tai oikeushenkilön harjoittaman liiketoiminnan lainmukaisuutta.

Ehdotuksella ei arvioida olevan muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.

4.2.2 Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti

Taloudelliset vaikutukset

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 vaatimusten vuoksi ehdotetut liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n lisäykset tuottavat arvion mukaan yrityksille jonkin verran hallinnollista työtä johtuen ajoneuvon ilmoittamisvelvollisuudesta henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan. Kansallisesta tarpeesta tulleen ehdotuksen kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia olevilla ajoneuvoilla tavaraliikennettä kansallisesti harjoittaville yrityksille tulee vastaavat taloudelliset kustannukset hallinnollisesta työstä kuin henkilö- ja liikenneluvan haltijoille. Ehdotetulla uudella liikenteen palveluista annetun lain rangaistussäännöksellä 262 a § nähdään olevan taloudellisia vaikutuksia niihin yrityksiin, jotka eivät ole 17 §:ssä tarkoitettulla tavalla rekisteröineet moottorikäyttöistä ajoneuvoaan liikenneasioiden rekisterissä luvanvaraiseen käyttöön ja sen yksinomaiseen hallintaan. Koska henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoilla tai 16 §:ssä tarkoitettulla 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

Kokonaismassaltaan alle 3,5 tonniin kevyisiin hyötyajoneuvoihin liittyvillä ehdotuksilla ei arvioida olevan vaikutuksia viranomaisten välisiin suhteisiin. Sen sijaan valvontatehtäviin ja me-

nettelytapoihin 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.

4.2.3 Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

4.2.3.1 Luvan myöntämisen ja hyvämaineisuuden edellytykset ja riskiluokitus

Taloudelliset vaikutukset

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen muutosasetuksen (EU) 2020/1055 perusteella ehdotetuilla muutoksilla liikenteen palveluista annetun lain 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 ja 9 §:ssä säädettyihin hyvämaineisuuden arviointiin katsotaan olevan jonkin verran vaikutusta viranomaisten toimintaan. Lievästi työmäärää voi lisätä kuljetusyrityksen liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuden palauttaminen, mutta näiden tapausten määrää voidaan kuitenkin pitää erittäin vähäisenä.

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 järjestelmätekniisiä 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. Luvan saamisen edellytyksenä jatkosakin on, ettei hakijalla ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyviä velvollisuuksien laiminlyöntejä. Pykälästä poistuisi vaatimus ottaa huomioon ulosotossa olevat velat ja velat, jotka on palautettu varattomuustodistuksin ja siten huomioon otettaisiin jatkossa kaikki edellä mainitut velvollisuuksien laiminlyönnit. Lisäksi huomioitavaksi tulevat muut, julkisyhteisöille olevat elinkeinonharjoittamisesta aiheutuneet velat. Tämä tarkoittaa, että luvan myöntämisessä huomioitavien yksityisoikeudellisten velkojen huomiointi pienenee ja hakijalla ja siten markkinoille tulijalla voi olla 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 arvi-

oinnin kautta ja katsotaan edelleen EU:n 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 on vaadittu taksiliikenneluvan hakijalta Y-tunnus lupaa haettaessa.

Riskiyrityksen määritelmän muuttuminen tulevaisuudessa vaikuttaa yritysten toimintaan niiden saadessa riskiluokituksen Euroopan unionin yhteisen kaavan perusteella. Vaikutukset yritysten toimintaan tulevat suurelta osin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja sen nojalla annettavan täytäntöönpanoasetuksen riskiluokituskäytännön kautta. Syksyllä 2021 täytäntöönpanosäädöksen antaminen oli viivästynyt, minkä vuoksi riskiluokitusta ei voida tässä hallituksen esityksessä muuttaa ja riskiluokitusta koskevien muutosten aikataulu täsmentyy vasta myöhemmin. Tarvittaessa asiasta annetaan erillinen hallituksen esitys. Tällä katsotaan kuitenkin olevan vain vähäinen vaikutus yritysten toimintaan.

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

4.2.3.2 Luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotuksella liikenteen palveluista annetun lain 242 §:ssä säädettävälle ajoneuvokohtaisen luvan tai yhteisöluvan oikeaksi todistetun jäljennöksen peruuttamiselle määrääjäksi katsotaan olevan taloudellista vaikutusta sellaisissa 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 määräaikaisten 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 peruuttamismenettelyn käyttöä lupahallinnon sanktiona.

Ehdotetuilla muutoksilla katsotaan olevan merkittäviä vaikutuksia poliisin liikennevalvontatehtävän suorittamiseksi, valvonnan oikein kohdentamiseksi ja lupavalvonnan vaikuttavuuden tehostamiseksi edellyttäen, että valvova viranomainen 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

4.2.4 Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotetuilla liikenteen palveluista annetun lain 24 § 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 jatkuvalle käytölle toisessa jäsenvaltiossa kuin mihin yritys sijoittautunut. Tällaiset hyvän kauppatavan 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 pieniin ja keskisuiuriin 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 kuljetuspalveluiden tilaajille. 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 24 § 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 vaatii enemmän valvonnan työaikaa kuin aiemmin, joka vaikuttaa samalla valvontakontaktien kokonaismäärään sitä laskevasti.

Ympäristövaikutukset

Ehdotetuilla muutoksilla ei katsota olevan ympäristövaikutuksia tai muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.

4.2.5 Lähetettyjen kuljettajien erityissääntely

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 sitä, kuinka monta 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 muutokset 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 olivat täydennysilmoituksia. Noin seitsemän prosenttia ensimmäisistä ilmoituksista, eli noin 410 ilmoitusta koski työntekoa tiekuljetusalalla. Jatkossa myös tiekuljetusalalla lähetettyjen työntekijöiden ennakoidun lukumäärän sijasta tulisi tehdä ilmoitus kaikista lähetetyistä työntekijöistä ja yksittäistä työntekijää koskevista tiedoista. Ilmoituksessa vaadittava tietosisältö laajenisi ja se johtaisi myös ilmoitusten määrän lisääntymiseen. Ilmoitusten määrän lisääntymistä on vaikeaa, ellei mahdotonta, arvioida etukäteen.

Alihankintatilanteissa tulisi sovellettavaksi erillinen ilmoittaminen IMI-järjestelmän kautta. Sen tietosisältö perustuu yksinomaan muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 vaatimuksiin. Ilmoituksen tulee sisältää tieliikenteen kuljetuspalveluita alihankintana tarjottaessa liikenteenharjoittajan

yhteisön liikenneluvan numero, 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 käytettävien moottoriajoneuvojen rekisteritunnuksista ja tieto siitä, onko palvelu tavaroitten tai matkustajien kuljetusta, kansainvälistä kuljetusta tai kabotaasikuljetusta. Tiekuljetusalan alihankintatilanteissa vaadittavan 7 b §:n mukaisen ilmoituksen tietosisältö poikkeaa 7 §:ssä säädetystä. Hallinnollisen taakan kannalta molemmat ilmoitusmenettelyt ovat verrattavissa toisiinsa tietosisällön laajuuden osalta. Siten alihankintatilanteissa vaadittu tietosisältö ei muodosta raskaampaa hallinnollista taakkaa kuin mitä vuokratyössä ja yritysryhmän sisäisissä siirroissa tulisi sovellettavaksi tieliikenteen palveluissa. Kaikissa tilanteissa hallinnollista taakkaa lieventää käytössä oleva sähköinen järjestelmä.

Muutoksilla edistetään lähetettyjen työntekijöiden yhdenvertaista kohtelua kansallisten työntekijöiden kanssa sekä saatetaan tiekuljetusalan lähetetyt työntekijät samaan asemaan muiden toimialojen lähetettyjen työntekijöiden kanssa. Jatkossa tiekuljetusalan lähetettyihin kuljettajiin sovellettaisiin samoja palkkasäännöksiä, kustannusten korvausta ja majoitusoloja koskevia vaatimuksia, joita jo sovelletaan muilla aloilla. Lisäksi sovellettaisiin säännöksiä liikkumisesta aiheutuvista matka-, majoitus- ja ruokailukustannuksista silloin, 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. Pitkäkestoisin eli vähintään 12 kuukautta kestäviin työskentelytilanteisiin tulisi sovellettavaksi säännös lähetettyyn työntekijään sovellettavista lisätyöehdoista. Tällä ei arvioida olevan suurta vaikutusta ottaen huomioon lähettämiskausien kesto kuljetusalan työssä Suomessa.

Työntekijöiden lähettamisestä annetun lain 5 a §:ssä säädettyjen työnantajan velvoitteiden 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 artikla, 8 kohta: 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, taukoajoa ja lepoaikoja. Asetuksessa myös säädetään tarkemmin, missä näitä lepoaikoja voi viettää.

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

Vuokratyössä tiekuljetusalalla käyttäjäyritykselle tulisi sovellettavaksi tiedonantovelvoite lähetetyn vuokratyöntekijän työntekopaikan vaihtumisesta.

Muutoksen kustannusvaikutukset kohdistuvat välittömästi Suomeen työntekijöitä lähettäviin kuljetusyrityksiin. Ne lisäävät heidän lähettämiseen liittyviä kustannuksiaan, jos lähettävässä maassa ei olisi lain, työehtosopimusten, oikeuskäytännön tai työpaikan käytäntöjen perusteella korvattu työnantajan toimesta työntekijän toiseen maahan lähettämisestä aiheutuvia kustannuksia tai jos edellä mainituin perustein määrätty korvaukset alittaisivat olennaisesti Suomen korvaustason. Tähän vaikuttaa myös se, että kuljetusalan lähettämistilanteissa vaikuttavat myös edellä todetut 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 työntekijöiden lainsäädäntöön esitetyt muutokset tulevat lisäämään työsuojeluviranomaiselle kuuluvaa valvontaa ja valvonnan alaa. Muutoksilla työntekijöiden lähettämisestä annetun lakiin sekä valvonnan osalta liikenteen palveluista annettuun lakiin on vaikutuksia viranomaisten väliseen yhteistyöhön etenkin poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen sekä työsuojeluviranomaisen välillä. Tähän yhteistyöhön tarvitaan resursseja sekä menettelytapojen ja koulutuksen luomiseen että tietojärjestelmien yhteensovittamiseen. Viranomaisten yhteydenpitoon tulee luoda järjestelmät niin, että tiedonvaihto olisi viranomaisten välillä mahdollisimman joustavaa. Lähetettyjen kuljettajien valvonta ja valvonnan jälkityöt lisäävät työsuojeluviranomaisen lisäresurssitarvetta.

Ympäristövaikutukset

Työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muutoksilla ei arvioida olevan ympäristövaikutuksia.

Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Lähetettyjä kuljettajia koskevat muutokset ovat pääasiallisesti positiivisia. Muutoksilla edistetään lähetettyjen työntekijöiden ja kuljetusyritysten yhdenvertaista kohtelua. Ehdotus edistää tasapuolisten kilpailuedellytysten turvaamista kotimaisille ja ulkomaisille yrityksille työnteossa maassa sekä torjuu sosiaalista polkumyyntiä. Muutoksella ei katsota olevan muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.

4.2.6 Kuljetuksen tilaajan vastuiden laajentaminen ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikoihin

Taloudelliset vaikutukset

Paljon raskaita tavarankuljetuksia tilaavien yritysten kustannuksiin voi liikenteen palveluista annettuun lakiin ja ylikuormamaksusta annettuun lakiin tehdyillä ehdotuksilla olla vaikutuksia mahdollisten taloudellisten seuraamusten muodossa. Tällaisia raskaita tavarankuljetuksia ovat tyypillisesti esimerkiksi maa-aines- ja puukuljetukset, joten taloudelliset vaikutukset osuvat arvion mukaan rajattuun joukkoon yrityksiä, joskin tavaramäärissä tarkasteltuna Suomessa kuljetetaan eniten juuri soraa tai muuta maa-ainesta sekä puutavaraa. Koska kuitenkin tällä hetkellä suurin osa tavarankuljetuksen tilaajista ei hyväksy tai vastaanota ylikuormia, niin taloudelliset vaikutukset ylikuormista koituvat ainoastaan niille yrityksille, jotka ovat tähän mennessäkin tilanneet, maksaneet ja vastaanottaneet ylikuormatuista kuljetuksista.

Ehdotusten vaikutusten arvioidaan sijoittuvan erityisesti muutoksen alkuvaiheeseen, koska tietämys uusista tilaajaan kohdistuvista vastuista voi olla puutteellista ja uusien toimintamallien omaksuminen voi vaatia jonkin verran aikaa. Taloudellisia vaikutuksia voi varsinkin muutoksen alkuvaiheessa koitua niin tavarankuljetuksen tilaajille kuin kuljetuksen suorittajille esimerkiksi ylikuormatuista kuljetuksista, joita joudutaan purkamaan ennen kuorman vastaanottamista. Rasakat kuljetusajoneuvot sekä nostolaitteet ovat nykyisin melko yleisesti varustettuna punnitusvälineillä, joten kaiken varalta tehtävien alikuormausten aiheuttamien taloudellisten vaikutusten arvioidaan jäävän pieniksi.

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 ja yhteisöihin, kuten myös yksittäisiin kuljetuksia tilaaviin kansalaisiin sekä kotitalouksiin. 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. Linja-autoliikenteen tilausajojen tilaajina yhteisöjen ja yksityishenkilöiden osuus onkin merkittävä, joten vaikutuksia heihin tulee ongelmatapauksissa ilmenemään. 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 valvojien 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 kuljetustehtävän antaja välttämättä ole aina kuljetuksen tilaaja. Tavarankuljetuksen tilaaja 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

syöllistyy 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 rikkomiseen liittyvän tilaajan tai aikataulun laatijan vastuun toteutumisen todeksi näyttöön liittyvät haasteet lienevät merkittäviä, jolloin myös vaikutusten arvioidaan jäävän sitä kautta heikommiksi. Kuljetuksen tilaajan vastuuden selvittäminen kuljettajan ajo- ja lepoaikarikkomusten osalta tapahtuisi tyypillisesti vasta esitutkintavaiheessa, jolloin myös viranomaistoiminnan vaikutukset kohdistuisivat sitä suorittavaan esitutkintaviranomaiseen.

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, joskin tilanne varmasti helpottuu nykyisestä tilanteesta, jossa rikoslain yllyttäminen nähdään ainoaksi vaihtoehtoksi. Kuljetuksen tilaajan vastuuden selvittämistä ylikuormilla ajamisen osalta hoitaisi kuljetuksen tilausrikkomusta valvovat viranomaiset poliisi ja Tulli.

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 kuljetusyrityksen ja kuljettajan asemaan, jotka nykyisin ovat tieliikennelain nojalla yksin vastuullisia ylikuormilla ajamiseen. Mahdollinen taloudellinen seuraamus vähentäisi tavarankuljetuksen tilaajan houkutusta vastaanottaa ajoneuvon kokonaismassan ylittävää kuormaa, jolloin ylikuormilla ajamisen voidaan olettaa vähenevän.

Ylikuormilla ajaminen ja ajo- ja lepoaikojen rikkominen aiheuttavat riskejä liikenteessä ja työpaikoilla. Kyseisillä muutoksilla olisikin toteutuessaan pääosin positiivisia ennaltaehkäiseviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen sekä kuljettajien ja logistiikkahenkilöstön työturvallisuuteen. Ylikuormilla ajaminen vaikeuttaa selvästi ajoneuvon ajamista ja voi esimerkiksi aiheuttaa ajoneuvoyhdistelmän suistumisen ojaan tai perävaunun suistumisen vastaan tulijan kaistalle. Vastaavasti kuljetusta vastaan otettaessa voi väärin kuormattu ajoneuvo aiheuttaa merkittäviä riskejä logistiikkahenkilöstön työturvallisuudelle. Kuljettajan ajo- ja lepoaikojen rikkomiseen edellyttäneen kuljetuksen tilaajan vastuun laajentaminen vähentäisi todennäköisesti kiireestä ja väsymyksestä aiheutuneita raskaan liikenteen aiheuttamia onnettomuuksia maanteillä.

Liikenneturvallisuutta heikentävää vaikutusta voi ylikuormiin liittyvän ehdotuksen osalta ilmetä lain voimaantulon jälkeen, mikäli osa tavarankuljetuksen tilaajista ja etenkin kuljetuksen suorittajista eivät omaksu uusia säännöksiä. Jatkossa ylikuorman tietoisesta vastaanottamisesta tehtäisiin lain vastaista toimintaa, joten ylikuormattu kuljetus olisi vastaanottopaikalla käännytettävä takaisin tieliikenteeseen, mikä voi aiheuttaa vaaratilanteita. Samoin liikenneturvallisuutta heikentävää toimintaa voisi olla myös se, että kuljetuksen takaisin käännyttämisen jälkeen kuljetuksen suorittajat jättäisivät sallitun kuorman ylittävän osan vain johonkin vastaanottopaikan läheisyyteen, minkä jälkeen palattaisiin takaisin vastaanottopaikkaan sallitun kuorman kanssa.

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.

4.2.7 Kuljetuspalvelun osapuolten vastuiden laajentaminen eräisiin rikkomuksiin

Taloudelliset vaikutukset

Liikenteen palveluista annetun lain 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 selvitystaakkaa eri kuljetusketjun toimijoiden välillä. Mahdollinen selvitystaakan lisääntyminen voi olla erityisesti pienien ja keskisuurien yritysten näkökannalta työllistävä. Väärinkäytöksen 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 toimintatavoihin. 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, että tilattuihin kuljetuspalveluihin liittyy EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen rikkomista. 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.

4.2.8 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 liikenteen palveluista annettuun lakiin 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 valvovien viranomaisten työtehtävät lisääntyvät jonkin verran.

Liikenteen palveluista annetun lain 39 §:ään ehdotetulla kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentamisesta johtuvan ajon keskeyttämisoikeudella 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 lähettäm ilmoitusta IMI-järjestelmän kautta lisää työsuojeluviranomaisten valvontaa. Lähetettyjen kuljettajien valvonta on työsuojeluviranomaiselle aikaa vievää toimintaa ja vaatii useita yhteydenottoja toiseen jäsenvaltioon, jolloin valvontaan tullaan tarvitsemaan lisäresursseja sekä koulutusta. Myös poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle 202 §:n ehdotettu ilmoitusvelvollisuus työsuojeluviranomaiselle liittyen havaintoon lähetetyn kuljettajan ilmoituksen laiminlyönnistä, lisännee lievästi poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen työmäärää.

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 käytettävissä valvonnan riskiperusteista kohdentamista varten. Tästä aiheutuu todennäköisesti tietojärjestelmäkustannuksia kaikille viranomaisille, toisaalta parantunut viranomaistiedonvaihto tehostaa kuljetusyritysten valvontaa liikkuvuuspaketin edellyttämällä tavalla.

Liikenne- ja viestintävirastolle arvioidaan koituvan tiedonvaihtoon liittyvien järjestelmätoteutusten rakentamisesta noin 340 000 euron kustannukset ja viraston sisäiseksi kehittämistyön osuudeksi noin 1,5 henkilötyövuotta, josta koituu lisäksi noin 200 000 euron kustannukset. Järjestelmien jatkuvaan ylläpitoon arvioidaan kuluvan noin 5 000 euroa vuodessa. Edellä mainittujen lisäksi viraston valvontaan käytettävän työmäärän ennakoidaan kasvavan jonkin verran rikkomustietojen välittämisen tehostumisesta johtuen. Tämän lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi on esitetty valvontastrategian koordinoititehtävää, joka voi alustavan arvion perusteella lisätä viraston jatkuvaa resurssitarvetta noin yhden henkilötyövuoden verran, joka olisi noin 130 000 euroa vuodessa. Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut lisäkustannusten syntyvän pääosin liikennelupien valvonnan tehostamiseen liittyvästä työstä.

Tällä hetkellä maksuasetuksen mukaisesti liikenneluvan haltijoilta peritään liikenneluvan haltijan vuosimaksua, jolla katetaan muun muassa liikennelupa- sen voimassaoloaikana tehtävät muutokset, maksuttomat muutosilmoitukset sekä luvanhaltijoihin kohdistettavan valvonnan kustannuksia. Lisäksi maksulla katetaan muuta liikennelupiin ja liikenteenharjoittajiin liittyvää hallinnollista ylläpitoa liikenneasioiden rekisterissä. Edellä mainituilla perusteilla lisäkustannusten arvioidaan kuuluvan Liikenne- ja viestintäviraston maksullisilla suoritteilla katettavien kustannusten piiriin, mikä voi käytännössä aiheuttaa korotustarpeita liikenneluvan haltijoiden vuosimaksuun. Lopulliseen nostotarpeeseen vaikuttaa kuitenkin kustannusten kehitys kokonaisuutena eli kaikkia kehittämiseen liittyviä kustannuksia ei välttämättä ole tarvetta kattaa maksun korotuksella. Vaikka järjestelmäkehitys tiedonvaihdon osalta tuottaa kustannuksia, niin kehityksellä arvioidaan kuitenkin olevan kokonaisuudessaan positiiviset kustannusvaikutukset.

Liikenteen palveluista annetun lain 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 velvoittaa tiedon tehokkaan jakamisen toimivaltaisten valvontaviranomaisten välillä kuljetusyrityksen riskiperusteiseen valvontaan liittyen. EU-säädöksistä tulevien vaatimusten täyttämiseksi lisäys on pakollinen kuljetusyritysten riskiluokitustiedon saamiseksi valvontaviranomaisille riskiperusteisen valvonnan kohdentamiseksi. Samoin 220 §:n lisäys tehostaa toimivaltaisten viranomaisten toimintaedellytyksiä, jotta kansalliseen rekisteriin saadaan kaikki tarpeelliset tiedot valvonnan suorittamiseksi. Lisäyksellä arvioidaan olevan suuri merkitys työsuojeluviranomaiseen tekemään lähetettyjen kuljettajien valvontaan. Liikenteen valvojien havaittaessa tienvarsivalvonnassa, tai rajanylityspaikoilla, ettei lähetetystä kuljettajasta ole tehty lähettämislmoitusta, tulee tieto siitä ilmoittaa työsuojeluviranomaiselle, jolloin ilmoittamiseen tulee joko hyödyntää ja muokata olemassa olevia järjestelmiä tai luoda uusi järjestelmä. Joka tapauksessa tiedon tulee

siirtyä sähköisesti ja vaivattomasti. Tietojärjestelmämuutoksilla tulee olemaan vaikutuksia tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvontaviranomaisiin. Tarvittaviin tietojärjestelmiin liittyviin muutostöihin tarvitaan kaikilta valvontaviranomaisilta resursseja.

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 työ- ja elinkeinoministeriölle koituu lievää hallinnollista työtä ilmoituksen tekemisestä, mikä on kuitenkin mahdollista tehdä normaalin virkatyön puitteissa. Vaikkei komissio ole vielä ohjeistanut ilmoitustavasta, niin todennäköisesti kyseinen ilmoitus tullaan antamaan kahden vuoden välein komissiolle annettavan tieliikenteen sosiaalinäytäntöä koskevan raportin yhteydessä.

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 viranomaisten välillä. Lisäksi sääntelystä seuraa joitain lähinnä teknisiä muutostarpeita kuljetusyritysten tarvitsemien liikennelupien myöntämiseen. Uusia tietoelementtejä ovat mm. luvanvaraisessa kuljetustoiminnassa käytettävien ajoneuvojen rekisteritunnukset, kuljetusyrityksen käyttämien työntekijöiden/kuljettajien lukumäärä, kuljetusyrityksen ajoneuvojen lukumäärä sekä kuljetusyrityksen riskiluokitus. Näistä tietojärjestelmämuutoksista aiheutuu Liikenne- ja viestintävirastolle järjestelmä- ja resurssikustannuksia, joita voidaan pitää erittäin merkittävinä. Toisaalta kustannusten suuruutta ei tässä vaiheessa voida tarkasti arvioida, koska uusiin tietoelementteihin ja niiden toiminnallisuuteen liittyviä EU:n täytäntöönpanoasetuksia ei ole vielä annettu. Kokonaisuutena uudet tietoelementit yhdessä tarkennettujen liikenneluvan myöntämisen edellytysten kanssa luovat tehokkaan kokonaisuuden valvontakeinoista liikkuvuuspaketin tehokkaaksi toimeenpanemiseksi liikkuvuuspaketin luoman sääntelykehityksen edellyttämällä tavalla. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi esitetty vastuuta tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvontastrategiaa koordinoivana viranomaisena, mikä vahvistaa edellä kuvattua toimintaa, eikä lisää työmäärää, koska virasto tekee vastaavia tehtäviä jo nyt.

Ympäristövaikutukset

Tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvontaan ehdotetuilla muutoksilla ei arvioida 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 reilumpaan 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

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 liikenteen palveluista annetun lain 16 §:ä Y-tunnuksen ilmoittamisvelvoitteella ja palveluntarjoajan tulisi jatkossa olla joko oikeushenkilö tai luonnollinen henkilö. Myös rekisteröitymisen tekemättä jättäminen voitaisiin rinnastaa liikenteen palveluista annetun lain 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 kokonaismassan alarajaa myös nostettaisiin 2 tonnista 2,5 tonniin vastaamaan kansainvälisen tavaraliikenneluvan edellyttämiä massarajoja.

Liikenteen palveluista annetun lain 16 §:n ja 262 §:n vahvistamisen vaihtoehtona olisi ollut ottaa kansainvälisen tavaraliikenteen kaltainen liikennelupavaatimus myös kansallisen liikenteen kokonaismassaltaan 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 kokonaismassaltaan 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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen kansallisia sähköisiä rekistereitä koskevaan 16 artiklaan lisättävän yrityksellä käytettävissään olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset, mitkä yrityksellä on käytettävissään. Tästä johtuen viranomaisen on pystyttävä yhdistämään liikenteen palveluista annetun lain 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 säädetä 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. Liikenteen palveluista annetun lain yhteydessä ajoneuvokohtainen lupa poistettiin, jolloin perusteena nähtiin, että kyseinen velvollisuus haittasi vuokrattujen ajoneuvon käyttöä. Vaihtoehtona ehdotukselle nähdään, ettei liikenteessä käytettävää ajoneuvoa säädetä rekisteröitäväksi liikenneasioiden rekisterissä palveluntarjoajan yksinomaiseen hallintaan, vaan palveluntarjoajaa voisi käyttää toiminnassaan mitä tahansa liikennekelpoista kokonaismassaltaan 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 säädetty mahdollisuus vapauttaa liikenteestä vastaava henkilö liikenneluvan edellytyksenä olevasta tutkinnosta yrityksen käyttäessä ainoastaan kokonaismassaltaan 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 tutkimuksen 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 EU:n 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 tieosuksiin esitetään sovellettavaksi kansallisesti samoja aika- ja kuljetusmäärärajoituksia kuin EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisessa kabotaasiliikenteessä.

Toisena vaihtoehtona olisi kansallisesti säätää sovellettavaksi muita aika- tai kuljetusmäärärajoitteita kuin mitä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisessa kabotaasiliikenteessä noudetaan. 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 erityissääntely

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 vastuuden laajentaminen ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikoihin

Hallituksen esityksessä on 263 §:n 2 momentiksi ehdotettu, että ylikuormilla ajamisesta vastuulliseksi saatetaan kuljetuksen maksanut tilaaja, jos hän on 14 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla selvityksestä huolimatta edellyttänyt kuljetuksen suorittajan ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan ylittävän kuljetuksen tapahtumista sekä ottanut tietoisesti vastaan kyseisen ylikuormatun kuljetuksen.

Hallituksen esityksen valmisteluvaiheessa arvioitiin ylikuormien osalta myös vaihtoehtoa, jossa pelkästään rangaistussäännökseen 263 §:ään olisi lisätty uusi 4 momentti kuljetuksen tilausrikkomuksesta. Arvion jälkeen kuitenkin päätettiin ehdottaa lisättäväksi 14 §:n 2 momenttiin uutta 3 kohtaa, jossa kuljetuksen tilaajalle määritetään selvitysvastavuus ennen kuljetussopimuksen tekoa.

Kyseisessä 263 §:n 4 momentin kohdassa kuljetuksen maksaneen tilaajan olisi tullut selvittää ennen kuorman vastaanottamista, ettei kuljetuksen suorittajan käyttämän ajoneuvon suurin sallittu kokonaismassa ylitä. Ehdotus olisi rajannut selvityksen tapahtuvaksi pelkästään kuljetusta vastaanotettaessa. Ehdotusta arvioitiin yhtenä mahdollisena keinona ylikuormilla ajamisen hillitsemiseen, mutta samalla siinä nähtiin myös ongelmia liittyen epäselvyyksiin selvitysvastavuuden tarkkarajaisuuden ja ulottuvuuden kanssa. Ongelmia olisi voinut koitua esimerkiksi tukinnanvaraisuuteen ajoneuvon punnituksen pakollisuudesta ennen kuorman vastaanottamista.

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

Lisäksi vaihtoehtona arvioitiin tavarankuljetuksen tilaajan vastuun vapautumista kuljetuksen tilausrikkomukseen. Vaihtoehdossa vastuusta vapautuminen olisi tapahtunut ylikuormatun kuljetuksen pelkän laillisen kuorman osuuden vastaanottamisella, jolloin ainoastaan ylikuormaosuus olisi käännytetty. Tämän vaihtoehdon ei arvioitu kuitenkaan vastaavan sille asetettuja ennaltaehkäiseviä tavoitteita ylikuormilla ajamiseen. Tavoitteeksi asetettiin nimenomaan, että ylikuormilla ajamisesta vastuulliseksi saatetaan myös tavarankuljetuksen tilaaja, joka ottaa vastaan ja maksaa kuljetuksesta, jossa on ollut ylikuormaa. Lisäksi ongelmaksi koettiin, ettei valvonnassa pystytä jälkikäteen mitenkään varmistamaan, että ainoastaan kuorman laillinen osuus olisi vastaanotettu.

Hallituksen esityksen esivalmisteluvaiheessa arvioitiin myös kuljettajan ajo- ja lepoaika-rikkomusten kohdalla hyvin samansuuntaista sääntelytapaa kuin valittu ehdotus on. Tässä vaihtoehdossa liikenteen palveluista annetun lain 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

Liikenteen palveluista annetun lain 2–5 lukujen säännösten ja työntekijöiden lähettämisestä annetun lain säännösten valvonnan tehokkuuden varmistamiseksi ehdotetaan tehtäväksi tarvittavat muutokset liikenteen palveluista annettuun lakiin. Ehdotetut muutokset koskevat valvontaviranomaisten toimivaltaa ja tiedonsaantia sekä lähetettyjen kuljettajien erityislainsäädäntöön viittauksen liittämistä mukaan liikenteen palveluista annetun lain 5 lukuun (Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja yrittäjäkuljettajien työaika).

Vaihtoehtoisesti valvontaviranomaisten toimivaltaa koskevat säännökset, liittyen lähetetystä kuljettajasta tehtävään ilmoituksen tarkastamiseen tienvastavaltion, 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 lii-

kenteen palveluista annettu laki 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 käynnistämän tiedonsaantioikeuksiin liittyvän lainsäädännön kehittämistyön. Toisaalta, koska nyt on kyseessä tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvontaan liittyvien tiedonsaantioikeuksien lisääminen toimivaltaisille valvontaviranomaisille, niin liikenteen palveluista annetun lain voidaan arvioida olevan oikea paikka. Vaikutukset olisivat voineet olla sekavia, mikäli tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön tiedonsaannista olisi säädetty eri laeissa.

Tietosuojaan varmistamiseksi vaihtoehtoisena toteuttamisvaihtoehtona ei arvioitu olevan muuta mahdollisuutta kuin kirjata teksti liikenteen palveluista annettuun lakiin ajopiirturiasetuksen tietosuojaan koskevan artiklan muutoksen edellyttämällä tavalla. Arviomuistiossa arvioitiin, ettei muutos edellytä säädosmuutoksia kansalliseen lainsäädäntöön, mutta asian merkityksellisyyden vuoksi on ehdotettu kirjaus lisättävän liikenteen palveluista annettuun lakiin. Kyseessä arvioitiin olevan kuitenkin yleistä tietosuoja-asetusta tarkentavaa lainsäädäntöä, mikä on ajopiirturiasetuksessa kirjoitettu muotoon, jossa jäsenvaltioita veloitetaan kansallisesti varmistamaan, että ajopiirturiasetuksen yhteydessä tapahtuva henkilötietojen käsittely toteutetaan ainoastaan sen toteutukseksi, että erikseen listattuja säädöksiä noudatetaan.

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 työeläinsäädännön ja työehtosopimusasioiden käsittelyä hoitavaa julkishallintoa.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetut rangaistussäännökset

Liikenteen palveluista annetun lain 7 osan (Seuraamukset, muutoksenhaku ja rangaistussäännökset) 32 lukuun ehdotetaan lisättäväksi rangaistussäännökset syyllistyttyä luvattomaan ammattimaiseen liikenteenharjoittamiseen, liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärin rekisteröintiin, kuljetuksen tilausrikkomukseen tai tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen.

Liikenteen palveluista annetun lain 262 §:ssä mainittuun luvattomaan liikenteenharjoittamiseen on ehdotettu tehtävän rangaistavaksi teoksi sakon tai enintään kuuden kuukauden vankeuden uhalla, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen kabotaasisäännösten rikkominen yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksien yhteydessä. Mikäli EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan kabotaasisäännösten aika- ja kuljetusmäärärajoituksia rikotaan yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksien yhteydessä, ei kyse ole enää väliaikaisesta kuljetustoiminnasta artiklan edellytysten mukaisesti. Sakon ja vankeusrangaistuksen välillä voidaan käyttää harkintaa arvioitaessa sitä, onko teko kokonaisu-

dessaan vähäinen ja millaista tosiasiallista vahinkoa siitä on syntynyt. Kansallisten rangaistussäännösten avulla pyritään estämään väärinkäytöksiä sekä harmaan talouden syntymistä alalle. Vaihtoehtona ehdotetulle rangaistussäännökselle voitaisiin pitää huomautusta. Koska kyse on kuitenkin luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta, niin täten huomautusta voidaan pitää riittämättömänä puuttumiskeinona.

Liikenne- ja viestintävirastolle tehtävän 16 §:n mukaisen tavaraliikenteeseen rekisteröitymisen laiminlyönti on myös ehdotettu rinnastettavan luvattomaan liikenteenharjoittamiseen, jolloin kyseinen palveluntarjoaja on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Vaihtoehtona tälle olisi voinut olla esimerkiksi valvontaviranomaisen antamaa huomautusta palveluntarjoajalle, mutta huomautusta voidaan asian vakavuuteen nähden pitää täysin riittämättömänä puuttumiskeinona. Huomautukseen voisi mahdollisesti liittää valvontaviranomaisen palveluntarjoajalle määräämän hallinnollisen maksun tai uhkasakon, mikä todennäköisesti tehostaisi asian kuntoon laittamista jonkin verran. Nämä vaihtoehdot ovat kuitenkin nähty sekoittavan valvontakäytäntöjä, kun kyseisen tavaraliikenteeseen rekisteröitymisen voidaan nähdä olevan elinkeinonharjoittamisen kannalta yhtä merkittävä tieto lupa- ja valvontaviranomaisille kuin tavaraliikenneluvan haltijuus.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä mainitun palveluntarjoajan liikenteessä käytettävän moottorikäyttöisen ajoneuvon asianmukaisen rekisteröinnin varmistamiseksi on ehdotettu lisättäväksi rangaistussäännös 262 a §:ksi. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja olisi tuomittava ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä sakkoon, jos teko on ollut tahallinen tai johtunut törkeästä huolimattomuudesta, eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta. Vaihtoehtona tälle moottorikäyttöisen ajoneuvon puutteelliseen rekisteröinnille voitaisiin nähdä esimerkiksi valvontaviranomaisen huomautus asian kuntoon laittamiseksi. Ongelmana voidaan arvioida olevan, ettei kyseinen huomautus olisi riittävä toimi, jotta henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijat ja 16 §:ssä mainitut palveluntarjoajat rekisteröisivät moottorikäyttöisen ajoneuvonsa asianmukaisesti liikenneasioiden rekisteriin. Asianmukaisen rekisteröinnin jättävät tekemättä ne toimijat, jotka haluavat hyötyä liikennevakuutusmaksuissa suhteessa kilpailijoihin, joten sakkorangaistusta voidaan pitää teon haitallisuuteen, vahingollisuuteen ja moitittavuuteen nähden oikeasuhtaisena.

Kuljetuksen tilausrikkomusta koskevaan 263 §:ään on ehdotettu lisättäväksi rangaistussäännös liittyen lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille määrättäviin seuraamuksiin tapauksissa, joissa ne ovat tienneet tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyy EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen rikkomista. Kuljetuksen lähettäjä, huolitsija, hankkija ja alihankkija voitaisiin tarpeen vaatiessa tuomita kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon. Vaihtoehtona liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetulle rangaistussäännökselle voitaisiin pitää huomautusta tai vankeusrangaistusta. Kokonaisarvioinnin perusteella huomautus kuitenkin olisi riittämätön rangaistus ottaen huomioon teon tahallisuus. Liikenteenharjoittajilla tulee olla yhtäläiset toimintaedellytykset, jolloin tehokkaan rangaistussäännöksen puuttuminen vaikuttaa kielteisesti alan kilpailuun ja työoloihin. Vankeusrangaistuksen ei puolestaan voida arvioida olevan linjassa tavarankuljetuksen tilaajan vastuuseen liittyvän tilausrikkomuksen rangaistussäännöksen kanssa.

Samaan kuljetuksen tilausrikkomusta säättävään 263 §:ään on ehdotettu lisättäväksi rangaistussäännös liittyen tavarankuljetuksen tilaajalle tai tämän edustajalle tapauksissa, joissa sen olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että sen maksama kuljetus on vastaanotettaessa ollut ylikuormattu. Kuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja voitaisiin tarpeen vaatiessa tuomita kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon. Vaihtoehtona liikenteen palveluista an-

nettuun lakiin ehdotetulle rangaistussäännökselle voitaisiin pitää sitä, että sakon uhalla rangaistavaksi olisi tehty ainoastaan 14 §:n mukaisen selvitysvelvollisuuden laiminlyönti eikä kuorman vastaanottamista. Kyseisen toimenpiteen on arvioitu olevan riittämätön suhteessa sille asetettuihin tavoitteisiin vähentää ylikuormilla ajamista liikenteessä ja parantaa liikenneturvallisuutta. Lisäksi jos ylikuorman tietoista vastaanottamista ei tehtäisi rangaistavaksi vähintään sakon uhalla, niin todennäköisesti asian valvonta ja siitä seuraavat valvontatoimenpiteet jäisivät ole-mattomiksi.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen liittyen ehdotetaan, että jatkossa vastuulliseksi kuljettajan ajo- ja lepoaikojen tai ajopiirturin käytön rikkomuksista voidaan saattaa sakon uhalla kuljetuksen tilaaja, aikataulun laatija tai muu henkilö, joka tietoisesti on edellyttänyt kuljetus-sopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja kos-kevia säännöksiä voida noudattaa. Kuljetuksen tilaajaa, aikataulun laatijaa tai tämän edustajaa koskeva vastuupykälä poistettiin tieliikennelaista liikenteen palveluista annetun lain voimaan-tulon yhteydessä ja asiaa käsiteltiin hallituksen esityksessä (145/2017). Perusteena oli käytetty, että kyseisestä teosta säädetään jo rikoslain 5 luvussa. Yllytyksen toteennäyttäminen on kuiten-kin koettu erittäin vaikeaksi, koska kyseessä on niin sanottu psyykkinen vaikuttaminen, joten kyseistä rikoslain pykälän mukaisesti ei ole pysytty tuomitsemaan kuljetuksen tilaajaa, aikatau-lun laatijaa tai tämän edustajaa. Vaihtoehtona liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäväksi ehdotetulle rangaistussäännökselle voidaan pitää nykytilaa, joka on yleisesti kuljetusalan ja tie-liikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomaisten puolelta nähty riittämättömäksi. Rikos-lain 5 luvussa mainittu yllytys rikokseen ei ole täyttänyt sille asetettua vaatimusta kuljetuksen tilaajan tai aikataulun laatijan vastuun laukeamisesta. Sakkorangaistusta voidaan pitää teon hai-tallisuus, vahingollisuus, vaarallisuus ja moitittavuus huomioiden oikeasuhtaisena toimenä.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Pohjoisilta naapurimailta tiedusteltiin esityksen valmistelun yhteydessä, kuinka he suunnittele-vat toteuttavansa tai ovat toteuttaneet EU-säädökseen liittyviä täytäntöönpanotoimia erityisesti EU-säädösten niiden säännösten osalta, jotka jättävät kansallista liikkumavaraa täytäntöönpa-nossa. Kansallisen täytäntöönpanon kuitenkin vielä ollessa erittäin kesken, kyseisten jäsenval-tioiden ministeriöillä ei ollut vielä tuolloin selviä suunnitelmia tai toteutuneita keinoja jaetta-vaksi.

Tanska on 1.1.2021 lähtien soveltanut yhteneväistä palkkaussäännöstöä, jonka perusteella kul-jetusyrityksen tulee maksaa Tanskan kuljetussektorin minimituntipalkan mukainen korvaus ka-botaasiliikenteen kuljetuksen tai kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen maantiesuuden suorit-taneelle kuljettajalle. Kuljettajan tulee pystyä tarkastuksessa näyttämään työsopimus, kuljetus-sopimus sekä palkkatodistus tai vastaava dokumentti, josta käy ilmi viimeisen vuoden aikana suoritettut kyseisenlaiset kuljetukset ja niitä vastaavat työtunnit sekä niistä saadut korvaukset.

6 Lausuntopalaute

Lausuntoja annettiin määräajassa yhteensä 22. Lausunnon antoivat Logistiikkayritysten liitto ry, Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Lounais-Suomen aluehallintovirasto (työsuojelun vastuualue sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonta) sekä, Suomen Taksiliitto ry, Helsingin Taksiautoilijat ry, Hämeen Taksiryttäjät ry, Joensuun Taksi oy, Lähitaksi oy, Turun Seudun Taksiryttäjät ry, Itä-Suomen taksiryttäjät ry, Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikkö, Tulli, Työ- ja elinkeinoministeriö, Metsäte-ollisuus ry, Rahtarit ry, Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry, Liikenne- ja viestintävirasto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, sisäministeriö ja oikeusministeriö. Seuraavassa on esitetty päähuomioita eri lausunnonantajien näkemyksistä.

Lausujat näkivät, että esityksen tavoitetta yhdenmukaistaa tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädäntöä, edistää reilua ja tasapuolista kilpailua sekä parantaa liikenneturvallisuutta voitiin pitää kaikilta osiltaan erittäin hyvänä koko liikennealan kannalta. Lausujat suhtautuivat yleisesti ottaen myönteisesti esitettyihin muutoksiin tietyin tarkentavin ehdotuksin. Ennen kaikkea viranomaisten välisen tiedonvaihdon laajentamisen nähtiin lisäävän vaikuttavaa ja tehostavan viranomaisvalvontaa. Lausunnoissa korostettiin, että tietojenvaihdon lisääminen vaatii kuitenkin toimiakseen riittävät resurssit.

Lausujista valtaosan mukaan ylikuormien tilaajavastuussa tulisi ottaa paremmin huomioon tilaajan tosiasialliset mahdollisuudet vaikuttaa ylikuorman syntyyn eri vaiheissa kuljetusketjua. Perusteluissa mainittu ylikuormamaksusta annetun lain 4 §:n sisältämä viiden (tai kymmenen) prosentin ylityksen raja, jota voidaan ylikuormamaksun määräämisessä soveltaa myös tilaajan vastuun osalta, nähdään erittäin hyvänä lisäyksenä erityisesti sääolosuhteet huomioon ottaen.

Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry sekä Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT ry näkivät, että vastuusta vapautumiseen tulisi riittää se, että tilaaja on huolehtinut kuljetussopimuksessa, ettei alihankkijana toimiva kuljetusyritys kuljeta ylikuormia. Erityisesti käytännön kannalta ongelmallisena nähtiin tilanne, jossa tilaaja huomaa kuormaa vastaanottaessaan, että ajoneuvo on ylikuormattu. Metsäteollisuus ry huomautti lausunnossaan, että ehdotettu lisäys tilausrikkomuksista saattaisi heikentää liikenneturvallisuutta, jos havaitessaan ylikuormatilanteen tilaaja kokee kuljetuksen käännättämisen takaisin tieliikenteeseen lainmukaisena menettelytapana välttää kuorman maksaminen ja vastaanottaminen tai kuljetusta vajuutettaisiin vastaanottoaikan läheisyydessä.

Suomen Taksiliitto ry painotti lausunnossaan, että kokee välttämättömäksi edellyttää yritysten liikenteessä käyttämien ajoneuvojen rekisteröimistä siten, että ajoneuvo ja liikenneluvanhaltijat ovat yhdistettävissä toisiinsa, näin ollen lisätty 17 §:n 2 momentti tulisi koskea myös taksiliikenteessä käytettävää ajoneuvoa. Taksiliikennettä tulisi kohdella kuten muitakin henkilö- ja tavaraliikennettä ja kyseinen pykälä koskee muutoinkin taksitoimialaa. Hämeen Taksiryttäjät ry, Joensuun Taksi oy, Lähitaksi oy, Turun Seudun Taksiryttäjät ry, Itä-Suomen taksiryttäjät ry ja Helsingin Taksiautoilijat yhtyivät Suomen Taksiliitto ry:n kantaan.

Suomen Taksiliitto ry kannatti myös liikennelupaan liittyviä hyvämaineisuuden vaatimusten kiristämistä pitäen näin 8 §:n 5 momentin taksiliikenneluvan hakijoilta vaadittavista hyvämaineisuuden vaatimuksista koskevaa rajausta perusteettomana. Taksiliikenteessä kuljetetaan yksittäin matkustavia henkilöitä, jolloin heidän turvallisuutensa huomioon ottaen olisi Taksiliiton mukaan perustellumpaa asettaa jopa tiukempia hyvämaineisuuden vaatimuksia kuin tavaraliikenteessä.

Sisäministeriö katsoi lausunnossaan esityksen tavoitteiden olevan kannatettavia ja piti tärkeänä, että esitysluonnoksella toimeenpannaan uusia harmaan talouden torjuntatoimia kuljetusalalla. Lisäksi sisäministeriö piti perusteltuna sitä, että kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuutta laajennetaan ja sitä, että viranomaisten välisestä tiedonvaihdosta säädettäisiin tarkemmin. Liikenteen palveluista annetun lain 8 §:n osalta sisäministeriö piti perusteltuna, että luonnollisen henkilön hyvämaineisuuden arviointia esitetään tarkennettavaksi, mutta esitti pykälään rikoksia koskevien tekojen tarkennuksia ja teknisiä huomioita. Liikenteen palveluista annetun lain 14 §:n osalta sisäministeriö kannatti tilaajavastuun laajentamista. Liikenteen palveluista annetun lain 39 §:n osalta sisäministeriö piti perusteltuna, että poliisi muutetaan poliisimieheksi ja sitä, että Rajavartiolaitokselle lisättäisiin vastaava toimivalta kuin poliisilla ja Tullilla on nykyisin. Liikenteen palveluista annetun lain 202 §:n osalta sisäministeriö esitti, että Rajavartiolaitokselle ja mahdollisesti myös Tullille lisättäisiin oikeus suorittaa kotietsintä tai paikanetsintä tietyin

edellytyksin niin kuin poliisilla on nykyisin. Rangaistussäännöksiä osalta sisäministeriö piti esitettyjä tarkennuksia perusteltuina.

Oikeusministeriö katsoi lausunnossaan, että liikenteen palveluista annetun lain 202 §:n säännöksen säännöskohtaisia perusteluja tulisi tarkentaa viranomaisten voimankäyttöoikeuksien osalta. Lisäksi oikeusministeriö piti perusteltuna, että viranomaisille kaavailtuja uusia toimivaltuuksia käsiteltäisiin tarkemmin myös esityksen Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys –jaksossa perustuslain 2 §:n 3 momentin laillisuusperiaatteen näkökulmasta. Oikeusministeriön näkemyksen mukaan ajon jatkamisen estämisessä on tosiasiallisesti kyse perustuslain 9 §:n liikkumisvapauden rajoittamisesta. Sikäli kun ajon estämiseen olisi mahdollista tarvittaessa käyttää voimakeinoja, perusoikeuskytkennän arviointi olisi tarpeen myös perustuslain 7 §:n osalta. Näitä olisi perusteltua arvioida perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset huomioiden.

Rangaistussäännösten osalta oikeusministeriö katsoi, että rangaistussäännösten tarvetta harkittaessa on otettava huomioon, että teon säätäminen rangaistavaksi on vasta viimekätinen ohjauskeino. Rangaistussäännösten perusteluja ehdotettiin selvennettäväksi tarkemmin kuvailuin tai esimerkein, kuten esimerkiksi kuinka teon vähäisyyttä arvioidaan. Liikenteen palveluista annetun lain 263 §:n osalta oikeusministeriö kehotti selventämään ja korjaamaan joko ehdotetun säännöksen sanamuotoja tai perusteluja erityisesti niiltä osin kuin se koskee kuljetuksen tilaajan vastuusta vapautumista.

Tiedonsaantioikeuksien osalta oikeusministeriö totesi, että jatkovalmistelussa on arvioitava täsmällisesti, millaisia tietotarpeita eri viranomaisilla tosiasiallisesti on, ja toteuttava sääntely tietojensaanti- tai tietojenluovuttamissääntelyn kautta. Liikenteen palveluista annetun lain kaavailun 200 §:n mukaan ajopiirturin tiedoista ilmeneviä henkilötietoja voidaan käyttää, ellei muussa laissa toisin säädetä, ainoastaan sen toteamiseksi, että lainsäädäntöä noudatetaan. Oikeusministeriön näkemyksen mukaan kyse on yleisen tietosuoja-asetuksen soveltamisalaa kuuluvasta sääntelystä ja yleistä tietosuoja-asetusta tarkentava kansallinen lainsäädäntö on mahdollista vain silloin, kun yleinen tietosuoja-asetus nimenomaisesti jättää jäsenvaltioille kansallista sääntelyliikkumavaraa. On osoitettava, mihin yleisen tietosuoja-asetuksen artiklaan henkilötietojen käsittelyä koskevat erityissäännökset perustuvat sekä käsittelyn oikeusperuste tulee yksilöidä.

Oikeusministeriö piti perusoikeuksien näkökulmasta asianmukaisena, että esityksestä käy ilmi myös asiayhteys EU:n perusoikeuskirjaan. Oikeusministeriö piti perusteltuna myös, että lakiehdotuksen 19 §:ään kaavailtua uutta sääntelyä arvioitaisiin perustuslain 15 §:ään liittyvänä omaisuudensuojan rajoituksena, koska kaavailut säännökset käytännössä rajoittavat sitä, miten liikenteenharjoittaja voi kuljetuskalustoaan käyttää.

Lausuntokierroksilla esitetyt ehdotukset on mahdollisuuksien mukaan pyritty ottamaan huomioon. Taksiliiton ja taksialan toimijoiden esityksiä hyvämaineisuuden osalta pidettiin tärkeinä huomioina, mutta niitä ei ole esityksessä huomioitu, sillä EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta ei sovelleta taksiliikenteeseen. Myös liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinnin osalta yksinomaiseen hallintaan nähtiin liittyvän EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen vaatimuksiin ajoneuvon ja liikenneluvan yhdistämiseksi, joten vaatimuksen soveltamista taksiliikenteeseen ei ehdotettu otettavaksi käyttöön. Erityistä huomiota jatkovalmistelussa on kiinnitetty kuljetuksen tilaajan vastuusta vapauttamiseen liittyviin kysymyksiin, viranomaisten tiedonsaantioikeuksien tarkkarajaisuuteen ja täsmällisyyteen sekä luvan myöntämisen edellytyksiin.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki liikenteen palveluista

3 §. *Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä.* Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 kohta, jossa vahvistetaan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen soveltamisalan laajenevan ammattimaiseen tavarankuljettamiseen kansainvälisessä tieliikenteessä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka ovat kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia (kevyt tavaraliikennelupa).

Tavaraliikenteen ammatinharjoittajaa koskevat vaatimukset tulevat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksesta. Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 mukaisesti on muutettu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 7 artiklan 1 kohtaa sekä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 1 artiklan 5 kohtaa. Nyt säädettävän kevyen tavaraliikenneluvan vaatimukset koskevat täten ainoastaan liikenteenharjoittajia, jotka käyttävät moottorikäyttöisiä ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä yksinomaan tavaroiden kuljettamiseen, joiden sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, ja joilla harjoitetaan kansainvälistä liikennettä. Kevyellä tavaraliikenneluvalla voidaan harjoittaa myös kansallista tavaraliikennettä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia.

Ehdotetun 3 §:n 1 momentin voimaantuloksi ehdotetaan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 1 artiklan 5 kohdan mukaisesti 21.5.2022. Lain 3 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohtiin ehdotetaan tehtäväksi tekninen muutos luettelon sujuvuuden varmistamiseksi poistamalla liitesana. 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).

5 §. *Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että se vastaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevien vaatimusten osalta siten kuin niitä on muutettu muutosasetuksella (EU) 2020/1055. Lisäksi luvan myöntämisen edellytyksiksi lisättäisiin luvanhaltijan Y-tunnus. Lisäksi pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi ”yritys”-sanon vaihtamiseksi sanaan oikeushenkilö käsitteiden yhdenmukaistamiseksi ja uuden vastuutahon lisäämiseksi niiden tahojen joukkoon, joilta edellytetään hyvämaineisuutta.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan viittausta EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen artikloihin muutettaisiin siten, että jatkossa luvan myöntämisen edellytyksenä luonnolliselle henkilölle olisi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4–8 artiklassa säädetyt maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytykset, jolloin myös aiemmin kohdasta puuttuneet 5 artiklan sijoitautumista koskevat vaatimukset tuotaisiin kansalliseen lainsäädäntöön. EU:n 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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 7 artiklan 1 a kohtaan, joka on lisätty muutosasetuksella (EU) 2020/1055.

Pykälän 1 momentin 4 kohtaa muutettaisiin siten, että luonnollisen henkilön maksuvelvollisuuksien laiminlyöntien osalta huomioon otettaisiin jatkossakin veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin tai Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyönnit ja niiden lisäksi jatkossa myös muut julkisoikeudellisille yhteisöille jäljellä olevat elinkeinotoiminnan harjoittamisesta johtuvat velat. Kohdasta poistettaisiin vaatimus ottaa huomioon ulosotossa olevat velat ja velat, jotka on palautettu varattomuustodistuksin ja siten huomioon otettaisiin jatkossa kaikki edellä mainitut velvollisuuksien laiminlyönnit. Samalla pykälän 1 momentin 4 kohtaan lisätään teknisenä muutoksena ”ja”-liitesana luettelon sujuvuuden varmistamiseksi.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen muutosasetuksen (EU) 2020/1055 nojalla lisätyn 7 artiklan 1 a kohdan mukaisesti jäsenvaltioilla on 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. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen muutosasetuksella on ollut tarkoitus varmistaa maantietalan luotettavuus antamalla jäsenvaltioille mahdollisuus vaatia, että julkisyhteisöjen hyväksi koituvat maksuvelvoitteet, kuten arvonalisäverovelat ja sosiaaliturvamaksut suoritetaan.

Julkisoikeudelliset yhteisöt ovat lainsäädäntötoimin perustettuja ja suorittavat julkista hallinto-tehtävää. Niiden tarkoituksesta ja toiminnasta säädetään lailla tai asetuksella. Julkisyhteisöt hoitavat julkisia hallintotehtäviä ja käyttävät julkista valtaa. Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle.

Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 4 §:n 2 momentissa julkista valtaa käyttäviä toimijoita määritellään siten, että niitä ovat lain tai asetuksen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen perusteella julkista tehtäviä hoitavat yhteisöt, laitokset, säätiöt ja yksityiset henkilöt niiden käyttäessä julkista valtaa. Näitä ovat muun muassa Eläketurvakeskus ja työeläkeyhtiöt silloin, kun ne hoitavat lakisääteistä työeläkettä koskevaa tehtäväänsä, Tapaturmavakuutuskeskus, kun se hoitaa lakisääteistä tapaturmavakuutusta koskevaa tehtäväänsä sekä Työllisyysrahasto, kun se hoitaa työttömyysvakuuttamista koskevaa tehtäväänsä.

Luonnollisen henkilön osalta tarkasteltavaksi tulisivat kaikki elinkeinotoiminnan lakisääteiset maksut, joihin kuuluvat erilaiset verot sekä sosiaalivakuutusmaksut, kuten sairausvakuutusmaksu, työeläkevakuutusmaksu, työttömyysvakuutusmaksu, työtapaturma- ja ammattitautivakuutusmaksu ja ryhmähenkivakuutusmaksu sekä Tullin perimät maksut. Näiden lisäksi luonnollisen henkilön osalta huomioitaisiin mahdolliset muut, elinkeinotoiminnasta aiheutuneet velat julkisoikeudellisille yhteisöille.

Samalla velkojen suuruuden osalta säilytettäisiin aikaisemminkin kohdassa ollut tarkennus, jonka mukaan velkojen tulisi olla luonnollisen henkilön maksukykyyn nähden vähäistä suurempia.

Voimassa olevan lain 1 momentin 5–7 kohdat olisivat tarpeettomia ehdotettavien muutosten johdosta.

Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi kohta, joka aikaisempien 5–7 kohtien poistamisen 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 toimintaan ryhtymisen tarkoitusta. Nykyisin Y-tunnus tulee hankkia ennen liikennöinnin aloittamista, joten vaatimus Y-tunnuksen hankkimisesta säilyisi muutoksen myötä ennallaan, vain hankkimisen ajankohtaa aikaistettaisiin ja Y-tunnus tulisi jatkossa esittää lupaa haettaessa. Lupa voitaisiin myöntää vasta hakijalle annetun Y-tunnuksen esittämisen jälkeen. Hakijalle annetun Y-tunnuksen katsotaan tarkoittavan sitä, että kyseistä Y-tunnusta käytetään hakijan elinkeinotoiminnassa eikä Y-tunnuksella harjoitettava elinkeinotoiminta ole lakannut. 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 EU:n 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 luvan myöntäjälle 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 tavaraliikenneluvanhaltijoiden, joilla ei ole ehdotetun lain voimaantulohetkellä Y-tunnusta, tulisi hankkia sellainen kolmen kuukauden kuluessa lain voimaantulosta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi liikenteen palveluista annetun lain 242 §:n 2 momentin 1 kohdan nojalla peruuttaa luvan, jos luvanhaltija ei ole hankkinut Y-tunnusta asetetussa määräajassa.

Pykälän 2 momentin 1 kohdan viittausta EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen artikloihin muutettaisiin siten, että jatkossa luvan myöntämisen edellytyksenä oikeushenkilölle olisivat EU:n 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. EU:n 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 EU:n 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 huomioon otettaisiin jatkossakin veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin tai Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyönnit ja niiden lisäksi jatkossa myös muut julkisoikeudellisille yhteisöille jäljellä olevat elinkeinotoiminnan harjoittamisesta johtuvat velat. Kohdasta poistuisi vaatimus ottaa huomioon ulosotossa olevat velat ja velat, jotka on palautettu varattomuustodistuksin ja siten huomioon otettaisiin jatkossa kaikki edellä mainitut velvollisuuksien laiminlyönnit.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen muutosasetuksen (EU) 2020/1055 nojalla lisätyn 7 artiklan 1 a kohdan mukaisesti jäsenvaltioilla on 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. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen muutosasetuksella on ollut tarkoitus varmistaa maantietalan luotettavuus antamalla jäsenvaltioille mahdollisuus vaatia, että julkisyhteisöjen hyväksi koituvat maksuvelvoitteet, kuten arvonlisäverovelat ja sosiaaliturvamaksut suoritetaan.

Julkisoikeudelliset yhteisöt ovat lainsäädäntötoimin perustettuja ja suorittavat julkista hallinto-tehtävää. Niiden tarkoituksesta ja toiminnasta säädetään lailla tai asetuksella. Julkisyhteisöt hoitavat julkisia hallintotehtäviä ja käyttävät julkista valtaa. Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle.

Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 4 §:n 2 momentissa julkista valtaa käyttäviä toimijoita määritellään siten, että niitä ovat lain tai asetuksen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen perusteella julkista tehtäviä hoitavat yhteisöt, laitokset, säätöt ja yksityiset henkilöt niiden käyttäessä julkista valtaa. Näitä ovat muun muassa Eläketurvakeskus ja työeläkeyhtiöt silloin, kun ne hoitavat lakisääteistä työeläkettä koskevaa tehtäväänsä, Tapaturmavakuutuskeskus, kun se hoitaa lakisääteistä tapaturmavakuutusta koskevaa tehtäväänsä sekä Työllisyysrahasto, kun se hoitaa työttömyysvakuuttamista koskevaa tehtäväänsä.

Oikeushenkilön osalta tarkasteltavaksi tulisivat kaikki elinkeinotoiminnan lakisääteiset maksut, joihin kuuluvat erilaiset verot sekä sosiaalivakuutusmaksut kuten sairausvakuutusmaksu, työeläkevakuutusmaksu, työttömyysvakuutusmaksu, työtapaturma- ja ammattitautivakuutusmaksu ja ryhmähenkivakuutusmaksu sekä tullin perimät maksut. Näiden lisäksi oikeushenkilön osalta huomioidaan mahdolliset muut, elinkeinotoiminnasta aiheutuneet velat julkisoikeudellisille yhteisöille.

Samalla velkojen suuruuden osalta säilytettäisiin aikaisemminkin kohdassa ollut tarkennus, että velkojen tulisi olla oikeushenkilön maksukykyyn nähden vähäistä suurempia.

Pykälän 2 momentin 4–6 kohdat ehdotetaan poistettaviksi tarpeettomina 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 EU:n 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 sekä hallituksen ainoa varsinainen jäsen niihin oikeushenkilön vastuutahoihin, joiden tulisi täyttää hyvämaineisuuden edellytykset. Tämä lisäys perustuisi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan jäsenvaltioille antamaan mahdollisuuteen itse määrittää asiaankuuluvat henkilöt, joiden osalta hyvämaineisuutta arvioidaan.

Maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsy riippuu asianomaisen yrityksen hyvästä maineesta ja tästä syystä on muutosasetuksessa (EU) 2020/1055 edellytetty, että on tarpeen antaa selvennyksiä henkilöistä, joiden käyttäytyminen on otettava huomioon. Osakeyhtiölain (624/2000) 6 luvun 2 §:n 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 on huolellisesti toimien edistettävä yhtiön etua. Hallituksen jäsenellä on vahingonkorvausvastuu 22 luvun 1 §:n mukaisesti. On perusteltua, että hallituksen puheenjohtaja tai hallituksen ainoa varsinainen jäsen niissä tilanteissa, joissa osakeyhtiölain mukaisesti ei ole tarpeen valita hallitukselle puheenjohtajaa, on luvanhakijana olevan oikeushenkilön, toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten ohella hyvämaineisuuden 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 EU:n 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 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 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 2 ja 3 momentissa.

EU:n 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 huumekauppaan liittyvät rikokset, joita ei ole muun luettelon 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 järjestämisen lisäämistä 8 §:n 1 momenttiin. Arvioita-

vaksi 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 (39/1889) 25 luvun 3 ja 3 a §:ssä kuvattuja ihmiskauppaa ja törkeää ihmiskauppaa koskevia rikoksia.

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

Laiton maahantulo EU:n 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.

Ihmissalakuljetuksella tarkoitetaan Suomessa laittoman maahantulon järjestämistä. Laittoman maahantulon järjestäminen on rajat ylittävää rikollisuutta, joka usein liittyy muuhun vakavaan rikollisuuteen. Toimintaan voi liittyä myös ihmiskauppaa tai muuta rikollisuutta ja viranomaisien onkin tärkeä pyrkiä tunnistamaan rikosten uhrin. Ihmissalakuljetusta harjoittavat ammattimaisesti toimivat rikollisryhmät, jotka voivat saattaa laittomasti maahan tuotavan henkilön epäinhimillisiin, terveyttä ja henkeä vaarantaviin olosuhteisiin. Laittomasti maahan tuotavat henkilöt voivat myös joutua eri tavoin hyväksikäytetyiksi. Laittoman maahantulon järjestämiseen liittyviä esitutkintoja on vuosina 2019–2020 avattu noin 70–80 vuodessa.⁴⁷

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 määriteltäviä henkilöitä.

Taksiliikennelupaa myönnettäessä hyvää mainetta arvioidaan samoin perustein kuin henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijaa lukuun ottamatta EU:n 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 EU:n 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 toimiminen ja sen myötä mahdollisuus kuljettaa niin ihmisiä kuin tavaroita rajan yli. Muutosase-

⁴⁷ Laittoman maahantulon ja maassa oleskelun vastainen toimintaohjelma vuosille 2021–2024 – pois varjojteiskunnasta <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163072>

tuksella (EU) 2020/1055 on toisaalta kevennetty henkilö- ja tavaraliikenteen luvan myöntämisen edellytyksiä mutta samanaikaisesti on haluttu vahvistaa hyvämaineisuuden arvioinnissa huomioitavia seikkoja tuomalla useita eri rikostyyppisiä arvioinnin piiriin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan a ja b alakohtiin. On perusteltua, että aikaisemmin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa säädetty, 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 EU:n 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 kohta jaettaisiin 3 ja 4 kohdiksi. Kohdassa 3 viitattaisiin rikosten määrittelyn osalta 1 momentin 1 kohtaan aikaisemman EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen artiklaviittauksen sijaan ja tämän kohdan perusteella huomioitaisiin kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty sakkorangaistukset tai muut seuraamukset vähintään neljästä 1 kohdassa tarkoitettusta teosta.

Kohdassa 4 huomioitaisiin tilanteet, joissa henkilö on tuomittu vankeusrangaistukseen kohdassa 1 tarkoitetusta teosta. Tämän kohdan osalta tarkasteluajanjaksoa tuomitujen rikosten osalta pidennettäisiin kolmella vuodella.

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 täyttyminen riittävän pitkällä aikavälillä. Hyvämaineisuutta koskevaan vaatimukseen liittyvät edellytykset arvioidakseen tulee jäsenvaltion määritellä edellytykset, jotka yrityksen ja liikenteestä vastaavan henkilön tulee täyttää. EU:n 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 luvanhaltijan 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 luvanhaltija hakee lisälupia, uusii lupaansa tai hakee niihin muutosta. Lupakausi on tällä hetkellä 10 vuotta eikä laissa ole velvoitetta tarkistaa säännöllisesti luvan myöntämisen edellytyksiä. Tieto kaikista tuomioista ei välttämättä kulje ajoissa lupaviranomaiselle siitäkään huolimatta, että liikenteen palveluista annetun lain 200 §:ssä poliisilla on ilmoitusvelvollisuus näihin liittyen. Poliisillakaan ei kuitenkaan ole kaikkea tietoa tuomioista eivätkä he siten järjestelmällisesti voi niistä lupaviranomaiselle ilmoittaa. Valvonnassa esiin tulevat tuomiot saadaan lähtökohtaisesti tietoon. Vakavastakin rikoksesta tuomittu luvanhaltija saattaa siten edellä mainitut seikat huomioiden jäädä huomioimatta hyvämaineisuuden arvioinnin osalta. Viiden vuoden tarkastelujaksoa käytetään myös oikeushenkilön osalta 9 pykälässä yhteisöosakon

osalta. Riskiluokituskaava, josta EU:n täytäntöönpanoasetuksella tullaan säätämään, tulee tarkastelemaan yrityksen riskiluokitusta liukuvasti kolmen vuoden ajalta, minkä voidaan katsoa olevan ristiriidassa sen kanssa, että hyvämainaisuutta tarkasteltaisiin vain kahden vuoden ajalta. Hyvämainaisuutta, ammatillista pätevyyttä ja vakavaraisuutta rautatieliikenteessä koskevassa 55 §:ssä hyvämainisuuden arviointijaksone 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 hyvämainisuuden kaksiportaista arviointia.

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

Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jossa kuvattaisiin hyvämainisuuden sopimattomuusarviointi niissä tapauksissa, joissa hyvämainisuus on vaarantunut 3 momentissa kuvatuista mainituista syistä. Tällöin sopimattomuutta arvioitaessa otettaisiin huomioon kansallisten ja Euroopan unionin vakavimpien rikkomusten lukumäärä sekä liitteessä IV vahvistettujen Euroopan 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 6 momentti, jossa säädettäisiin, että edellä 3 ja 4 momenteissa kuvatut, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta tulevat arviointiperusteet ja hyvämainisuuden palauttamista koskevat edellytykset eivät koskisi taksiliikenneluvan hakijaa, sillä kyseistä 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 yhteisöosakkoon. Muutoksen myötä säädettäisiin niistä tekijöistä, jotka oikeushenkilön hyvämainaisuutta vaarantavina tekijöinä otetaan huomioon sen sijaan, että säädettäisiin tekijöistä, joiden perusteella todetaan, että oikeushenkilö ei ole hyvämaininen. Hyvämainisuuden arviointi on kaksitasoinen; ensin määritellään tekijät, jotka ovat mainetta vaarantavia ja sen jälkeen arvioidaan 2 momentin

perusteella, onko oikeushenkilö niiden perusteella sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä.

Pykälän 1 momentin muutoksella säädettäisiin, että oikeushenkilöä ei voitaisi 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 yhtiömiestä sekä uutena vastuutahona lisäksi hallituksen ainoa varsinainen jäsen eivät täytä 8 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta. Tarkoitus vastaa muutoin aiempaa sääntelyä, mutta hyvämaineisuuden arvioinnin kaksitasoisuus on sanamuodon muutoksen myötä huomioitu tarkemmin ja vastuutahojen piiriä on laajennettu.

Pykälään ehdotetaan 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 tarkoitetusta Euroopan unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai komission kyseisen asetuksen 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan kohdan nojalla hyväksymässä luettelossa tarkoitetusta vakavasta rikkomuksesta. Uuden 3 momentin myötä oikeushenkilön hyvän maineen arvioinnissa huomioitaisiin 1 ja 2 momentin ohella EU:n liikenteenharjoittaja-asetus kokonaisuutena.

Pykälään ehdotetaan 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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitettulla 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 Euroopan unionin sääntöjen vakavien rikkomusten lukumäärä sekä liitteessä IV vahvistettujen Euroopan unionin sääntöjen vakavimpien rikkomusten lukumäärä, joista kuljetusyritys on tuomittu tai joista sille on määrätty seuraamuksia.

14 §. Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 kohta, jossa kuljetuksen tilaaja veloitetaan selvittämään ennen kuljetussopimuksen tekoa, ettei kuljetuksen suorittajan ajoneuvon suurin sallittu kokonaismassa kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna ylitä. Tavarankuljetuksen maksanut tilaaja laiminlyö selvitysvelvollisuutensa, jos ei näin ole toiminut. Tavarankuljetuksen maksanut ja vastaanottanut tilaaja laiminlyö selvitysvelvollisuutensa myös, mikäli se on tiennyt, tai sen olisi pitänyt tietää kuormasta, jonka massa yhdessä ajoneuvon omamassan kanssa ylittää ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan.

Yksittäisten kuljetusten kohdalla tavarankuljetuksen tilaajan tulee pyrkiä selvittämään ennen kuljetussopimuksen tekoa, ettei kuljetuksessa pääse syntymään ylikuormaa tilaajan kuormasta johtuen. Tilaaaja voi selvittää sallitun kuorman enimmäispainon ainoastaan selvittämällä kuljetuksen suorittajan ajoneuvon ominaismassan ja vertaamalla sitä kuljetussopimuksen mukaisen kuorman painoon, mitkä eivät yhteen laskettuna saa ylittää ajoneuvon suurinta sallittua kokonaismassaa. Tilaaaja voi tarvittaessa pyytää kuljetuksen suorittajan kuljetuksessa käyttämän ajoneuvon massatietojen toteamiseksi tarvittavaa tietoa kuljetuksen suorittajalta, tarkistaa tiedon

ajoneuvon rekisteröintitodistuksesta tai selvittää ajoneuvon omamassan sekä suurimman sallitun kokonaismassan ajoneuvon rekisteritunnuksen ja valmistenumeron avulla Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä.

Pitkäaikaisissa jatkuvaa kuljetustoimintaa sisältävissä kuljetussopimuksissa selvitysvelvollisuuden täyttämiseen riittäisi, että osapuolten kesken on sovittu, ettei kuljetuksen suorittaja kuljeta kuormia, jotka kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna ylittävät kuljetuksessa käytetyn ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan, eikä tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja ota ylikuormia vastaan.

16 §. Rekisteröitymisvelvollisuus tavaraliikenteessä. Pykälään lisättäisiin palveluntarjoajalle, joka harjoittaa kansallista ammattimaista tavarankuljetusta tiellä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka ovat kokonaismassaltaan yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia, velvollisuus ilmoittaa rekisteröitymisen yhteydessä Liikenne- ja viestintävirastoon voimassa oleva yrittäjä- ja yhteisötietolain 9 §:n mukainen palveluntarjoajan Y-tunnus. Hakijalle annettun Y-tunnuksen katsotaan tarkoittavan sitä, että kyseistä Y-tunnusta käytetään hakijan elinkeinotoiminnassa eikä Y-tunnuksella harjoitettava elinkeinotoiminta ei ole lakannut. Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi vaatimus, että palveluntarjoajan on oltava joko luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö.

Pykälässä tarkoitettun palveluntarjoajan kohdalla pyritään varmistamaan, että palveluntarjoaja tosiasiaa harjoittaa liiketoimintaa, josta hoidetaan yritystoimintaan kuuluvat yhteiskunnalliset vastuut ja velvoitteet. Oikeus harjoittaa 16 §:ssä tarkoitettua ilmoituksenvaraista ammattimaista tavarankuljetusta tiellä on ainoastaan Liikenne- ja viestintäviraston liikenneasioiden rekisteriin merkityllä palveluntarjoajalla. Kyseisillä kirjauksilla valvontaviranomainen pystyy tehokkaammin varmistamaan, että palveluntarjoajan harjoittama ammattimainen tavarankuljetus tiellä on veronalaista toimintaa.

Niiden palveluntarjoajien, joilla ei ole ehdotetun lain voimaantullessa Y-tunnusta, tulisi hankkia sellainen kolmen kuukauden kuluessa lain voimaantulosta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi liikenteen palveluista annetun lain 242 §:n 7 momentin nojalla peruuttaa rekisteröitymisen, jos palveluntarjoaja ei ole hankkinut Y-tunnusta asetetussa määräajassa.

Koska SI-järjestelmän yksikkö on aiemmin ilmoitettu kiloina, niin pykälän 1 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi tekninen korjaus ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassaa 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 ammattimaisessa tieliikenteen henkilöiden ja tavaroiden kuljettamisessa käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on palveluntarjoajan yksinomaisessa hallinnassa, mikä on ilmoitettu Liikenne- ja viestintävirastoon liikenneasioiden rekisteriin.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 12 kohta edellyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen kansallisia sähköisiä rekistereitä koskevaan 16 artiklaan lisättäväksi yrityksellä käytettävissään olevien ajoneuvojen rekisteritunnukset, mitkä yrityksellä on käytettävissään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan g alakohdan mukaisesti. Tästä johtuen liikenteessä käytettävää ajoneuvoa koskevaa liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ää 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. Ajoneuvo tulee merkitä luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan kaikissa muissa tapauksissa kuin 17 §:n 3 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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen vaatimaa 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 täytymisen.

Liikenteen palveluista annetun lain 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, 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. Koska valvontaviranomaisen on joskus mahdotonta erottaa tienvarsivalvonnassa, mitkä kevyet hyötyajoneuvot pitäisi rekisteröidä 17 §:n mukaisesti liikenneasioiden rekisteriin luvanvaraiseen käyttöön, niin valvonnan mahdollistamiseksi on nähty tarpeellisenä, 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 tuotantovälineen, eli ajoneuvon, liittäminen yrityksen liiketoimintaan. Edellä mainitusta johtuen, on syytä pitää perusteltuna, että myös tavaraliikenteessä käytettävälle kokonaismassaltaan yli 2,5 ja enintään 3,5 tonnia oleville kevyille hyötyajoneuvoille asetetaan vastaava 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. Ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä säädetään ajoneuvorikkomuksesta määrättävästä liikennevirhemaksusta, jossa ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä voidaan määrätä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron liikennevirhemaksu. Laiminlyönnistä voidaan tarvittaessa määrätä liikennevirhemaksu, mutta sen on arvioitu olevan varsin vaatimaton seuraamus verrattaessa taloudelliseen hyötyyn, mikä saavutetaan laiminlyönnillä oikean käytötarkoituksen ilmoittaminen liikenneasioiden rekisteriin. Henkilö- tai tavaraliikenneluvan hal-

tijan tai 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan velvollisuuteen ilmoittaa 17 §:n mukaisesti ammattimaisessa liikenteessä käytettävä ajoneuvo liikenneasioiden rekisteriin luvanvaraiseen käyttöön ehdotetaan myös uutta rangaistussäännöstä 262 a §.

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. Liikenne- ja viestintäministeriö on vastineessaan eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 17.2.2021 todennut, että taksiluvan ajoneuvokohtaisuudesta luovuttiin liikenteen palveluista annetun lain voimaantulon yhteydessä ja muutoksen yhtenä tavoitteena oli helpottaa sitä, että yhdellä taksirytyksellä voi olla käytössään useampia ajoneuvoja, joiden määrä voi vaihdella sekä mahdollistaa esimerkiksi leasing-ajoneuvojen käyttäminen taksitoiminnassa. Ajoneuvon kytkeminen yhteen taksiliikennelupaan ja taksirytykseen tai taksiauton omistamiseen olisi vastineen mukaan rajoittanut näitä mahdollisuuksia⁴⁸.

Lain 17 §:ään ehdotetut muutokset tulisivat voimaan 21.5.2022.

24 §. *Kansainvälisen yhdistetyn tiekuljetuksen suorittamisen ehdot.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi niin, että siihen lisättäisiin uusi 5 momentti. Lisätyn momentin perusteella Suomessa suoritettavien kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettaviin tieosuksiin sovellettaisiin 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 vetovaunulla 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 jähdyttelyjakson 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 tarkoitettua kolme Suomen sisäistä kabotaasimatkaa määräytyisivät siten, että ensimmäinen matka alkaa Suomeen päättyneen 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

⁴⁸ Liikenne- ja viestintäministeriön vastine liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muutosesityksen (HE 176/2020 vp) asiantuntijalausunnoille. <https://www.edus-kunta.fi/FI/vaski/JulkaistuMetatieto/Documents/EDK-2021-AK-351919.pdf>

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 suuntautuvien kuljetusten 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 on myös tehostaa tavarankuljetusten valvontaa.

Lisäksi pykälän 1 ja 2 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi lainsäädäntötekniinen muutos. Teknisenä muutoksena tehtäisiin kieliasua selkiyttävä korjaus siten, että ilmaisu ”sisävesiteitse” muutettaisiin muotoon ”sisävesitse”. Muutos on kuitenkin ainoastaan säännöstä selkeyttävä eikä sillä ole tarkoitus muuttaa säännöksen sisällön nykyistä tulkintaa tältä osin.

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 rajataan poliisiin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen sijasta virkatehtävää hoitavalle poliisi-, tull- tai rajavartiomiehelle.

Rajavartiolaitos valvoo lain 180 §:n mukaisesti omalla tehtäväalueellaan liikenteen palveluista annetun lain noudattamista ja siten osaltaan myös lain 27 §:ssä säädetyn kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyysvaatimuksien täyttymistä. Valvontaviranomaiset ovat tuoneet esille, että valvonnan yhdenmukaisuuden 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 voimassa olevaa ammattipätevyyttään. Rajavartiolaitoksen osalta valvonta tapahtuu siellä, mihin 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 poliisilain (872/2011) 1 luvun 12 §:ssä tarkemmin määriteltyä poliisin virkamiestä, jolla tarkoitetaan valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettäviä päällystöön, alipäällystöön ja miehistöön kuuluvia virkamiehiä. Tullimiehellä tarkoitetaan tullilain (304/2016) 2 §:ssä määriteltyä Tullin virkamiestä.

42 §. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön määritelmät. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi kohta 16, jolla vahvistetaan muutosdirektiivissä (EU) 2020/1057 määritettyjen lähetettyjen kuljettajien olevan osa tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä ja sen valvontaa. Lähetetyistä kuljettajista säädetään kansallisesti työntekijöiden lähettämisestä annetussa laissa. Kyseinen lisättäväksi ehdotettu määritelmä liikenteen palveluista annettuun lakiin lähetetyistä kuljettajista on välttämätön tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnassa, kun liikenteen valvojille säädetään oikeus keskeyttää ajo, mikäli kuljettajalla ei ole esittää työntekijöiden lähettämisestä annetussa laissa määritettyä ilmoitusta IMI-järjestelmään, josta kuljettajalla tulee olla jäljennös joko paperilla tai sähköisessä muodossa.

Samalla korjattaisiin pykälän 1 momentin 9 kohta, jossa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomainen Rajavartiolaitos on kirjoitettu vanhalla kirjoitusasulla pienellä kirjaimella.

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

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uudeksi 2 momentiksi viittaus kansalliseen työntekijöiden lähettämisestä annettuun lakiin, jossa on vahvistettu toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen lähettämiä kuljettajia koskeva sääntely, joka saatetaan voimaan muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 mukaisesti. Työntekijöiden lähettämisestä annettua lakia valvoo Suomessa työsuojeluviranomainen. Poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle säädettäisiin liikenteen palveluista annetun lain 202 §:ään kuitenkin toimivaltuus liittyen ajon keskeyttämiseen, mikäli lähetetyllä kuljettajalla ei tienvarsitarkastuksessa ole esittää jäljennöstä joko paperilla tai sähköisessä muodossa IMI-järjestelmän kautta tehdystä ilmoituksesta kuljettajan lähettämisestä, todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta tai kansainvälistä kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa.

Nykyiset 43 §:n 2 ja 3 momentit siirtyvät ehdotetun muutoksen johdosta järjestyksessä 3 ja 4 momentiksi.

106 §. *Sisävesillä vaadittavaa pätevyyttä koskevien EU:n säädösten soveltaminen.* Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että siihen lisättäisiin viittaus 14.7.2021 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin (EU) 2021/1233 direktiivin (EU) 2017/2397 muuttamisesta kolmannen maan todistusten tunnustamista koskevien siirtymätoimenpiteiden osalta. Muutoksen myötä säädettäisiin, että Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat sekä Euroopan komission tunnustamat kolmannen maan toimivaltaisen viranomaisen myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat ovat voimassa Suomessa ammattipätevyyskirjojen tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2397, jäljempänä sisävesien ammattipätevyysdirektiivi, 10 artiklan mukaisesti, siten kuin sitä on muutettu direktiivin (EU) 2017/2397 muuttamisesta kolmannen maan todistusten tunnustamista koskevien siirtymätoimenpiteiden osalta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2021/1233. Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 38 artiklassa säädetyt siirtymäsäännökset, mukaan lukien direktiivillä (EU) 2021/1233 siihen tehty muutos, ovat voimassa lukuun ottamatta mainitun artiklan 2 kohdan velvoitteita.

Muutos olisi luonteeltaan tekninen, sillä direktiivi (EU) 2021/1233 ei edellytä muutosta säännöksen asiasisältöön.

192 §. *Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä, tieliikenteen valvontalaitteita ja yrittäjäkuljettajan työaikaa käsittelevät ja valvovat viranomaiset.* Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että momentissa viitataan lähetettyjä kuljettajia koskevien säännösten määräytyvän työntekijöiden lähettämisestä annetusta laista, jota Suomessa valvoo työsuojeluviranomainen. Tämä ei vaikuta poliisi-, tulli- ja rajavartiolaitokselle lain 202 §:n 4 momenttiin ehdotettuun oikeuteen estää kuljetuksen jatkuminen, mikäli toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen Suomeen lähetetyllä kuljettajalla ei tienvarsitarkastuksessa ole esittää pyydettyä jäljennöstä paperilla tai sähköisessä muodossa IMI-järjestelmään tehdystä ilmoituksesta kuljettajien lähettämistä tieliikennettä koskevan alihankintasopimuksen perusteella, taikka todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, taikka kuljettajan kansainvälistä kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa.

197 §. *Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus.* Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle oikeus saada poliisin lisäksi Tullilta, Rajavartiolaitokselta ja työsuojeluviranomaiselta tiedot, jotka ovat välttämättömiä arvioitaessa palvelujen käyttäjien turvallisuuteen liittyvien lupaedellytysten täyttymistä tai tehtäessä muita vastaavia tässä laissa tarkoitettuja valvontatoimia. Tulli, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen ovat liikenteen palveluista annetun lain 42 §:n 1 momentin 9 kohdassa säädettyjä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomaisia, jotka valvovat poliisin ohella kyseisen lainsäädännön noudattamista. Koska muutosasetuksessa (EU) 2020/1055 muutetaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 ja 16 artikloita, joissa säädetään tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvontaviranomaisten velvollisuudesta tehdä henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoihin kohdistuvia tarkastuksia riskiperusteisesti, niin Liikenne- ja viestintävirastolla tulee olla kansallisessa rekisterissään kuljetusyrityksen riskiluokittamisen kannalta välttämättömät tiedot.

200 §. *Eräiden muiden viranomaistehtävien hoitaminen.* Pykälän 1 ja 2 momenttia ehdotetaan korjattavaksi, koska tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomainen Rajavartiolaitos on kirjoitettu sen vanhalla kirjoitusasulla pienellä kirjaimella.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi Liikenne- ja viestintäviraston oikeuteen saada poliisin lisäksi Tullilta, Rajavartiolaitokselta ja työsuojeluviranomaiselta välttämättömiä tietoja, jotka voivat johtaa 2 luvussa tarkoitettun luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen tai vaikuttavat lain 13 §:n mukaiseen henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitämiseen riskiyrityksenä. Ehdotuksella varmistetaan lupaviranomaisen tiedonsaanti kaikilta tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvojilta lupaviranomaiselle tarpeellisen tiedon osalta EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklan edellyttämällä tavalla. Tieliikenteen markkinalainsäädännön valvonnan ja liikenteenharjoittajan riskiluokittamiseksi on perusteltua, että tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön muut valvontaviranomaiset eli poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen toimittavat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen ja myöhemmin annettavan riskiluokituksen yhteistä laskentakaavaa koskevan komission täytäntöönpanosäädöksen edellyttämät tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle yrityksen riskiluokituksen tekemiseksi.

Lisäksi 3 momenttiin ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle velvollisuutta jakaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa mainitut tiedot valvontaviranomaisille eli poliisille, Tullille, Rajavartiolaitokselle ja työsuojeluviranomaiselle riskiperusteisen valvonnan suorittamiseksi. Henkilö- ja tavaraliikenteen lupaviranomaiselle Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluu jatkossa myös muutosasetuksen (EU) 2020/1055 velvoittamana EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa säädetty yrityksen riskiluokituksen tekeminen, johon tieliikenteen sosiaali- ja markkinalainsäädännön valvontaviranomaisten valvontatiedot vaikuttavat.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jonka tavoitteena on varmistaa, ettei ajopiirturin tiedoista ilmeneviä kuljettajan henkilötietoja käytetä väärin. Momentissa tarkennetaan yleisen tietosuoja-asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa henkilötietojen käsittelyä.

Muutosasetuksen (EU) 2020/1054 mukaisesti ajopiirturiasetuksen 7 artikla korvataan henkilötietojen käsittelemistä koskevalla yleistä tietosuoja-asetusta tarkentavalla kirjauksella, jolla jäsenvaltiot veloitetaan varmistamaan kuljettajan henkilötietojen käytön suoja tietyin ehdoin. Kuljettajan ajo- ja lepoajat tallentuvat digitaaliseen ajopiirturiin 56 päivän ajanjaksolta ja kuljettajan tulee säilyttää analogisen ajopiirturin levyt kuluvan vuorokauden ja edeltävien 56 päivän ajalta. Näihin henkilötietoja sisältäviin ajopiirturitietoihin on tilanteen mukaan kuljettajan lisäksi pääsy työnantajalla, korjaamolla ja tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomaisella. Jotta kyseisiä ajopiirturin tiedoista selviäviä kuljettajan henkilötietoja ei käytetä väärin tarkoituksiin, niin ajopiirturiasetuksen yhteydessä tapahtuva henkilötietojen käsittely saa

tapahtua ainoastaan sen toteamiseksi, että ajopiirturiasetusta, ajo- ja lepoaika-asetusta, EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta, EU:n tavaraliikennelupa-asetusta, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevaa asetusta, 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. Tämä ei kuitenkaan poista oikeutta ajopiirturin tietojen käyttämiseen erikseen muusta lainsäädännöstä tulevaan välttämättömään tietotarpeeseen viranomaistarkoituksessa.

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 7 momentti, jossa säädettäisiin ilmoitusvelvollisuus työ- ja elinkeinoministeriön tehtäväksi.

202 §. *Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot.* Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi poliisin lisäksi valtuudet myös Tullille ja Rajavartiolaitokselle ottaa kuljettaja-, yritys- tai korjaamokortti 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 ne ovat myös esitutkintaviranomaisia, niin niillä tulisi tarpeen vaatiessa olla myös mahdollisuus ottaa ajopiirturikortti haltuun. Tällä vähennetään hallinnollista taakkaa, joka koituu siitä, että toista valvontaviranomaista tulee pyytää suorittamaan kyseinen toimenpide.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jolla annetaan poliisi-, tull- tai rajavartiolaitokselle oikeus estää toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen Suomeen lähetettyä kuljettajaa jatkamasta ajoa, mikäli hänellä ei tienvarsitarkastuksessa ole esittää jäljennöstä paperilla tai sähköisessä muodossa työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 7 b §:ssä tarkoitettua IMI-järjestelmän kautta toimitetusta ilmoituksesta, todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta tai kansainvälistä kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa. Muutosasetuksen (EU) 2020/1057 1 artiklan 11 kohdan mukaisesti on liikenteenharjoittajan velvollisuus varmistaa, että kuljettajan saatavilla on paperisessa tai sähköisessä muodossa kopio IMI-järjestelmän kautta toimitetusta työntekijän lähettämisestä koskevasta ilmoituksesta sekä todisteet vastaanottavassa jäsenvaltiossa eli Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, kuten sähköinen kuljetusasiakirja tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettut todisteet sekä ajopiirturin tiedot ja erityisesti niiden jäsenvaltioiden maatunnukset, joissa kuljettaja oli harjoittaessaan kansainvälistä tiekuljetusta tai kabotaasiliikennettä, ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen rekisteröintiä ja rekisterien ylläpitoa koskevien vaatimusten mukaisesti. Vastaavasti kuljettajan velvollisuutena on säilyttää ja pitää mukana kyseiset tiedot ja pyydettyäessä esittää tiedot toimivaltaiselle viranomaiselle tienvarsitarkastuksen yhteydessä.

Lisäksi 4 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi velvollisuus poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle ilmoittaa viipymättä työsuojeluviranomaiselle tienvarsitarkastuksessa tai rajanylityspaikalla havaitsemastaan kuljettajan lähettämisestä koskevan ilmoituksen laiminlyönnistä. Työsuojeluviranomainen valvoo työntekijöiden lähettämisestä annettua lakia ja ehdotettua 7 b §:ssä tarkoitettua kuljettajien lähettämisestä tehtävää ilmoitusta ja määrää ilmoituksen laiminlyönnistä laiminlyöntimaksun.

Poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehellä on käytössään niille tavanomaisten tehtäviensä hoitoon kuuluvat voimankäyttöoikeudet, mikäli sellaisten käyttö olisi tarpeellista kuljettajan ajon jatkumisen estämiseksi. Tieliikennelain 182 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvo on pysäytettävä poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehen antamasta merkistä. Poliisimiehen voimankäyttöoikeuksista säädetään poliisilain 17 §:ssä, tullimiehen voimankäyttöoikeuksista säädetään tullilain 22 §:ssä ja rajavartiomiehen voimankäyttöoikeuksista säädetään rajavartiolain (578/2005) 35 §:ssä. Voimankäyttöoikeudet soveltuvat kaikkiin poliisi-, tulli ja rajavartiomiehen virkatehtäviin. Poliisilain 2 luvun 11 §:n mukaan, tullilain 13 §:n mukaan ja rajavartiolain 38 §:n mukaisesti poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehillä on vielä erikseen oikeus määrätä ajoneuvo pysäytettäväksi, siirtää ajoneuvo tai määrätä se siirrettäväksi, jos se on perusteltua tehtävän suorittamiseksi.

220 §. *Toiminnanharjoittajalupaa koskevat tiedot.* Pykälän 5 kohta ehdotetaan muutettavaksi, jotta toimivaltainen lupaviranomainen Liikenne- ja viestintävirasto saisi tallentaa toiminnanharjoittajalupia ja ilmoituksenvaraista toimintaa harjoittavia koskevat välttämättömät tiedot liikenneasioiden rekisteriin. Muutosasetuksessa (EU) 2020/1055 edellytetyn mukaisesti on muutettu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohtaa, jonka uusien alakohtien g, h ja i mukaisesti jäsenvaltioiden on tallennettava kansalliseen rekisteriinsä tiedot liikenteenharjoittajien ajoneuvojen rekisteritunnuksista, yrityksen palveluksessa edellisen vuoden 31 päivänä joulukuuta olleiden työntekijöiden lukumäärästä sekä yrityksen riskiluokituksesta tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Edellä mainitusta syystä johtuen ehdotetaan, että pykälään lisätään rekisterinpitäjälle oikeus tallentaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohdassa vaadittu tiedot liikenneasioiden rekisteriin.

242 §. *Luvan tai hyväksymispäätöksen 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 määräaikaista peruuttamisesta. Ajoneuvokohtainen lupa ja yhteisölupa 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.

EU:n 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.

Uudessa 6 momentissa säädettäisiin mahdollisuus peruuttaa vain yhden tai useamman liikenneluvan jäljennös 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.

Ehdotetun 6 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi peruuttaa yhden tai useamman jäljennöksistä enintään kolmen kuukauden määräajaksi, jos luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä. Samalla tavoin voitaisiin menettellä myös silloin, kun luvanhaltijalla on yksi tai useampi tässä laissa tarkoitettu ajoneuvokohdainen kotimaan tavaraliikennelupa. Peruutettavien lupien lukumäärä päätettäisiin luvan haltijan lupien kokonaislukumäärän ja rikkomusten vakavuuden perusteella. Sinä aikana, kun luvan jäljennöksiä on peruutettuina, ei luvan haltijalle myönnettäisi uusia liikennelupia eikä annettaisi yhteisöluvan jäljennöksiä.

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.

252 §. Hyvämaineisuuden menettäminen ja palautuminen. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi sisällön osalta siten, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklassa säädetyt henkilön hyvän maineen palauttamisen edellytykset sekä hyvän maineen palauttamisen hakemisen hakeminen sisällytettäisiin pykälään.

Pykälän 1 momenttia ehdotetaan tarkennettavaksi siten, että 8 §:ssä ja EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 ja 14 artikloissa säädettäisiin henkilön hyvämaineisuuden edellytysten ja sen menettämisen lisäksi henkilön hyvämaineisuuden palauttamisesta. Lisäksi käytettäisiin hyvän maineen menettäneen henkilön osalta ammattiin soveltumattomaksi julistamisen kuvausta EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen termistön mukaisesti.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa säädetään niistä edellytyksistä, joilla henkilön hyvä maine voidaan palauttaa ja siitä, miten hyvän maineen palauttamista voidaan hakea. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa säädetään, että henkilön hyvä maine voidaan palauttaa aikaisintaan yhden vuoden kuluttua siitä päivästä, jona hyvä maine menetettiin. Hyvän maineen palauttamista voisi hakea Liikenne- ja viestintävirastolta. Lisäksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa edellytetään, että henkilö on osoittanut osallistuneensa asianmukaiseen koulutukseen vähintään kolmen kuukauden ajan tai suorittaneensa tutkinnon liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä 1 olevassa 1 osassa luetelluista aihepiireistä. Kansallisesti edellä mainittua tutkintoa vastaa liikenneyrittäjätutkinto, joka on Liikenne- ja viestintäviraston järjestämä, helposti saatavilla oleva tutkinto, joka täyttää 14 artiklan vaatimukset ja jota edellytetään muutoinkin osoituksena henkilön ammatillisesta pätevyydestä. Lisäksi säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto poistaa 1 momentissa tarkoitetun merkinnän liikenneasioiden rekisteristä, kun henkilö voidaan katsoa jälleen ammattiin soveltuvaksi.

262 §. *Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen.* Pykälän 1 kohtaan lisättäisiin 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 törkeästä 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 pykälän 1 kohtaan lisättäisiin kirjaus, jonka mukaan kuljetuksen suorittaja, joka tahallaan tai törkeästä 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 tieosuuksien sekä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisen kabotaasiliikenteen rikkomusseuraamukset. Molempiin kuljetuksiin sovellettaisiin kansallisesti samoja aika- ja kuljetusmäärärajoituksia, siten kuin on säädetty EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa kabotaasiliikenteen harjoittamisen edellytyksistä.

Rangaistussäännöksen tarvetta harkittaessa on otettu huomioon teon haitallisuus sekä vahingollisuus. Erityisesti tarkastelussa on kiinnitetty huomiota kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavien peräkkäisten matkojen määrään ja toistuvuuteen. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan rajaus kolmeen matkaan seitsemän päivän kuluessa kansainvälisestä kuljetuksesta, kuten myös lastin purkuvaatimus seitsemän päivän sisällä sekä neljän päivän rajoitus toimia samassa jäsenvaltiossa samalla kalustolla lastin purun jälkeen, korostavat toiminnan väliaikaisuutta. Mikäli näitä aika- ja kuljetusmäärärajoituksia rikotaan, ei kyse ole enää väliaikaisesta kuljetustoiminnasta 8 artiklan edellytysten mukaisesti. Kuljetus Suomeen ja Suomen sisäinen kuljetus olisi osoitettava rahtikirjalla, kuljetustilauksella tai muulla luotettavalla todisteella. Asianmukaisten kansallisten rangaistussäännösten avulla pyrittäisiin estämään väärinkäytöksiä sekä harmaan talouden syntymistä alalle. Lisäksi tavoitteena olisi vahvistaa valvontaa.

Oikeusvarmuuden näkökannalta on erityisen tärkeää, että kaikki osapuolet, niin kuljetusyritys, kuljetuksen tilaaja Suomessa, kuin valvojatkin tietävät jo ennakolta mahdollisimman tarkasti, millä edellytyksillä yhdistettyjen kuljetusten kabotaasiliikennettä voidaan laillisesti harjoittaa. Ilman rangaistussäännöstä teon vahingollisuus kuljetusmarkkinoiden tasapuoliselle toiminnalle sekä harmaan talouden kitkemiselle jäisi vähäiseksi, ellei jopa olemattomaksi.

Lisäksi säännöksen 5 kohdassa olevat kaikkia säännöskohtia koskevat tuomitsemiskäsky, toissijaisuuslauseke sekä rangaistusuhka erotettaisiin omaksi 2 momentikseen teknisenä korjauksena.

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

Rangaistussäännös on nähty tarpeelliseksi toimenpiteeksi, jolla varmistetaan, että henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja rekisteröivät moottorikäyttöisen ajoneuvonsa luvanvaraiseen käyttöön ja yksinomaiseen hallintaan. Uusi ehdotettu rangaistussäännös parantaisi erityisesti liikenteen valvojen keinoja määrätä seuraamus väärästä rekisteröinnistä, mikä on nykyisin nähty tienvarsivalvonnassa hankalaksi ja epäselväksi. Samoin liikenteessä käytettävän moottorikäyttöisen ajoneuvon puutteellisen rekisteröinnin sanktiointi selkeyttäisi rekisteröintiasiaa henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijoille sekä 16 §:ssä tarkoitetuille palveluntarjoajille.

Kyseisellä ehdotetulla seuraamuksella voidaan varmistaa tehokkaammin, että kyseinen moottorikäyttöinen ajoneuvo on vakuutettu kaupalliseen liikenteeseen henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijalle tai 16 §:ssä tarkoitettulle palveluntarjoajalle. Sakkorangaistuksen on arvioitu olevan oikeasuhtainen toimi teon haitallisuuteen, vahingollisuuteen ja moitittavuuteen nähden. Mikäli valvontaviranomaisella ei ole käytössään sakonuhkaa asianmukaisen rekisteröinnin varmistamiseksi, niin kyseisellä vaatimuksella ei arvion mukaan olisi haluttua käytännön vaikutusta. Kyseisen teon rangaistavaksi säätäminen on nähty yhteiskunnan kannalta tarpeelliseksi, koska ilman mahdollisia seuraamuksia voisi henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltija tai 16 §:ssä tarkoitettu palveluntarjoaja käyttää liikenteessä edelleen vapaasti jonkun toisen hallintaan rekisteröityä moottorikäyttöistä ajoneuvoa.

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

Ehdotettu 262 a § tulisi voimaan 21.5.2022.

263 §. Kuljetuksen tilausrikkomus. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi teknisiä korjauksia liittyen sanajärjestykseen sekä siihen, että pykälän 1 momentissa viitataan ainoastaan 14 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohtiin. Näin ollen 14 §:n 2 momentin uudeksi 3 kohdaksi lisättyä tavarankuljetuksen ylikuormien selvitysvelvollisuutta ei olisi pidettävä 1 momentin mukaisena kuljetuksen tilausrikkomuksena. Pykälän 1 momentin jälkimmäisessä virkkeen toimenpiteistä luopumista koskeva säännös ehdotetaan erotettavaksi 1 momentista uudeksi 4 momentiksi.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa säädetään ylikuorman vastaanottaneen sekä maksaneen tilaajan tai tämän edustajan vastuista ja seuraamuksista. Kyseinen tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja voidaan katsoa vastuulliseksi 14 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaisen selvitysvelvollisuuden laiminlyönnistä johtuvaan kuljetuksen tilausrikkomukseen tilanteessa, jossa se on vastaanottanut kuljetuksen suorittajan kuljettaman ylikuormaa sisältävän kuljetuksen, vaikka se on tiennyt, tai sen on pitänyt tietää kuljetuksen suorittajan ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan ylittyvän kuljetussopimuksen mukaisen kuorman kuljettamisessa. Näin toimiessaan tavarankuljetuksen maksanut tilaaja tai tämän edustaja voidaan tuomita kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon, joka on arvioitu olevan teon haitallisuus, vahingollisuus, vaarallisuus ja moitittavuus nähden oikeasuhtainen toimi. Kyseisen teon rangaistavaksi säätäminen on nähty yhteiskunnan kannalta tarpeelliseksi, koska ilman mahdollisia seuraamuksia, kuljetuksen maksanut tilaaja voisi ottaa vastaan ylikuormia entiseen tapaan eikä ylikuormilla ajamista saataisi vähennettyä.

Tavarankuljetuksen maksanut tilaaja vapautuu kuljetuksen tilausrikkomuksesta ylikuormien vastaanottamisen osalta tilanteessa, jossa se on 14 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaisesti selvittänyt, ettei kuljetuksen suorittaja kuormaa eikä kuljeta ylikuormia, mutta kuljetuksen suorittaja on tästä huolimatta kuormannut kuljetussopimuksen mukaisen kuorman ajoneuvoonsa ylittäen

ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan, eikä tilaaja ole tätä voinut tietää, eikä luotettavasti kuormaa vastaanottaessaan ole pystynyt sitä mistään tarkistamaan. Ainoastaan näin toimissaan tavarankuljetuksen tilaaja on voinut vastaanottaa kyseisen kuljetussopimuksen mukaisen ylikuorman vilpittömässä mielessä ilman mahdollisuutta vaikuttaa kuljetuksen suorittajan kuormaukseen tai olematta tietoinen ylikuormauksesta.

Ajoneuvon suurimmalla sallitulla kokonaismassalla tarkoitetaan tieliikenteessä hyväksyttyä suurinta sallittua kuormatun ajoneuvon painoa. Ylikuormamaksusta annetun lain 4 §:ssä on määritetty, että ylikuormamaksu määrätään ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän sallitun kokonaismassan ylittävistä massasta siltä osin kuin ylitys on enemmän kuin viisi prosenttia sallitusta kokonaismassasta. Kyseistä enintään viiden prosentin ylityksen sallimista kokonaismassasta 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 EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen rikkomista. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 momentti niin, että tavarankuljetuksen lähettäjä, huolitsija, hankkija tai alihankkija voitaisiin tuomita kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon, mikäli hän tahallaan tilaa tavarankuljetuksen siitäkin huolimatta, että hän on ollut tietoinen tai olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että tilattuihin kuljetuspalveluihin liittyy EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen rikkomista. Muutoksen tarkoituksena on täsmentää rangaistussäännöstöä niin, että tahallisista rikkomuksista koituvat sanktiot koskisivat kuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan lisäksi myös kuljetusketjun muita toimijoita EU-asetuksen vaatimuksen mukaisesti.

267 §. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi 3 kohta, jonka mukaisesti kuljetuksen tilaaja, aikataulun laatija tai muu henkilö, joka tietoisesti on edellyttänyt kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä voida noudattaa, tuomitaan kuljetuksen tilaaja, aikataulun laatija tai muu henkilö, joka tietoisesti on edellyttänyt kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä voida noudattaa, pykälän 1 momentin mukaisesti. Muuksi henkilöksi katsotaan myös se, joka on aikataulua laatimatta muutoin edellyttänyt määrättyä toimitusaikaa. Käytännössä liikenteen palveluista annetun lain rangaistussäännöksiin palautetaan entinen tieliikennelain (267/1981) 105 a § teknisin muutoksin.

Kuljetuksen tilaajalla, aikataulun laatijalla tai muulla henkilöllä, joka tietoisesti on edellyttänyt kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä voida noudattaa, on niin halutessaan mahdollisuus vaikuttaa kuljetajan ajo- ja lepoaikojen noudattamiseen tai niiden rikkomiseen. Tilaaajalla on käytössään erilaisia keinoja painostaa kuljettajaa rikkomaan ajo- ja lepoaikoja kuljetuksen nopeuttamiseksi. Merkittävin keino on kuljetussopimuksen purkamisen uhka, jonka taloudelliset vaikutukset ovat merkittäviä. Kuljetuksen tilaajalle tai muulle henkilölle, joka tietoisesti on edellyttänyt kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä ole voitu noudattaa, tarvittaessa määrättävää sakkorangaistusta voidaan pitää teon haitallisuus, vahingollisuus, vaarallisuus ja moitittavuus huomioiden oikeasuhtaisena toi-

mena, millä voidaan myös ennaltaehkäistä kuljettajien ajo- ja lepoaika-rikkomuksia ja liikenne-onnettomuuksia. Kyseisen teon rangaistavaksi säätäminen on nähty yhteiskunnan kannalta tarpeelliseksi, koska ilman mahdollisia seuraamuksia, kuljetuksen tilaaja, aikataulun laatija tai muu henkilö, joka tietoisesti on edellyttänyt kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä voida noudattaa, voisi määritellä kuljetuksen suorittajan aikataulun ennalta liian tiukaksi ilman todellista uhkaa seuraamuksista.

7.2 Laki työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta

Esityksessä ehdotetaan, että työntekijöiden lähettämisestä annetun lain (743/2020) voimaantulosäännöksen 2 momenttia sovellettaisiin tiekuljetusalan työhön 31.1.2022 asti. Lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivin (EU) 2018/957 implementoinnin yhteydessä tehty lakimuutosten voimaantulorajaus 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 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin mukaisten valvontavaatimusten osalta ja jossa vahvistetaan lähetettyjen työntekijöiden direktiiviin ja lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiiviin 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 tulevat huomioitavaksi 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 momentissa, 5 a §:ssä, 6 a §:ssä, 7 §:ssä, 7 a §:ssä ja 14 §:ssä. Nämä muutokset tulivat voimaan 1.12.2020.

Ehdotetulla voimaantulosäännöksen muutoksella saatettaisiin edellä mainitut säännökset sovellettavaksi myös tiekuljetusalan ja siten tiekuljetusalan lähetetyt työntekijät yhdenvertaiseen asemaan muiden lähetettyjen työntekijöiden kanssa työehtojen ja palkan määräytymisessä. Näitä säännöksiä sovellettaisiin 1.2.2022 alkaen.

Ennen 1.2.2022 Suomessa lähetettyinä työntekijöinä tiekuljetusalan työssä oleviin sovellettaisiin mainittuna ajankohtana voimassa olleita säännöksiä kuuden kuukauden siirtymäajan lukuun ottamatta 4 a §:ää, jonka työnteon kestoä koskevaa laskentasääntöä sovellettaisiin jo 1.2.2022. Siten lähetetyn työntekijän työnteon kesto Suomessa tulisi ottaa huomioon 1.2.2022 alkaen myös tilanteissa, joissa työntekijä on lähetetty Suomeen jo ennen mainittua päivää. Lähetetyn työntekijän työnteon huomioiminen välittömästi lain tultua voimaan edistää direktiivin tarkoituksen toteutumista.

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

7.3 Laki työntekijöiden lähettämisestä

1 §. Soveltamisala. Pykälän 1 ja 2 momentti vastaisivat voimassa olevaa lakia. Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi lain soveltamisen rajoituksesta tieliikenteen kuljetuspalvelujen alihankintatilanteissa. Ehdotuksen mukaan lakia ei sovellettaisi tieliikenteen kuljetuksia harjoittavien yritysten alihankintana tehtäviin tiettyihin kuljetuksiin ja niiden kuljettajiin.

Pykälän 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 purkaminen ja lastaaminen sallittaisiin näissä kuljetuksissa pykälän 4 ja 5 momentin mukaisesti 2 §:n 10 ja 11 kohdassa tarkoitetuissa kuljetuksissa. Tavaraliikenteessä kuljettaja saa suorittaa yhden kuormaamisen ja/tai purkamisen jäsenvaltioissa ja/tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa. Tällöin edellytetään, että kuljettaja ei kuormaa ja pura tavaroita samassa Euroopan unionin jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei toteutettu lisätoimia, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, lisätoimia koskeva vapautus laajennetaan koskemaan enintään kahta muuta kuormaamista ja/tai purkamista. Tällöinkin edellytetään, että kuljettaja ei kuormaa ja pura tavaroita samassa Euroopan unionin jäsenvaltiossa. Henkilöliikenteessä kahdenvälisiä kuljetuksia suorittava kuljettaja saa ottaa kyytiin matkustajia kerran ja/tai jättää matkustajia kyydistä jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja ajaa. Tällöin edellytetään, että kuljettaja ei tarjoa henkilöliikennepalveluja läpikulkujäsenvaltion kahden sijaintipaikan välillä. Samaa edellytystä 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, että soveltamisalarajauksella 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 tulisivat sovellettavaksi työntekijöiden lähettämistä koskevat säännökset.

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

Lakia ei sovellettaisi 3 momentin 3 kohdan mukaan myöskään kahdenvälisiin kuljetuksiin, joissa kuljettaja suorittaa yhdistettyjen kuljetusten direktiivissä määritellyn yhdistetyn kuljetuk-

sen aloittavan tai lopettavan maantieosuuden 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. Tämän esityksen ehdotuksilla ulotettaisiin jatkossa kabotaasiliikenteen sääntöjen soveltaminen myös kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten Suomessa tehtäviin tieosuuksiin. Lainkohdalla 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 1 kohdan soveltamisalarajausta ja 4 momentin aikarajaa kahdenvälisen kuljetusten tavara- ja henkilöliikenteen kuljetuksissa sallituille lisätoimille, toteutettaisiin kuljettajien osalta direktiivin (EU) 2020/1057 vaatimukset tietyjen kuljetuspalveluiden jättämisestä työntekijöiden lähettämistä koskevan direktiivin ja sen toimeenpanevan kansallisen lainsäädännön soveltamisen ulkopuolelle 1 artiklan 3 – 6 kohdan mukaisesti. 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 Euroopan unionin markkinoille tai osaan niistä. Lain 1 §:n 1 momentin mukaan lakia sovelletaan työ sopimuslain 1 luvun 1 §:ssä tarkoitetun työ sopimuksen 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 lähettävät yritykset riippumatta siitä onko yritys sijoittautunut EU:n alueelle vaiko kolmanteen maahan, soveltavat lähettämistilanteissa tätä lakia. Tämä täyttää myös muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 10 kohdan vaatimuksen.

Pykälän 4 – 6 momentissa säädettäisiin oikeudesta 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 täyttävät ajopiirturiasetuksen 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun rajanylitysten ja lisätoimien kirjaamisvaatimuksen, 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 kohdassa tarkoitettuihin lisätoimiin sovelletaan ainoastaan kuljettajiin, jotka käyttävät ajoneuvoja, joihin on asennettu älykäs ajopiirturi, josta säädetään mainitun asetuksen 8-10 artiklassa. Siten 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen kuljetusten lisätoimet olisivat vapautettuja työntekijöiden 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 momentissa säädettäisiin lisätoimista, joita on mahdollista tehdä 3 momentin 1 kohdassa tarkoitetussa kahdenvälisessä henkilökuljetuksessa. Kuljettajan on kyseisen kuljetuksen aikana mahdollista ottaa matkustajia kerran kyytiin ja jättää matkustajia kerran kyydistä taikka ottaa matkustajia kerran kyytiin tai jättää matkustajia kerran kyydistä toisessa valtiossa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen ettei kuljettaja tarjoa matkustajaliikennepalveluja läpikuljettajajäsenvaltion kahden sijaintipaikan välillä. Siten matkustajan ottaminen kyytiin ja kyydistä poistaminen eivät voisi tapahtua samassa Euroopan unionin jäsenvaltiossa, koska tällöin kyseessä olisi kabotaasikuljetus. Samaa sovelletaan paluumatkaan.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin lisätoimista, joita olisi mahdollisuus tehdä 3 momentin 1 kohdassa tarkoitetun kahdenvälisen tavarankuljetuksen aikana. Kuljettajalla olisi mahdollisuus suorittaa lisätoimena yksi kuorman lastaaminen ja/tai purkaminen Euroopan unionin jäsenvaltioissa, Euroopan talousalueen valtiossa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljetus ajetaan, edellyttäen, ettei kuljettaja ole lastannut ja purkanut kuormaa samassa Euroopan unionin jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei ole suoritettu edellä mainittuja lisätoimia, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, on kuljetuksen aikana mahdollista suorittaa enintään kaksi kuorman lastaamista ja/tai purkamista edellä mainituin edellytyksin. Tällöin lisätoimia koskeva vapautus laajennetaan kosemaan enintään kahta muuta kuormaamista ja/tai purkamista edellyttäen, että kuljettaja ei kuormaa ja pura tavaroita samassa Euroopan unionin jäsenvaltiossa.

Pykälän 7 momentti vastaisi voimassa olevan 3 momentin säännöstä lain soveltamisesta viranomaisten väliseen hallinnolliseen yhteistyöhön sekä taloudellisten ja hallinnollisten seuraamusten ja sakkojen valtioiden rajat ylittävään täytäntöönpanoon. Nämä säännökset ovat lain 6 ja 7 luvussa.

2 §. Määritelmät. Pykälään ehdotetaan otettavaksi kaksi uutta määritelmää uusien maantieliikenteen säännösten johdosta selkeyttämään lain soveltamista maantieliikenteen työhön ja kuljetuspalveluihin. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi kahdenvälisen henkilökuljetuksen ja kahdenvälisen tavarankuljetuksen 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 mukaan kahdenvälisellä tavarankuljetuksella tarkoitettaisiin kuljetussopimuksen perusteella tehtävää tavaroiden siirtoa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa määritellyn mukaisesta sijoittautumisjäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon tai kolmanteen maahan tai toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta sijoittautumisjäsenvaltioon.

4 a §. Työsuhteen lisäehdot pitkäaikaisessa lähettämisessä. Pykälän 1 momenttiin esitetään lisättäväksi täsmäntävä säännös tieliikenteen kuljetuspalvelujen alihankintatilanteista, 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 työntekoaika samoissa tehtävissä, jos myöhemmin lähetetty työntekijä olisi lähetetty tekemään samoja tehtäviä aikaisemman työntekijän sijasta. Lisäksi työnantajan tulisi ilmoittaa lähetettävälle työntekijälle ennen työnteon aloittamista, että lähetetty työntekijä korvaa aiemmin samaa työtä samassa paikassa tehneen lähetetyn työntekijän. Tällä toteutetaan muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 8 kohdan vaatimus. 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 kuljetuksiin liittyvien aikaisempien lähettämiskausien kanssa. Ehdotetun muutoksen jälkeen laskentasääntöä ei sovellettaisi tieliikenteessä alihankintana tehtävissä kuljetuksissa ja kuljetuspalveluita suorittaviin kuljettajiin. Lisäksi pykälään esitetään kielellisiä muutoksia.

7 §. *Ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä.* Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi tieliikenteen erityissääntelyn johdosta siten, että tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankinnassa tulisi sovellettavaksi ehdotetun 7 b §:n mukainen tiekuljetusalan erityinen ilmoitus alihankintatilanteissa IMI-järjestelmän kautta. Ehdotetulla lain 743/2020 voimaantulosäännöksen 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 tieliikennettä koskevan alihankintasopimuksen perusteella.* Uudessa pykälässä säädettäisiin tieliikenteen kuljetuspalvelujen tarjontaa koskevista alihankintatilanteista tehtävästä ilmoituksesta. Pykälän 1 momentin mukaan Euroopan unionin jäsenvaltioon sijoittautuneen lähetettävän 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) liikenteenharjoittajalle myönnetyn yhteisön liikenneluvan numero;
- 2) sen toimivaltaisen liikenteestä vastaavan henkilön tai muun yhteyshenkilön yhteystiedot sijoittautumisjäsenvaltiossa, jonka tehtävänä on vastata viranomaisten kyselyihin sekä vastaanottaa asiakirjoja tai ilmoituksia;
- 3) kuljettajan yksilöintiin tarvittavat henkilötiedot, henkilötunnus, asuinpaikan osoite ja ajokortin numero;
- 4) kuljettajan työsopimuksen alkamispäivä ja sopimukseen sovellettava lainsäädäntö;
- 5) lähettämisen suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä;
- 6) tiedot käytettävien moottoriajoneuvojen rekisteritunnuksista;
- 7) tieto siitä, onko palvelu tavaroiden tai matkustajien kuljetusta, kansainvälistä kuljetusta vai kabotaasikuljetusta.

Henkilötiedoilla tarkoitettaisiin pykälän 2 momentin 3 kohdassa lähetetyn kuljettajan nimeä ja henkilötunnusta tai muuta sellaista yksilöintitietoa, jolla lähetetyn työntekijän henkilöllisyys voidaan todentaa esimerkiksi matkustusasiakirjoista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tehtävästä täydennysilmoituksesta, jos 2 momentissa tarkoitettut 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. Pykälän 2 momenttiin esitetään lähetettyjen kuljettajien erityissääntelystä johtuvaa soveltamisalarajausta. Edustajan asettamisvaatimusta ei sovellettaisi alihankintana tehtäviin kuljetuspalveluihin ja lähettämistilanteisiin, joissa tulee sovellettavaksi ainoastaan uusi ehdotetun 7 b §:n mukainen ilmoitusmenettely IMI-järjestelmän 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 alihankintatilanteita ja siten edustajavaatimusta sovellettaisiin jatkossakin vuokratyöhön ja yritysryhmän sisäisiin siirtoihin ja kabotaasiliikenteeseen nykytilaa vastaavasti rajat ylittävissä lähettämisissä.

Ehdotettu muutos 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 on 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 c kohdan mukaan myös tietojen jälkikäteinen toimittaminen viranomaisen pyynnöstä kuljetuksen päättymisen jälkeen. Tästä ehdotetaan säädettäväksi 10 b §:ssä.

10 §. Velvollisuus pitää saatavilla tietoja lähetetyistä työntekijöistä Suomessa. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi 5 momentti, jossa säädettäisiin tieliikenteen kuljetuspalvelujen alihankintaan sovellettavat säännökset 10 §:ssä säädetyn osalta. Alihankintana suoritettaviin kuljetuksiin ja kuljettajiin sovellettaisiin vain 1 momentin 4 kohtaa työntekijän työnteke-oikeuden perusteesta ja muutoin ehdotettua 10 b §:ää tieliikenteen erityissääntelyn johdosta. Siten jatkossa 10 §:n 1 – 4 momentin säännöksiä sovellettaisiin tieliikenteen kuljetuspalveluihin, kun kyse on vuokratyöstä tai yritysryhmän sisäisestä siirrosta taikka kabotaasikuljetuksesta, ja lähettävän yrityksen tulee pitää saatavilla kirjallisesti Suomessa koko lähettämisen keston ajan nämä tiedot. Alihankintatilanteissa tulisi sovellettavaksi vain työnteke-oikeutta koskevan vaatimuksen soveltaminen ja uudessa 10 b §:ssä säädetty 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 työnteke-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 ja kolmansista maista lähetettäviin työntekijöihin.

10 a §. Tienvarsitarkastuksissa vaadittavat asiakirjat alihankinnassa. Uuden pykälän 1 momentissa säädettäisiin työnantajan huolehtimisvelvollisuudesta alihankintana suoritettavissa tieli-

kenteen kuljetuspalveluissa. Se koskisi tiettyjen asiakirjojen ja tietojen saatavilla pitämistä tienvarsitarkastuksissa. Työnantajan eli liikenteenharjoittajan velvollisuus olisi huolehtia siitä, että kuljetusten valvontaa varten tienvarsitarkastuksissa olisi valvontaviranomaisten saatavilla tietyt asiakirjat ja tiedot tukemaan tienvarsitarkastuksia. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamista valvovat liikenteen palveluista annetun lain ja työntekijöiden lähettämisestä annetun lain mukaisesti poliisi-, tulli- ja rajaviranomaiset sekä työsuojeluviranomainen. Riittävää olisi se, että vaadittavat asiakirjat olisivat saatavissa tarkastuksen yhteydessä joko paperilla tai sähköisessä muodossa. Vaadittavat asiakirjat ja tiedot olisivat ehdotuksen 1 kohdan mukaan jäljennös 7 b §:ssä tarkoitetusta ilmoituksesta työntekijöiden lähettämisestä tieliikennettä koskevan alihankintasopimuksen perusteella, 2 kohdan mukaan todisteet vastaanottavassa jäsenvaltiossa toteutettavasta kuljetuspalvelusta eli käytännössä rahtiasiakirja ja 3 kohdan mukaan ajopiirturin tiedot. Ehdotuksen mukaan yksinomaan työnantajan vastuulla olisi huolehtia siitä, että edellä mainitut asiakirjat ja tiedot ovat kuljetuksen aikana saatavilla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin puolestaan kuljettajan velvollisuudesta esittää valvontaviranomaisen pyynnöstä 1 momentissa tarkoitetut asiakirjat ja selvitykset tienvarsitarkastuksessa. Siten tienvarsitarkastuksen toteuttaminen edellyttäisi työnantajan huolehtimisvelvoitteen täyttämistä ja kuljettajan yhteistyötä viranomaisen kanssa asiakirjojen ja tietojen esittämisessä 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 todisteiden;
- 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 mainittu 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) kollien 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 tavarantoimittamisen 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 luovutettaessa perittävä jälkivaatimuksen määrä; d) tavarantoimittajan ilmoitettu arvo sekä sen perille toimittamiseen liittyvän erityyppisen etuuden arvo; e) lähettäjän tavarantoimittamisesta rahdinkuljettajalle antamat ohjeet; f) aika, jonka kuluessa kuljetus on sovittu saatettavaksi loppuun; g) luettelo rahdinkuljettajalle annetuista asiakirjoista.

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

EU:ssa 2024–2025 sovellettavaksi tuleva eFTI-asetus velvoittaa kaikki jäsenvaltioiden toimivaltuutensa nojalla tarkoituksenmukaiset 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 yhteentoimivuutta, 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 saadaan esiin 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 rahtitieto yleistyessään ja 2023 EU-liikkuvuuspaketin myötä EU-alueella käyttöön otettava GEN 2 älykäs ajonvalvontalaitte 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. Uuden pykälän 1 momentissa säädettäisiin työnantajan velvollisuudesta antaa tietoja työsuojeluviranomaiselle lähettämiskauden päättymisen jälkeen viranomaisen pyynnöstä. Pykälässä säädettäisiin siitä, mitä tietoja viranomaiselle tulisi antaa työntekijän maasta poistumisen jälkeen. Näitä tietoja olisivat työntekijän työehtoihin liittyvät tiedot, joista esitetään säädettäväksi 1–3 kohdassa. Pykälän 1 kohdan mukaan jälkikäteen olisi annettava tieto työntekijän työaikakirjanpidosta Suomessa tehdystä työstä, 2 kohdan mukaan todistus palkanmaksun suorittamisesta ja 3 kohdan mukaan tiedot työsuhteeseen sovellettavista työehdoista. Työsuojeluviranomaiselle tulisi kuljettajan lähettämiskauden jälkeen antaa tiedot pyydettyä myös kuljetuspalveluista 4 ja 5 kohdan perusteella. Työnantajan olisi annettava tieto kuljetuspalvelusta. Se tarkoittaisi käytännössä 10 a §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan rahtiasiakirjaa ja myös 10 a §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan ajopiirturin tietoja.

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

Ehdotuksilla toteutetaan muutospäätöksiin (EU) 2020/1057 1 artiklan 11 kohdan c alakohdan vaatimus. 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 lähettämisaikasta, 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-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 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.

18 §. Hallinnollinen yhteistyö. Pykälän 3 momentissa mainitun IMI-järjestelmän ilmaisutapaa ehdotetaan tarkennettavaksi uuden 7 b §:n johdosta.

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

Pykälän 1 momentin 1 kohtaan lisättäisiin 7 b §:ssä ehdotetun ilmoituksen tekemisen laiminlyönti. 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. Muutospäätöksiin (EU) 2020/1057 lähtökohta on se, että tiedot tulisi olla koko ajan ajantasaisina.

Pykälän 1 momentin 2 ja 3 kohta vastaisivat voimassa olevaa lakia. Työnantajalle, joka laiminlöisi uuden 4 kohdan mukaan pitää saatavilla 10 a §:n 1 momentissa tarkoitettuja asiakirjoja, tai uuden 5 kohdan mukaan laiminlöisi antaa tietoja työsuojeluviranomaiselle 10 §:ssä ja 10 b §:ssä säädetyn mukaisesti, voitaisiin määrätä laiminlyöntimaksu hallinnollisena seuraamuksena. Lain 10 §:n 4 momentissa säädetään lähetettävän yrityksen velvollisuudesta säilyttää 10 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot kaksi vuotta lähetettynä olon päättymisestä. Uudessa 10 b §:ssä

säädettäisiin lähettävän yrityksen velvollisuudesta antaa IMI-järjestelmän kautta pyydetty tiedot viimeistään kahdeksan viikon kuluessa pyynnön esittämisestä.

Momentin 5 kohdan muuttamisen tavoitteena on parantaa ja tehostaa työsuojeluviranomaisen valvontaedellytyksiä, koska tietojen toimittamisen laiminlyönti sanktioitaisiin kaikissa tapauksissa työntekijän lähettämisen päätyttyä. Tällä muutoksella työntekijöitä lähettävät yritykset saatettaisiin yhdenvertaiseen asemaan.

Tienvarsilla tarkastuksia suorittavat viranomaiset voivat liikenteen palveluista annetun lain 202 §:ään ehdotetun lisäyksen mukaisesti keskeyttää toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon sijoittuneen yrityksen Suomeen lähetetyn kuljettajan 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 keskeyttämismahdollisuus on tehokas toimenpide varmistamaan sen, että vaaditut tiedot ja asiakirjat esitetään.

7.4 Laki ylikuormamaksusta

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 saada ylikuormamaksun määrä kokonaan tai osaksi takaisin myös kuljetuksen tilaajalta, jos tämän toimenpide on johtanut siihen, että ylikuormaa on kuljetettu.

Myös pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan esitettyä laajennusta kuljetuksen tilaajaan. Kyseisellä lisäyksellä varmistetaan ylikuormamaksun korvausvastuun siirtyminen tarvittaessa myös kuljetuksen tilaajalle, koska kuljetustehtävän antaja ei välttämättä ole tilaaja, joka on tietoisesti hyväksynyt ylikuormatun kuljetuksen tapahtuvan.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Yhtenäisen riskiperusteisen maanteiden 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. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin muutokset saattavat vielä aiheuttaa tarpeita säätää nykyistä tarkemmin valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta. Liikenteen palveluista annetun lain 43 §:n 3 momentin mukaisesti valtioneuvoston asetuksella voidaan tarpeen vaatiessa säätää valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 1.2.2022.

Liikenteen palveluista annetun lain 3 §:n 1 momenttiin ehdotetaan myöhempää voimaantuloa koskien kokonaismassaltaan 2,5 – 3,5 tonnisten ajoneuvojen tavaraliikennelupaa kansainvälisessä liikenteessä. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 23 artiklaan lisättävän kohdan mukaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta ei sovelleta ennen 21.5.2022 niihin yrityksiin, jotka harjoittavat kansainvälistä maanteiden tavaraliikennettä yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, jollei sijoittautumisjäsenvaltion lainsäädännössä toisin säädetä.

Liikenteen palveluista annetun lain 5 §:n 1 momenttiin ehdotetaan säännöstä siitä, että yritys- ja yhteisölain mukainen Y-tunnus on jatkossa henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytys. Niiden henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoiden, joille ei ole lain voimaan tullessa annettu Y-tunnusta, tulee hankkia se viimeistään 30.4.2022.

Liikenteen palveluista annetun lain 16 §:ään ehdotetaan lisättäväksi säännös palveluntarjoajan velvollisuuteen hankkia yritys- ja yhteisölain mukainen Y-tunnus. Niille 16 §:ssä tarkoitetuille palveluntarjoajille, joille ei ole lain voimaan tullessa annettu Y-tunnusta, tulee hankkia se viimeistään 30.4.2022.

Liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 2 momentissa ehdotetaan, että henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Lisäksi tämän velvoitteen laiminlyönnistä on ehdotettu uutta rangaistussäännöstä 262 a §. Edellä mainitut säännökset on ehdotettu tulevan voimaan 21.5.2022. Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan sekä 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan, joka ei täytä liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 2 momentissa säädettyä vaatimusta, tulee huolehtia, että sen ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaaisessa hallinnassa, ja että tämä on merkitty liikenneasioiden rekisteriin säännösten voimaan tullessa 21.5.2022.

10 Toimeenpano ja seuranta

Hallituksen esityksessä ehdotetut yritysten välistä tervettä kilpailua ja reiluja työmarkkinoita edistävät kirjaukset ovat osana harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan toimenpideohjelmalla vuosille 2020–2023. Toimenpiteiden etenemistä seurataan sisäministeriön vetämässä toimeenpanoryhmässä.

11 Suhde muihin esityksiin

Hallituksen esitys laeiksi ilmailulain (864/2014) ja siihen liittyvien lakien muuttamisesta annetaan eduskunnalle syksyn 2021 aikana. Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi ilmailulakia, liikenteen palveluista annettua lakia, sähköisen viestinnän palveluista annettua lakia ja rikoslakia. Myös hallituksen esityksessä laeiksi ilmailulain (864/2014) ja siihen liittyvien lakien muuttamisesta muutetaan liikenteen palveluista annetun lain 242 § sellaisena kuin se on laissa 1256/2020.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Esitys sisältää perustuslaissa elinkeinovapaudesta, omaisuuden suojasta ja sopimusvapaudesta, henkilötietojen suojan, liikkumisvapauden ja henkilökohtaisen koskemattomuuden sekä säädösvallan siirrosta säädetyn kannalta merkityksellisiä ehdotuksia.

12.1 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 EU:n perusoikeuskirjaan. Sen 16 artiklan mukaan elinkeinovapaus tunnustetaan unionioikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti. Euroopan ihmisoikeussopimuksen 1. lisäpöytäkirjan 1 artikla suojaa omaisuudensuojaa ja sen on katsottu suojaavan välillisesti myös elinkeinotoimintaa. Kyseistä oikeutta voidaan rajoittaa laajasti lailla julkisten intressien turvaamiseksi.

Lupaehdot ja luvan peruuttaminen

Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan⁴⁹ katsonut, että laissa säädettävien 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 myöntämiselle asetettu uusi edellytys on kuvattu säännöksessä tarkkarajaisesti ja täsmällisesti. Vaatimus on luvanhakijan kannalta ennustettava. Muut henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisestä koskevaan 5 §:ään ehdotetut 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 määritetty.

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

⁴⁹ PeVL 19/2002.

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. 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. Lupaehdoja 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 säädettävän rekisteröitymisvelvollisuuden valtiosääntöoikeudellisesti luvanvaraisuuteen ja tarkastellut tällaista sääntelyä perustuslaissa turvatun elinkeinovapauden ja elinkeinotoiminnan luvanvaraistamiselle asetettujen vaatimusten näkökulmasta.

Ehdotettu liikenteen palveluista annetun lain 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 liikenteen palveluista annetun lain 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 hakeutua tälle alalle.

Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti

Liikennelupien ajoneuvokohtaisuudesta luovuttiin liikenteen palveluista annetun lain voimaantulon yhteydessä, joskin tavaraj- ja henkilöliikenneluvan haltijalla tulee kuitenkin olla vähintään se määrä ajoneuvokohtaisia liikennelupia kuin mikä yrityksellä on ajoneuvoja yhtä aikaa suorittamassa luvanvaraista liikennettä. Muutoksen yhtenä tavoitteena oli helpottaa ajoneuvojen käytön joustavuutta. Ajoneuvon ja luvan haltijan kytkeminen yhteen onkin aiemmissa perusteluissa nähty rajoittavan ajoneuvojen käyttöä. Riittävänä keinona varmistua ajoneuvon asianmukaisesta rekisteröinnistä on nähty liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n mukainen taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja liikenteen palveluista annetun lain 16 §:ssä tarkoitettujen palveluntarjoajan velvollisuus huolehtia, että sen liikenteessä käyttämä moottorikäyttöinen ajoneuvo on rekisteröity liikenteen palveluista annetun lain 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 tarkoitettujen palveluntarjoajan kohdalla, joka harjoittaa tavaraliikennettä kokonaismassaltaan 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 tarkoitettujen 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.

Liikenteen palveluista annetun lain 17 §:ään ehdotettu henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan ja liikenteen palveluista annetun lain 16 §:ssä tarkoitettujen 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 liikenteen palveluista annetun lain 16 §:ssä tarkoitettujen palveluntarjoajan yksinomaiseen hallintaan ainoastaan vahvistaa sen, että kuljetusyrityksen merkittävä tuotantoväline on merkitty liikenneasioiden rekisterissä kuuluvaksi sen liiketoimintaan.

Kabotaasiliikenteen säännöt yhdistettyjen kuljetusten tieosuuksiin

Elinkeinovapauden kannalta merkityksellinen kohta tässä esityksessä on EU:n tavaraliikennelupa-asetukseen tehdyn muutoksen mahdollistamasta kabotaasiliikenteen sääntöjen soveltamisesta kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten tieosuuteen. Kyseinen kabotaasiliikenteen sääntöjen soveltaminen lisittäisiin liikenteen palveluista annettuun lakiin. 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 kulje-

tusten vapautusta kabotaasiliikenteen säännöstä on järjestelmällisesti käytetty kabotaasiliikenteen väliaikaisen luonteen kiertämiseksi ja perusteena ajoneuvojen jatkuvalle käytölle muussa jäsenvaltiossa kuin yrityksen sijoittautumisjäsenvaltiossa. Tällaiset hyvän kauppatavan vastaiset käytännöt johtavat kuljettajien sosiaaliseen polkumyyntiin ja vaarantavat kabotaasiliikennettä koskevan oikeudellisen kehityksen noudattamisen. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisen kabotaasiliikenteen sääntöjen noudattamista myös yhdistettyjen kuljetusten tieosuuk-sissa ollaan esityksessä pidetty tarkoituksenmukaisena ja perusteltuna.

Eräät jäsenvaltiot ovat vieneet EU:n tuomioistuimen ennakkoratkaisumenettelyyn ratkaistavaksi merkittävän määrän kanteita⁵⁰ 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 esitettyjen arvioiden mukaan vastoin EU:n 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 lepoaikaansa, 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 EU:n 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 tyhjiä ajoneuvoilla sekä hiilidioksidipäästöjä. Kanteiden mukaan vaatimukset eivät ole linjassa EU:n ympäristö- ja ilmastomuutospolitiikkaa koskevia toimien ja erityisesti Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaan (European Green Deal) sisältyvien ja Euroopan neuvoston vahvistamien tavoitteiden kanssa.

Mahdollinen oikeustapausten uhka EU:ssa on ollut tiedossa jo lainsäädäntöä valmisteltaessa, joten Euroopan 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.

⁵⁰ 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.

12.2 Omaisuuden suoja ja sopimusvapaus

Lähetettyjen kuljettajien erityissääntely

Työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että muutosten voimaantulosäännöstä sovellettaisiin tiekuljetusalan työhön 31.1.2022 asti. Voimaantulosäännöksen perusteella soveltamisalan ulkopuolelle jäivät maantieliikenteen työssä palkkausta, kustannusten korvausta, pitkäkestoista lähettämistä, ennakoilmoituksen täsmennystä ja vuokratyötä koskevat lisäykset ja muutokset. Näistä säädetään lain 4 a §:ssä, 5 §:n 1–4 momentissa, 5 a, 6 a, 7, 7 a ja 14 §:ssä. Nämä muutokset saatettaisiin sovellettavaksi tiekuljetusalan työhön 1.2. 2022 alkaen. Kuuden kuukauden siirtymäaikaa sovellettaisiin ennen 1.2.2022 Suomessa lähetettyinä työntekijöinä tieliikenteen alan työssä oleviin. Ehdotuksella saatettaisiin tiekuljetusalan lähetetyt työntekijät yhdenvertaiseen asemaan muiden lähetettyjen työntekijöiden kanssa työehtojen ja palkan määräytymisessä.

Esitys on merkityksellinen EU:n toiminnasta tehdyn sopimuksen mukaisten palveluiden tarjoamisen vapauden (SEUT 56 ja 57 artikla) kannalta ja liittyy myös EU:n perusoikeuskirjan 20 artiklaan yhdenvertaisuudesta.

Säätämisyjärjestyksen kannalta merkityksellisin vaikutuksiltaan on työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 5 a §:n 1 momentin säännös. Suojasäännös tulisi sovellettavaksi tilanteissa, joissa työntekijän lähtöjäsenvaltiossa työnantajalla ei ole joko lain tai käytännön perusteella velvoitetta kustantaa lähettämisestä aiheutuvia lisäkustannuksia lähetetylle työntekijälle työntekomaa-han 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 työnantajajan 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-suojasäännöksellä 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 hallituksen esityksen (HE 71/2021 vp) 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. Varallisuus oikeudellisten 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 tällaistakin omaisuuden suojaan puuttuvaa sääntelyä perusoikeuksien yleisten rajoitus-edellytysten, 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 voimaantulo ei muodostu ongelmalliseksi omaisuuden suojan kannalta.

12.3 Henkilötietojen suoja

Perustuslain 10 §:ssä turvatun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta esityksessä on ajopiirturista saatavien henkilötietojen käsittelyyn liittyvä ehdotus liikenteen palveluista annetun lain 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.

Perustuslakivaliokunta on yleisen tietosuoja-asetuksen jälkeisessä lausuntokäytännössään ottanut kantaa henkilötietojen käsittelyä koskevan erityissääntelyn tarpeeseen. Valiokunta on todennut, että henkilötietojen suojan toteutuminen tulisi jatkossa ensisijaisesti taata yleisen tietosuoja-asetuksen ja sitä täydentävän ja täsmentävän tietosuojalain nojalla. Valiokunta on myös lausunnoissaan (PeVL 14/2018 vp ja PeVL 2/2018 vp) korostanut, että kansallisen erityislainsäädännön säätäminen tulisi varata vain tilanteisiin, joissa se on yhtäältä sallittua tietosuoja-asetuksen kannalta ja toisaalta välttämätöntä henkilötietojen suojan toteuttamiseksi perustuslainmukaisella tavalla. Perustuslakivaliokunnan lausunnon (PeVL 14/2018) mukaan tietosuoja-asetuksen yksityiskohtainen sääntely mahdollistaa myös viranomaistoiminnan sääntelyn osalta aikaisempaa sääntelymallia huomattavasti yleisemmän, henkilötietojen suojaa ja käsittelyn perusteita sääntelevän lakitasoisen sääntelyn.

Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaan käsittelyn ollessa tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi on käsittelyn perustasta säädettävä joko unionin oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Lainsäädäntö voi sisältää erityisiä säännöksiä, joilla mukautetaan asetuksen sääntöjen soveltamista. Tällaiset erityiset säännökset voivat koskea muun muassa yleisiä edellytyksiä, jotka koskevat rekisterinpitäjän suorittaman tietojenkäsittelyn lainmukaisuutta; käsiteltävien tietojen tyyppiä; asianomaisia rekisteröityjä, yhteisöjä joille ja tarkoituksia joihin henkilötietoja voidaan luovuttaa; käyttötarkoitussidonnaisuutta; säilytysaikoja; sekä käsittelytoimia ja käsittelymenettelyjä, mukaan lukien laillisen ja asianmukaisen tietojenkäsittelyn varmistamiseen tarkoitetut toimenpiteet.

Kansallinen liikkumavara poikkeamiselle yleisestä tietosuoja-asetuksesta pohjautuu keskeisiltä osin yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c ja e alakohtiin. Nämä ovat tilanteita, joissa henkilötietojen käsittely perustuu rekisterinpitäjän lakisääteiseen tehtävään taikka kun käsittely on tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi. Ehdotuksessa liikenteen palveluista annetun lain 200 §:n 4 momenttiin on kyse yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaan perustuvasta henkilötietojen käsittelystä, joka on tarpeen rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi.

Muutosasetuksella (EU) 2020/1054 muutettiin ajopiirturiasetuksen 7 artiklaa koskien tietosuojaa. Artiklassa jäsenvaltioita veloitetaan varmistamaan, että ajopiirturiasetuksen yhteydessä tapahtuva henkilötietojen käsittely toteutetaan ainoastaan sen toteamiseksi, että ajopiirturiasetusta, ajo- ja lepoaika-asetusta, EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta, EU:n tavaraliikennelupa-

asetusta, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevaa asetusta, 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. Ajopiirturiasetus on voimassa jäsenvaltioissa sellaisenaan, joten kansallinen kirjaus ehdotetaan tehtäväksi henkilötietojen suojan varmistamiseksi, niin että jollei muussa laissa toisin säädetä, voidaan ajopiirturista saatavia henkilötietoja käyttää ainoastaan edellä mainittujen EU-asetusten ja direktiivien noudattamisen toteamiseksi.

Liikenteen palveluista annetun lain 200 §:n 4 momenttiin ehdotetaan säännöstä, jolla ajopiirturista saatavien henkilötietojen käyttö rajattaisiin koskemaan momentissa erikseen lueteltujen säädösten noudattamisen valvontaa varten. Ehdotettu säännös olisi mahdollista antaa yleisen tietosuoja-asetuksen kansallisen liikkumavaran puitteissa. Kuljettajan ajo- ja lepoajat tallentuvat digitaaliseen ajopiirturiin 56 päivän ajanjaksolta ja kuljettajan tulee säilyttää analogisen ajopiirturin levyt kuluvan vuorokauden ja edeltävien 56 päivän ajalta. Näihin henkilötietoja sisältäviin ajopiirturitietoihin on pääsy työnantajalla, korjaamolla ja tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomaisella. Jotta kyseisiä ajopiirturin tiedoista selviäviä kuljettajan henkilötietoja ei käytetä väärin, niin ajopiirturiasetuksen yhteydessä tapahtuva henkilötietojen käsittely saa tapahtua ainoastaan liikenteen palveluista annettuun lakiin erikseen määritettyjen EU-asetusten ja direktiivien noudattamisen toteamiseksi. Tämä ei kuitenkaan poista ajopiirturin tietojen käyttämistä erikseen muusta lainsäädännöstä kuten rikoslaista (39/1889), turvallisuustutkinasta annetusta laista (525/2011) tai esitutkintalaista (805/2011) tulevaan välttämättömään tietotarpeeseen.

12.4 Liikkumisvapaus ja henkilökohtainen koskemattomuus

Lähetetyn kuljettajan ajon jatkamisen estämisessä Suomessa voidaan nähdä olevan yhteys perustuslain 9 §:ssä mainittuun liikkumisvapauden rajoittamiseen. Perustuslain 9 §:n 1 momentissa säädetään, että Suomen kansalaisella ja maassa laillisesti oleskelevalla ulkomaalaisella on vapaus liikkua maassa. Ajon estämiseen käytetään mahdollisesti myös voimakeinoja, jolloin yhteys voidaan nähdä myös perustuslain 7 §:ään henkilökohtaisesta vapaudesta ja koskemattomuudesta. Perustuslain 7 §:ssä ihmisen henkilökohtaiseen koskemattomuuteen ei saa puuttua eikä vapautta riistää mielivaltaisesti ilman laissa säädettyä perustetta.

Liikenteen palveluista annetun lain 202 §:ään ehdotetussa uudessa 4 momentissa poliisi-, tullitai rajavartiolaitos voisi jatkossa estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen Suomeen lähetetyllä kuljettajalla ei tienvarsitarkastuksessa ole esittää jäljennöstä paperisessa tai sähköisessä muodossa IMI-järjestelmän kautta toimitetusta kuljettajan lähettämistä koskevasta ilmoituksesta, taikka todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, taikka kuljettajan kansainvälistä kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa. Kyseiset ajoneuvossa mukana pidettävät asiakirjat määritetään muutosdirektiivin (EU) 2020/1057 kuljettajien lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevia erityisiä sääntöjä käsittelevän 1 artiklan 11 kohdan b alakohdassa.

Ehdotuksen arvioidaan olevan oikeasuhtainen ja välttämätön toimi asian valvonnan kannalta, eikä vaadittavien asiakirjojen puuttuessa kansainvälistä ammattimaista tiekuljetusta ole syytä päästää jatkamaan matkaa, ennen lainmukaisen tilan todentamista. Kuljettajasta tehtävällä ilmoituksella työntekijöiden lähettämisestä tieliikennettä koskevan alihankintasopimuksen perusteella varmistetaan toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen lähetetyn työntekijän työnteko-oikeus. Liikenteenharjoittajan on mahdollista toimittaa puuttuvat kopiot vaadittavista asiakirjoista joko kuljettajalle tai suoraan valvontaviranomaiselle myös säh-

köisessä muodossa, jolloin asian käsittelyn voidaan odottaa olevan nopeaa. Myöskään merkittäviä riskejä tai haittoja elinkeinovapaudelle ei edellä mainituista syistä johtuen arvioida syntyvän.

Kyseistä ehdotusta oikeudesta keskeyttää ja estää kuljettajan ajo voidaan pitää merkittävänä julkisen vallan käyttönä. Tosin liikenteen palveluista annetun lain 202 §:n 2 momentissa on jo vastaava oikeus poliisi-, tull- tai rajavartiomiehelle säädetty, 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, tai jos kuljettaja ei esitä valvontaviranomaiselle ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tai AETR-sopimuksen 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja. Ehdotettu oikeus ei vakavuudeltaan poikkea kyseisistä jo säädettyistä valvontaviranomaisen oikeuksista.

Lisäksi tieliikennelain 182 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvo on pysäytettävä poliisi-, tull- ja rajavartiomiehen antamasta merkistä. Poliisimiehen voimankäyttöoikeuksista säädetään poliisilain 17 §:ssä, tullimiehen voimankäyttöoikeuksista säädetään tullilain 22 §:ssä ja rajavartiomiehen voimankäyttöoikeuksista säädetään rajavartiolain (578/2005) 35 §:ssä, mitkä soveltuvat kaikkiin poliisi-, tull- ja rajavartiomiehen virkatehtäviin. Poliisilain 2 luvun 11 §:n mukaan, tullilain 13 §:n mukaan ja rajavartiolain 38 §:n mukaisesti poliisi-, tull- ja rajavartiomiehillä on vielä erikseen oikeus määrätä ajoneuvo pysäytettäväksi, siirtää ajoneuvo tai määrätä se siirrettäväksi, jos se on perusteltua tehtävän suorittamiseksi. Myös liikenteen palveluista annetun lain 39 §:ssä on poliisilla ja Tullilla oikeus keskeyttää ajo, jollei kuljettajalla ole mukana ammatti-pätevyyttä todistavaa asiakirjaa eikä ammattipätevyys ole muutoin todennettavissa.

12.5 Soveltaminen Ahvenanmaalla

Ahvenanmaan itsehallintolain (1441/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä. Siltä osin kuin ehdotetut muutokset kuuluvat Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaan, niitä ei sovelleta maakunnassa ilman maakunnan päätöstä.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja maakunnan edustajat keskustelivat lainsäädäntöehdotuksesta kesäkuussa 2021. Tuolloin maakunnan edustajat katsoivat, että työsuhdetta koskevat asiat kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Maakunnalle lähetettiin esitysluonnos lausuttavaksi 3.9.2021–24.9.2021 väliselle ajanjaksolle, mutta maakunta ei antanut lausuntoa asiassa.

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 lainsäätämisjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Koska tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaa, työntekijöiden lähettämistä, lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanoa, ajo- ja lepoaika-asetusta, ajopiirturiasetusta, EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta ja EU:n tavaraliikennelupa-asetusta koskevissa direktiiveissä ja asetuksissa on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla ja joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 3 §:n 1 momentti, 5, 8 ja 9 §, 14 §:n 2 momentti, 16, 17 ja 24 §, 39 §:n 4 momentti, 42 §:n 9 ja 15 kohta, 43 §, 106 §:n 2 momentti, 192 §:n 3 momentti, 197 §:n 4 momentti, 200, 202, 220, 242, 252, 262 ja 263 § sekä 267 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 3 §:n 1 momentti laeissa 1505/2019 ja 91/2021, 5 §:n suomenkielinen sanamuoto laeissa 1505/2019 ja 1256/2020 ja ruotsinkielinen sanamuoto laissa 1505/2019, 8 §:n suomenkielinen sanamuoto osaksi laeissa 371/2019, 301/2018 ja 299/2021 ja ruotsinkielinen sanamuoto osaksi laeissa 371/2019 ja 301/2018, 9 § osaksi laissa 371/2019, 14 §:n 2 momentti osaksi laissa 301/2018, 16 §, 39 §:n 4 momentti, 192 §:n 3 momentti, 252 ja 263 § ja 267 §:n 2 momentti laissa 371/2019, 17 § osaksi laissa 371/2019, 24, 202 ja 220 § laeissa 301/2018 ja 371/2019, 42 §:n 15 kohta laissa 91/2021, 43 § laeissa 301/2018, 371/2019 ja 1256/2020, 106 §:n 2 momentti ja 242 § laissa 1256/2020, 197 §:n 4 momentti laissa 984/2018, 200 § osaksi laeissa 301/2018, 371/2019 ja 1256/2020 sekä 262 § laeissa 301/2018, 371/2019 ja 1256/2020, sekä

lisätään 42 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 91/2021, uusi 16 kohta ja lakiin uusi 262 a § 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) tarkoitetulla linja-autolla (*henkilöliikennelupa*);

2) ammattimaiseen tavarankuljettamiseen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3,5 tonnia (*tavaraliikennelupa*);

3) ammattimaiseen tavarankuljettamiseen kansainvälisessä tieliikenteessä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia (*kevyt tavaraliikennelupa*).

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 veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä tai muita julkisoikeudellisille yhteisöille elinkeinotoiminnan harjoittamisesta johtuvia velkoja, jotka ovat hänen maksukykynsä nähden vähäistä suurempia; ja

5) jolle on annettu yritys- ja yhteisötunnus yritys- ja yhteisötietolain (244/2001) 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 veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä tai muita julkisoikeudellisille yhteisöille elinkeinotoiminnan harjoittamisesta johtuvia 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, hallituksen ainoan varsinaisen jäsenen ja vastuunalaisen 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 kuljettajatoimintaa.

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, onko:

1) hänet 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 laittoman maahantulon järjestämistä koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta sakkorangaistukseen;

2) hänelle kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä 1 kohdassa tarkoitettuja aihepiirejä koskevien säännösten rikkomisesta;

3) hänelle kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty sakkorangaistus tai muu seuraamus yhteensä vähintään neljästä 1 kohdassa tarkoitettusta teosta; taikka

4) hänet viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu 1 kohdassa tarkoitettusta teosta vankeusrangaistukseen.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä tai luonnollista henkilöä ei voida pitää hyvämaineisena, jos hänen maineensa on vaarantunut 1 momentissa tarkoitettusta 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; ja
- 7) se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta.

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 tarkoitetuista Euroopan unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai Euroopan komission mainitun 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 3 momentissa tarkoitettusta syystä ja tämä osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon kansallisten ja Euroopan unionin säännösten vakavien rikkomusten lukumäärä sekä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV vahvistettujen Euroopan 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 luvanhakija tai haltija 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 pitää hyvämaineisena myöskään, jos sen toimitusjohtaja, hallituksen puheenjohtaja, hallituksen ainoa varsinainen jäsen tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 8 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvanhaltijana 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 tarkoitetuista Euroopan unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai Euroopan komission mainitun asetuksen 6 artiklan 2 a kohdan nojalla hyväksymässä luettelossa tarkoitettua vakavasta rikkomuksesta.

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

14 §

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvastuu

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 suurin sallittu kokonaismassa ei kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna ylitä.
-

16 §

Rekisteröitymisvastuu tavaraliikenteessä

Palveluntarjoajan, joka harjoittaa ammattimaista tavarankuljetusta 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 yritys- ja yhteisötunnus yritys- ja yhteisötietolain 9 §:n mukaisesti. Rekisteröitymisvastuuta ei kuitenkaan ole, jos toimintaan ei vaadita lupaa 3 §:n 3 momentin nojalla.

17 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Taksi-, henkilö- tai tavaraliikenneluvan haltijan tai 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.

Lisäksi henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

24 §

Kansainvälisen yhdistetyn tiekuljetuksen suorittamisen ehdot

Jos kansainvälinen yhdistetty kuljetus suoritetaan toisen lukuun, kuljetusasiakirjassa on, sen lisäksi mitä muualla laissa säädetään, määriteltävä tarkasti rautatien kuormaus- ja purkausasetmat rautatieosuudella, sisävesien laivaus- ja purkaussatamat sisävesiosuudella ja merenkulun laivaus- ja purkaussatamat merenkulkuosuudella. Nämä tiedot on merkittävä ennen kuljetusta

ja ne on asema- tai satamaviranomaisten vahvistettava leimaamalla tai muulla siihen verrattavalla tavalla kyseisen rautateitse, sisävesitse tai meritse tapahtuvan kuljetusosuuden päätyttyä.

Jos kuljetuksia omaan lukuun suorittavalle yritykselle kuuluvaa perävaunua tai puoliperävaunua kuljettaa maantiekuljetuksen loppuosuudella toisen lukuun kuljetuksia suorittavan yrityksen vetoauto, kuljetuksesta ei vaadita 1 momentissa tarkoitettua asiakirjaa, mutta kuljetuksesta on kuitenkin esitettävä muu asiakirja, josta ilmenee rautateitse, sisävesitse tai meritse suoritettu tai suoritettava matka.

Jos kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen yhteydessä tavarahan lähettäjä suorittaa maantiekuljetuksen alkuosuuden omaan lukuunsa siten kuin yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä liikennettä annetun ensimmäisen neuvoston direktiivin 31962L2005 (maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun) mukaisesti säädetään, tavarahan vastaanottaja voi direktiivissä säädetyistä määritelmistä poiketen suorittaa omaan lukuunsa maantiekuljetuksen loppuosuuden kuljettaakseen tavarat perille hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarahan lähettäjä on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun.

Kansainvälisessä yhdistetyssä kuljetuksessa maantiekuljetuksen alkuosuus, jonka tavarahan lähettäjä suorittaa hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarahan vastaanottaja on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun, katsotaan 3 momentissa mainitusta direktiivistä poiketen myös omaan lukuun tehdyksi kuljetukseksi, jos vastaanottaja suorittaa maantiekuljetuksen loppuosuuden omaan lukuunsa direktiivin mukaisesti.

Sen estämättä mitä yhdistetyistä kuljetuksista säädetään 19 §:n 1 momentin 2 kohdassa, yhdistettyihin kuljetuksiin sovelletaan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa säädettyjä kabotaasilikenteen yleisiä periaatteita.

39 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentaminen

Kuljettajan on pidettävä 1 momentissa tarkoitettu asiakirja ajaessaan mukana ja vaadittaessa esitettävä se poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Poliisi-, tull- 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 määrääjässä.

42 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

9) *valvontaviranomaisella* poliisia, Tullia, Rajavartiolaitosta ja työsuojeluviranomaista;

15) *yöajalla* kello 01.00 ja kello 05.00 välistä aikaa;

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

43 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö

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

Suomeen lähetetyn kuljettajan työehdoista ja kuljettajan lähettämisestä tehtävästä ilmoituksesta säädetään työntekijöiden lähettämisestä annetussa laissa.

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.

106 §

Sisävesillä vaadittavaa pätevyyttä koskevien EU:n säädösten soveltaminen

Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat sekä Euroopan komission tunnustamat kolmannen maan toimivaltaisen viranomaisen myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat ovat voimassa Suomessa ammattipätevyyskirjojen tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2397, jäljempänä *sisävesien ammattipätevyysdirektiivi*, 10 artiklan mukaisesti siten, kuin sitä on muutettu direktiivin (EU) 2017/2397 muuttamisesta kolmannen maan todistusten tunnustamista koskevien siirtymätoimenpiteiden osalta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2021/1233. Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 38 artiklassa säädetyt siirtymäsäännökset, mukaan lukien direktiivillä (EU) 2021/1233 siihen tehty muutos, ovat voimassa lukuun ottamatta mainitun artiklan 2 kohdan velvoitteita.

192 §

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

Työsuojeluviranomainen valvoo yrittäjäkuljettajia koskevia 49–52 §:n säännöksiä. Työsuojeluviranomaisen toimivallasta valvoa lähetettyjä työntekijöitä säädetään työntekijöiden lähettämisestä annetussa laissa.

197 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada poliisilta, Tullilta, Rajavartiolaitokselta ja työsuojeluviranomaiselta tiedot, jotka ovat välttämättömiä arvioitaessa palvelujen käyttäjien turvallisuuteen liittyvien lupaedellytysten täyttymistä tai tehtäessä muita vastaavia tässä laissa tarkoitettuja valvontatoimia.

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 koskevista 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 salassapitosäynnösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa 2 luvussa tarkoitettua lupaa peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen tai vaikuttavat henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitämiseen riskiyrityksenä. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston on salassapitosäynnösten estämättä annettava poliisille, Tullille, Rajavartiolaitokselle ja työsuojeluviranomaiselle EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuihin tietoihin tarkastuksia varten.

Jollei muussa laissa toisin säädetä, ajopiirturin tiedoista saatuja henkilötietoja voidaan käyttää ainoastaan sen toteamiseksi, että ajopiirturiasetusta, ajo- ja lepoaika-asetusta, EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta, EU:n tavaraliikennelupa-asetusta, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevaa asetusta, maantieliikenteen liikuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/15/EY, tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä annettua neuvoston direktiiviä 92/6/ETY ja tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annettua neuvoston direktiiviä 92/106/ETY ja siltä osin kuin on kyse tieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 96/71/EY, 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 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/67/EU ja direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2020/1057 noudatetaan.

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

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 määrätyistä seuraamuksista, joiden luovuttamiseen ne ovat oikeutettuja tai velvoitettuja Euroopan unionin oikeuden tai Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten johdosta. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat lisäksi luovuttaa vastaavat tiedot epäillyistä rikkomuksista, jos toimivaltainen muun valtion viranomainen sitä pyytää kyseisessä valtiossa tapahtuneen rikkomuksen selvittämiseksi. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat myös pyytää mainituilta muiden valtioiden viranomaisilta edellä tarkoitettuihin tietoihin Suomessa tapahtuneeksi epäiltyä rikkomuksen selvittämiseksi.

Työ- ja elinkeinoministeriö ilmoittaa ajo- ja lepoaika-asetuksen 15 artiklassa tarkoitettuihin tietoihin Euroopan komissiolle.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty 267 §:ssä tarkoitettu rikos, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (806/2011) tarkoitettun 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-, tull- tai rajavartiolaitos voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tai määrätty tauko tai lepoaika on pidetty. Poliisi-, tull- tai rajavartiolaitos 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 Rajavartiolaitos voi ottaa kuljettaja-, yritys- tai korjaamokortin haltuun, jos on perusteltua syytä epäillä, että 244 §:n mukaiset kortin peruuttamisen edellytykset täyttyvät.

Poliisi-, tull- tai rajavartiolaitos voi estää toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen Suomeen lähetettyä kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos hänellä ei tienvarsitarkastuksessa ole esittää jäljennöstä paperilla tai sähköisessä muodossa työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 7 b §:ssä tarkoitettua ilmoituksesta IMI-järjestelmään, taikka todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, taikka kansainvälistä kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa. Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tulee viipymättä ilmoittaa ilmoituksen laiminlyönnistä työsuojeluviranomaiselle.

220 §

Toiminnanharjoittajalupaa koskevat tiedot

Sen lisäksi, mitä 219 §:ssä säädetään, toiminnanharjoittajaluvasta ja ilmoituksenvaraista toimintaa harjoittavasta saa rekisteriin tallentaa:

- 1) tiedon myönnetystä ja peruutetusta luvasta sekä sen sisällöstä, lupaehdoista, lupatunnuksesta, voimassaoloajasta ja muutoksesta;
- 2) luvan hakemista ja sen käsittelyä koskevat tiedot;
- 3) ilmoituksenvaraista toimintaa koskevat tiedot sekä ilmoituksen käsittelyä koskevat tiedot;
- 4) luvan myöntämisen ja ilmoituksenvaraiseen toimintaan liittyvän rekisterimerkinnän tekemisen edellytyksiin sekä hyvämaineisuuden ja luotettavuuden arviointiin liittyvät tiedot;
- 5) EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut tiedot;
- 6) poikkeamailmoitustiedot.

242 §

Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Luvanhaltija tai toimija, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, voi ilmoittaa luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitettun 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 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi. Ennen päätöksentekoa viraston on kuultava luvanhaltijaa 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.

Sen estämättä mitä 2 momentin 2 kohdassa säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa luvanhaltijalle myönnetyn tavarai- tai henkilöliikenneluvan sijaan yhden tai useamman luvalla myönnettyistä ajoneuvokohtaisista jäljennöksistä enintään kolmen kuukauden määräajaksi, jos luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä. Edellä säädetyllä tavalla voidaan menetellä myös silloin, kun luvanhaltijalla on yksi tai useampi tässä laissa tarkoitettu ajoneuvokohtainen kotimaan tavaraliikennelupa. 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 16 §:ssä tarkoitettua tavaraliikenteen harjoittamista koskevan rekisteröitymisen, jos rekisteröity palveluntarjoaja sitä itse pyytää tai jos rekisterimerkinnän tekemisen edellytykset eivät enää täyty, eikä edellytyksissä olevia puutteita korjata määräajassa.

252 §

Hyvämaineisuuden menettäminen ja palautuminen

Edellä 7 §:ssä tarkoitettua tavarai- tai henkilöliikenneluvasta vastaavan henkilön hyvämaineisuuden edellytyksistä ja hyvämaineisuuden menettämisestä sekä palauttamisesta säädetään 8 §:ssä sekä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 ja 14 artiklassa. Ammattiin soveltumattomaksi julistetun henkilön todistus ammatillisesta pätevyydestä ei ole EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan nojalla voimassa. Liikenne- ja viestintävirasto tekee tästä merkinnän liikenneasioiden rekisteriin 219 §:n 4 momentin mukaisesti.

Henkilö, joka on EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklassa säädetyn mukaisesti julistettu soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintoja, voi hakea hyvän maineen pa-

lauttamista Liikenne- ja viestintävirastolta. Henkilö voidaan katsoa ammattiin soveltuvaksi aikaisintaan yhden vuoden kuluttua siitä, kun Liikenne ja viestintävirasto on tehnyt EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun päätöksen henkilön soveltumattomuudesta johtamaan yrityksen kuljetustoimintoja. Henkilön hyvän maineen palauttamisen edellytyksenä on lisäksi, että henkilö on soveltumattomaksi julistamista koskevan päätöksen tekemisen jälkeen suorittanut hyväksytysti tutkinnon EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä I olevassa I osassa luetelluista aihepiireistä. Liikenne- ja viestintävirasto poistaa 1 momentissa tarkoitetun merkinnän liikenneasioiden rekisteristä, kun henkilö voidaan jälleen katsoa ammattiin soveltuvaksi.

262 §

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa tai 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 tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettujen kabotaasia koskevien säännösten vastaisesti taikka kuljettaa ammattimaisesti tavaroita tiellä 24 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisen yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavien tieosuuksia koskeviensäännösten vastaisesti,

2) harjoittaa Interbus-sopimuksen 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 moottorikäyttöistä ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, on tuomittava *liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä* sakkoon.

263 §

Kuljetuksen tilausrikkomus

Edellä 14 §:ssä tarkoitettu tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, joka tilaa tavarankuljetuksen laiminlyöden tahallaan mainitun pykälän 2 momentin 1 ja 2 kohdassa säädetyn selvitysvastuun 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 tuomitaan myös tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, jos kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai olosuhteista muutoin on selvästi ilmennyt, että kuljetussopimuksen mukaisen kuorman kuljettaminen edellyttää 14 §:n 2 momentin 3 kohdassa mainittua ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan ylittämistä, ja tavarankuljetuksen maksanut tilaaja tai tämän edustaja on tästä huolimatta vastaanottanut kuorman.

Kuljetuksen tilausrikkomuksesta tuomitaan myös lähettäjä, huolitsija, hankkija tai alihankkija, jos tämä on ollut tietoinen tai tämän olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että sen tilaamaan kuljetuspalvelun suorittamiseen liittyy EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen rikkomista.

Kuljetuksen tilausrikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos kuljetukseen sovelletaan tilaajan selvitysvastuusta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettua lakia (1233/2006) ja sopimuksen tekemisestä voidaan määrätä mainitun lain 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu.

267 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös:

1) korjaamon edustaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo 48 §:n säännöksiä;

2) työnantaja, tämän edustaja tai yrityksen edustaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo ajo- ja lepoaika-asetuksen 5, 10 tai 16 artiklan säännöstä alaikärajoista tai kuljetusyritykselle asetetusta ajo- ja lepoaikaan liittyvästä vastuusta, 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; taikka

3) kuljetuksen tilaaja, aikataulun laatija tai muu henkilö, 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.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lain 3 §:n 1 momentti sekä 17 ja 262 a § tulevat kuitenkin voimaan 21 päivänä toukokuuta 2022.

Niiden henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoiden ja 16 §:ssä tarkoitettujen palveluntarjoajien, joilla ei tämän lain voimaan tullessa ole yritys- ja yhteisötunnusta, tulee hankkia se viimeistään 30 päivänä huhtikuuta 2022.

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 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 31 päivään tammikuuta 2022. Ennen 1 päivää helmikuuta 2022 Suomessa lähetettyinä työntekijöinä maantieliikenteen alan työssä oleviin sovelletaan mainittuna ajankohtana voimassa olleita säännöksiä 30 päivään kesäkuuta 2022. Tämän lain 4 a §:ää sovelletaan kuitenkin 2 päivästä helmikuuta 2022 laskettaessa lähetetyn työntekijän työnteon kestoa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan työntekijöiden lähettämisestä annetun lain (447/2016) 1 §, 2 §:n 9 kohta, 4 a §:n 1 momentti, 7 §:n 1 momentti, 8 §:n 2 momentti, 18 §:n 3 momentti ja 35 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 4 a §:n 1 momentti ja 7 §:n 1 momentti laissa 743/2020, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 743/2020, uusi 10 ja 11 kohta, lakiin uusi 7 b §, 10 §:ään uusi 5 momentti sekä lakiin uusi 10 a ja 10 b §, 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 eikä kuljettajiin, jotka ajavat:

1) kahdenvälistä tavaroiden tai matkustajien kuljetutusta, jossa sallitaan 4 – 6 momentin mukaiset lisätoimet;

2) Suomen alueen halki kuormaamatta tai purkamatta rahtia ja ottamatta kyytiin tai laskematta kyydistä matkustajia;

3) tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetussa neuvoston direktiivissä 92/106/ETY määritellyn yhdistetyn kuljetuksen aloittavan tai lopettavan tieosuuden, jos kuljettaja on aloittanut kuljetuksen kuljetusyrityksen sijoittautumisjäsenvaltiossa ja kuljettajan tiekuljetuksen tieosuus muodostaa yhtenäisen kahdenvälisen kuljetuksen.

Edellä 3 momentin 1 kohdan soveltamisalarajausta lisätoimista sovelletaan ainoastaan siihen päivään saakka, josta alkaen älykkäät ajopiirturit, jotka täyttävät 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 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun rajanylitysten ja lisätoimien kirjaamisvaatimuksen, on asennettava ensimmäistä kertaa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin mainitun asetuksen 8 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan mukaisesti. Edellä tarkoitetusta päivästä alkaen mahdollisuutta 2 §:n 10 ja 11 kohdassa tarkoitettuihin lisätoimiin sovelletaan ainoastaan kuljettajiin, jotka käyttävät ajoneuvoja, joihin on asennettu älykäs ajopiirturi, josta säädetään mainitun asetuksen 8 – 10 artiklassa.

Edellä 3 momentin 1 kohdassa tarkoitetussa kahdenvälisessä henkilökuljetuksessa kuljettajan on kyseisen kuljetuksen aikana mahdollista ottaa matkustajia kerran kyytiin ja jättää matkustajia

kerran kyydistä taikka ottaa matkustajia kerran kyytiin tai jättää matkustajia kerran kyydistä toisessa valtiossa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen ettei kuljettaja tarjoa matkustajaliikennepalveluja läpikulkujäsenvaltion kahden sijaintipaikan välillä. Samaa sovelletaan paluumatkaan.

Edellä 3 momentin 1 kohdassa tarkoitetun kahdenvälisen tavarankuljetuksen aikana on mahdollista suorittaa lisätoimena yksi kuorman lastaaminen ja purkaminen taikka yksi kuorman lastaaminen tai purkaminen toisessa valtiossa, joiden kautta kuljetus ajetaan, edellyttäen ettei kuljettaja ole lastannut ja purkanut kuormaa samassa Euroopan unionin jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei ole suoritettu edellä tarkoitettuja lisätoimia, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, on kuljetuksen aikana mahdollista suorittaa enintään kaksi kuorman lastaamista ja purkamista taikka enintään kaksi kuorman lastaamista tai purkamista edellyttäen, että kuljettaja ei ole kuormannut ja purkanut kuormaa samassa Euroopan unionin jäsenvaltiossa.

Tätä lakia sovelletaan lähetettyjä työntekijöitä koskevan lainsäädännön noudattamisen valvonassa 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:

9) *pääurakoitsijalla* rakennuttajaan sopimussuhteessa olevaa urakoitsijaa, joka on nimetty pääurakoitsijaksi ja jolle kuuluvat työmaan johtovelvoitteet;

10) *kahdenvälisellä henkilökuljetuksella* 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 tarkoitettua kahdenvälistä kuljetusta kansainvälisessä satunnaisessa tai säännöllisessä henkilöliikenteessä, kun kuljettaja suorittaa jonkin seuraavista toimista:

a) ottaa matkustajia kyytiin Euroopan unionin sijoittautumisjäsenvaltiossa ja jättää heidät kyydistä toisessa valtiossa;

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

c) ottaa matkustajia kyytiin ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa johdantokappaleessa mainitun asetuksen mukaisesti paikallisten retkien tekemiseksi muualla kuin sijoittautumisjäsenvaltiossa.

11) *kahdenvälisellä tavarankuljetuksella* kuljetussopimuksen perusteella tehtävää tavaroiden siirtoa 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 tarkoitettua sijoittautumisjäsenvaltiosta toiseen valtioon tai toisesta valtiosta sijoittautumisjäsenvaltioon.

4 a §

Työsuhteen lisäehdot pitkäaikaisessa lähettämisessä

Lähetetyn työntekijän työsuhteeseen sovelletaan 2 momentissa tarkoitettuja työsuhteen lisäehtoja, kun lähetetyn työntekijän työnteke on kestänyt tosiasiallisesti yhdenjaksoisesti vähintään 12 kuukautta, ellei työnantaja ole esittänyt perusteltua pyyntöä ajan pidentämiseen 7 a §:ssä säädetyn mukaisesti. Työnteon aikarajaa laskettaessa on otettava huomioon työnantajan aikaisemmin lähettämän työntekijän työntekeoika samoissa tehtävissä, jos myöhemmin lähetetty työntekijä on lähetetty tekemään samoja tehtäviä aikaisemman työntekijän sijasta. Työnantajan tulee ilmoittaa lähetettävälle työntekijälle ennen työnteon aloittamista, että tämä korvaa aiemmin samaa työtä samassa paikassa tehneen lähetetyn työntekijän. Mitä tässä momentissa säädetään, ei sovelleta tieliikenteessä alihankintana tehtäviin kuljetuksiin ja niiden kuljettajiin.

7 §

Ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä

Lähetävän yrityksen on ennen työnteon aloittamista tehtävä työsuojeluviranomaiselle ilmoitus työntekijän tai työntekijöiden lähettämisestä Suomeen valtioiden rajat ylittävää palveluntarjontaa koskevan sopimuksen perusteella. Tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankintaan sovelletaan 7 b §:ssä säädettyä.

7 b §

Ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä tieliikennettä koskevan alihankintasopimuksen perusteella

Euroopan unionin jäsenvaltioon sijoittautuneen lähetävän yrityksen on ennen työnteon aloittamista tehtävä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä ja komission päätöksen 2008/49/EY kumoamisesta (IMI-asetus) annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1024/2012 perustetussa tietojenvaihtojärjestelmässä, jäljempänä *IMI-järjestelmä*, ilmoitus työntekijän tai työntekijöiden lähettämisestä Suomeen valtioiden rajat ylittävän tieliikenteen kuljetuspalvelujen tarjontaa koskevan alihankintasopimuksen perusteella.

Ilmoituksen tulee sisältää:

- 1) liikenteenharjoittajalle myönnetyn yhteisön liikenneluvan numero;
- 2) sen toimivaltaisen liikenteestä vastaavan henkilön tai muun yhteys henkilön yhteystiedot sijoittautumisjäsenvaltiossa, jonka tehtävänä on vastata viranomaisten kyselyihin sekä vastaanottaa asiakirjoja tai ilmoituksia;
- 3) kuljettajan yksilöintiin tarvittavat henkilötiedot, henkilötunnus, asuinpaikan osoite ja ajokortin numero;
- 4) kuljettajan työsopimuksen alkamispäivä ja sopimukseen sovellettava lainsäädäntö;
- 5) lähettämisen suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä;
- 6) tiedot käytettävien moottoriajoneuvojen rekisteritunnuksista;
- 7) tieto siitä, onko palvelu tavaroiden tai matkustajien kuljetusta, kansainvälistä kuljetusta vai kabotaasikuljetusta.

Jos 2 momentissa tarkoitettut tiedot muuttuvat, työn jatkamisen edellytyksenä on, että lähetävä yritys tekee täydennysilmoituksen IMI-järjestelmään välittömästi muutosten tapahtuessa.

8 §

Edustajan asettaminen

Lähtävällä yrityksellä ei tarvitse olla edustajaa, jos yritys lähettää työntekijöitä Suomeen enintään kymmeneksi työpäiväksi. Laskettaessa työntekijöiden lähettämisen kesto otetaan huomioon kyseinen lähettämisaika sekä sen päättymistä edeltävien neljän kuukauden ajalta kaikki muut jaksot, jolloin saman yrityksen työntekijä on tehnyt Suomessa työtä. Lähtävän yrityksen ei tarvitse asettaa edustajaa tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankinnassa, jos työnantajan tulee tehdä 7 b §:ssä säädetty ilmoitus kuljettajan lähettamisestä.

10 §

Velvollisuus pitää saatavilla tietoja lähetetyistä työntekijöistä Suomessa

Tieliikenteen kuljetuspalvelujen alihankintaan sovelletaan vain 1 momentin 4 kohtaa ja muutoin 10 b §:ssä säädettyä.

10 a §

Tienvarsitarkastuksissa vaadittavat asiakirjat alihankinnassa

Alihankintana suoritettavissa tieliikenteen kuljetuspalveluissa työnantajan tulee huolehtia kuljetusten valvontaa varten kuljetuksen aikana saataville paperilla tai sähköisessä muodossa seuraavat asiakirjat ja tiedot:

- 1) jäljennös 7 b §:ssä tarkoitetusta lähettämislomakkeesta;
- 2) todisteet Suomessa toteutettavasta kuljetuspalvelusta;
- 3) ajopiirturin tiedot.

Kuljettajan tulee esittää 1 momentissa tarkoitetut asiakirjat ja selvitykset tienvarsitarkastuksessa, jos valvontaviranomainen sitä pyytää.

10 b §

Tietojen antaminen työsuojeluviranomaiselle

Alihankintana suoritettavissa tieliikenteen kuljetuspalveluissa työnantajan tulee antaa kuljetuksen päättymisen jälkeen työsuojeluviranomaisen pyynnöstä seuraavat tiedot:

- 1) työntekijän työaikakirjanpito Suomessa tehdystä työstä;
- 2) todistus palkanmaksusta;
- 3) tiedot työsuhteeseen sovellettavista työehdoista;
- 4) 10 a §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetut tiedot kuljetuspalvelusta;
- 5) ajopiirturin tiedot.

Työnantajan tulee antaa 1 momentissa tarkoitetut tiedot IMI-järjestelmän kautta kahdeksan viikon kuluessa pyynnön esittämisestä.

18 §

Hallinnollinen yhteistyö

Hallinnollisessa yhteistyössä jäsenvaltioiden viranomaisten välinen yhteydenpito tapahtuu sähköisesti IMI-järjestelmän kautta. Yhteydenpito voi myös tapahtua muulla tavalla, jos siitä on toisen jäsenvaltion kanssa erikseen sovittu.

35 §

Laiminlyöntimaksu

Lähetävä yritys on velvollinen maksamaan laiminlyöntimaksua, jos se 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 16 §:n 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 tilaajalta, jos tämän toimipide on johtanut siihen, että ylikuormaa on kuljetettu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 21.10.2021

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

Laki**liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 3 §:n 1 momentti, 5, 8 ja 9 §, 14 §:n 2 momentti, 16, 17 ja 24 §, 39 §:n 4 momentti, 42 §:n 9 ja 15 kohta, 43 §, 106 §:n 2 momentti, 192 §:n 3 momentti, 197 §:n 4 momentti, 200, 202, 220, 242, 252, 262 ja 263 § sekä 267 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 3 §:n 1 momentti laeissa 1505/2019 ja 91/2021, 5 §:n suomenkielinen sanamuoto laeissa 1505/2019 ja 1256/2020 ja ruotsinkielinen sanamuoto laissa 1505/2019, 8 §:n suomenkielinen sanamuoto osaksi laeissa 371/2019, 301/2018 ja 299/2021 ja ruotsinkielinen sanamuoto osaksi laeissa 371/2019 ja 301/2018, 9 § osaksi laissa 371/2019, 14 §:n 2 momentti osaksi laissa 301/2018, 16 §, 39 §:n 4 momentti, 192 §:n 3 momentti, 252 ja 263 § ja 267 §:n 2 momentti laissa 371/2019, 17 § osaksi laissa 371/2019, 24, 202 ja 220 § laeissa 301/2018 ja 371/2019, 42 §:n 15 kohta laissa 91/2021, 43 § laeissa 301/2018, 371/2019 ja 1256/2020, 106 §:n 2 momentti ja 242 § laissa 1256/2020, 197 §:n 4 momentti laissa 984/2018, 200 § osaksi laeissa 301/2018, 371/2019 ja 1256/2020 sekä 262 § laeissa 301/2018, 371/2019 ja 1256/2020, sekä

lisätään 42 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 91/2021, uusi 16 kohta ja lakiin uusi 262 a § 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) tarkoitetulla linja-autolla (*henkilöliikennelupa*); tai

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) tarkoitetulla linja-autolla (*henkilöliikennelupa*);

Voimassa oleva laki

2) ammattimaiseen tavarankuljettamiseen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa (*tavaraliikennelupa*).
(Uusi)

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 liikenteenharjoittajasetuksen 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, lakisääteisiin 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 varattomuustodistuksin;

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

Ehdotus

2) ammattimaiseen tavarankuljettamiseen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3,5 tonnia (*tavaraliikennelupa*);

3) ammattimaiseen tavarankuljettamiseen kansainvälisessä tieliikenteessä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia ja enintään 3,5 tonnia (*kevyt tavaraliikennelupa*).

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 liikenteenharjoittajasetuksen 4–8 artiklassa säädetyt maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset;

3) jota ei ole asetettu konkurssiin;

4) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä tai muita julkisoikeudellisille yhteisöille elinkeinotoiminnan harjoittamisesta johtuvia velkoja, jotka ovat hänen maksukykyynsä nähden vähäistä suurempia; ja

5) jolle on annettu yritys- ja yhteisötunnus yritys- ja yhteisötietolain (244/2001) 9 §:n mukaisesti.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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 täyttää EU:n liikenteenharjoittajasetuksen 4 ja 6–8 artiklassa säädetyt maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset;

2) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinain lain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimissa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

3) 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 varattomuustodistuksin;

4) jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

5) 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;

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 myöntä-

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan oikeushenkilölle:

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

2) jota ei ole asetettu konkurssiin; ja

3) jolla ei ole veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien laiminlyöntejä tai muita julkisoikeudellisille yhteisöille elinkeinotoiminnan harjoittamisesta johtuvia velkoja, jotka ovat sen maksukykyyn nähden vähäistä suurempia.

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntä-

Voimassa oleva laki

misen 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 tarkoitetulla 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 kuljettajatodistuksen.

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 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

Ehdotus

misen 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 kohdassa säädetty edellytykset. Lisäksi luvanhakijana olevan *oikeushenkilön toimitusjohtajan, hallituksen puheenjohtajan, hallituksen ainoan varsinaisen jäsenen* ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 8 §:ssä tarkoitetulla 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 kuljettajatodistuksen.

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 *vastavaan henkilön tai luonnollisen henkilön hyvämaineisuutta arvioitaessa otetaan mainetta vaarantavina tekijöinä huomioon, onko:*

1) hänet 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 laittoman maahantulon järjestämistä* koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta *sakkorangaistukseen;*

2) hänelle kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty muita seuraamuksia kuin

Voimassa oleva laki

kuin vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettusta vakavasta rikkomuksesta; taikka

3) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu 1 tai 2 kohdassa tarkoitettusta teosta vankeusrangaistukseen taikka hänelle on määrätty sakkorangaistus tai muu seuraamus yhteensä vähintään neljästä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettusta teosta.

(uusi)

Liikenteestä vastaavaa henkilöä ja luvanhakijana tai -haltijana olevaa luonnollista henkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentissa tarkoitettut teot eivät osoita hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta voi osoittaa:

- 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 *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

vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä 1 kohdassa tarkoitettuja aihepiirejä koskevien säännösten rikkomisesta;

3) hänelle kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty sakkorangaistus tai muu seuraamus yhteensä vähintään neljästä 1 kohdassa tarkoitettusta teosta; taikka

4) hänet viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu 1 kohdassa tarkoitettusta teosta vankeusrangaistukseen.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä *tai* – luonnollista henkilöä ei voida pitää hyvämaineisena, jos hänen maineensa on vaarantunut 1 momentissa tarkoitettusta 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; ja
- 7) se, että teko muutoin osoittaa piittaamattomuutta henkilö- tai liikenneturvallisuudesta

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 tarkoitetuista Euroopan unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai Euroopan komission mainitun

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi)

asetuksen 6 artiklan 2 a kohdan nojalla hyväksymässä luettelossa tarkoitetusta vakavasta rikkomuksesta.

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

(uusi)

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

9 §

9 §

Oikeushenkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä

Oikeushenkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvanhaltijana oleva oikeushenkilö ei ole hyvämaineinen, jos:

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)

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvanhaltijana olevan oikeushenkilön hyvää mainetta arvioitaessa otetaan vaarantavana tekijänä huomioon, jos luvanhakija tai haltija 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 pitää hyvämaineisena myöskään, jos sen toimitusjohtaja, hallituksen puheenjohtaja, hallituksen varsinainen jäsen tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 8 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvanhaltijana olevan oikeushenkilön hyvä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi)

maine vaarantuu myös, jos se on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu tai sille on määrätty seuraamus EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitettuista Euroopan unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista tai Euroopan komission mainitun asetuksen 6 artiklan 2 a 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 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 EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV vahvistettujen Euroopan unionin sääntöjen vakavimpien rikkomusten lukumäärä, joista kuljetusyritys on tuomittu tai joista sille on määrätty seuraamuksia.

14 §

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

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

(uusi)

14 §

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

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 kabo-
taasiliikenteenä;
- 2) kuljetuksen suorittaja on merkitty arvonlisäverolain (1501/1993) mukaiseen arvonlisäverovelvollisten rekisteriin, jos se on siihen velvollinen kyseisestä myynnistä;
- 3) kuljetuksen suorittajan ajoneuvon suurin sallittu kokonaismassa ei kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna ylitä.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

16 §

16 §

*Rekisteröitymisvelvollisuus tavaraliikenteessä**Rekisteröitymisvelvollisuus tavaraliikenteessä*

Palveluntarjoajan, joka harjoittaa ammatti-
maista tavarankuljettamista tiellä ajoneuvolla
tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sal-
littu kokonaismassa on yli 2 000 kiloa ja enin-
tään 3 500 kiloa, on rekisteröidyttävä Liikenne- ja viestintävirastoon. Rekisteröitymisvelvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos toimintaan ei vaadita lupaa 3 §:n 3 momentin nojalla.

Palveluntarjoajan, joka harjoittaa ammatti-
maista tavarankuljettamista tiellä ajoneuvolla
tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sal-
littu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia ja enin-
tään 3,5 tonnia, on rekisteröidyttävä Liikenne- ja viestintävirastoon. *Liikenne- ja viestintävirasto merkitsee liikenneasioiden rekisteriin rekisteröitymisilmoituksen, jonka tekee oikeushenkilö tai luonnollinen henkilö, jolle on annettu yritys- ja yhteisötunnus yritys- ja yhteisötietolain 9 §:n mukaisesti.* Rekisteröitymisvelvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos toimintaan ei vaadita lupaa 3 §:n 3 momentin nojalla.

17 §

17 §

*Liikenteessä käytettävä ajoneuvo**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)

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.

Lisäksi henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 16 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että kyseinen ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

Mitä 1 ja 2 säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

24 §

24 §

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**Kansainvälisen yhdistetyn tiekuljetuksen suorittamisen ehdot**Kansainvälisen yhdistetyn tiekuljetuksen suorittamisen ehdot*

Jos kansainvälinen yhdistetty kuljetus suoritetaan toisen lukuun, kuljetusasiakirjassa on, sen lisäksi mitä muualla laissa säädetään, määriteltävä tarkasti rautatien kuormaus- ja purkausasemat rautatieosuudella, sisävesien laivaus- ja purkaussatamat sisävesiosuudella ja merenkulun laivaus- ja purkaussatamat merenkulkuosuudella. Nämä tiedot on merkittävä ennen kuljetusta ja ne on asema- tai sata-maviranomaisten vahvistettava leimaamalla tai muulla siihen verrattavalla tavalla kyseisen rautateitse, sisävesiteitse tai meritse tapahtuvan kuljetusosuuden päätyttyä.

Jos kuljetuksia omaan lukuun suorittavalle yritykselle kuuluvaa perävaunua tai puoliperävaunua kuljettaa maantiekuljetuksen loppu-osuudella toisen lukuun kuljetuksia suorittavan yrityksen vetoauto, kuljetuksesta ei vaadita 1 momentissa tarkoitettua asiakirjaa, mutta kuljetuksesta on kuitenkin esitettävä muu asiakirja, josta ilmenee rautateitse, sisävesiteitse tai meritse suoritettu tai suoritettava matka.

Jos kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen yhteydessä tavarán lähettäjä suorittaa maantiekuljetuksen alkuosuuden omaan lukuunsa siten kuin yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä liikennettä annetun ensimmäisen neuvoston direktiivin 31962L2005 (maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun) mukaisesti säädetään, tavarán vastaanottaja voi direktiivissä säädetystä määritelmästä poiketen suorittaa omaan lukuunsa maantiekuljetuksen loppuosuuden kuljettaakseen tavarat perille hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarán lähettäjä on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun.

Kansainvälisessä yhdistetyssä kuljetuksessa maantiekuljetuksen alkuosuus, jonka tavarán lähettäjä suorittaa hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarán vastaanottaja on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun, katsotaan 3 momentissa mainitusta direktiivistä

Jos kansainvälinen yhdistetty kuljetus suoritetaan toisen lukuun, kuljetusasiakirjassa on, sen lisäksi mitä muualla laissa säädetään, määriteltävä tarkasti rautatien kuormaus- ja purkausasemat rautatieosuudella, sisävesien laivaus- ja purkaussatamat sisävesiosuudella ja merenkulun laivaus- ja purkaussatamat merenkulkuosuudella. Nämä tiedot on merkittävä ennen kuljetusta ja ne on asema- tai sata-maviranomaisten vahvistettava leimaamalla tai muulla siihen verrattavalla tavalla kyseisen rautateitse, *sisävesitse* tai meritse tapahtuvan kuljetusosuuden päätyttyä.

Jos kuljetuksia omaan lukuun suorittavalle yritykselle kuuluvaa perävaunua tai puoliperävaunua kuljettaa maantiekuljetuksen loppu-osuudella toisen lukuun kuljetuksia suorittavan yrityksen vetoauto, kuljetuksesta ei vaadita 1 momentissa tarkoitettua asiakirjaa, mutta kuljetuksesta on kuitenkin esitettävä muu asiakirja, josta ilmenee rautateitse, *sisävesitse* tai meritse suoritettu tai suoritettava matka.

Jos kansainvälisen yhdistetyn kuljetuksen yhteydessä tavarán lähettäjä suorittaa maantiekuljetuksen alkuosuuden omaan lukuunsa siten kuin yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä liikennettä annetun ensimmäisen neuvoston direktiivin 31962L2005 (maanteiden tavaraliikenne toisen lukuun) mukaisesti säädetään, tavarán vastaanottaja voi direktiivissä säädetystä määritelmästä poiketen suorittaa omaan lukuunsa maantiekuljetuksen loppuosuuden kuljettaakseen tavarat perille hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarán lähettäjä on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun.

Kansainvälisessä yhdistetyssä kuljetuksessa maantiekuljetuksen alkuosuus, jonka tavarán lähettäjä suorittaa hallinnassaan olevalla vetoautolla, vaikka tavarán vastaanottaja on rekisteröinyt tai vuokrannut kuljetuksessa käytettävän perävaunun tai puoliperävaunun, katsotaan 3 momentissa mainitusta direktiivistä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

poiketen myös omaan lukuun tehdyksi kuljetukseksi, jos vastaanottaja suorittaa maantiekuljetuksen loppuosuuden omaan lukuunsa direktiivin mukaisesti.

(uusi)

poiketen myös omaan lukuun tehdyksi kuljetukseksi, jos vastaanottaja suorittaa maantiekuljetuksen loppuosuuden omaan lukuunsa direktiivin mukaisesti.

Sen estämättä mitä yhdistetyistä kuljetuksista säädetään 19 §:n 1 momentin 2 kohdassa, yhdistettyihin kuljetuksiin sovelletaan EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa säädettyjä kabotaasiliikenteen yleisiä periaatteita.

39 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentaminen

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 määräjassa.

39 §

Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentaminen

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 määräjassa.

42 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

9) *valvontaviranomaisella* poliisia, Tullia, rajavartiolaitosta ja työsuojeluviranomaista;

15) *yöajalla* kello 01.00 ja kello 05.00 välistä aikaa.

(uusi)

42 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

9) *valvontaviranomaisella* poliisia, Tullia, Rajavartiolaitosta ja työsuojeluviranomaista;

15) *yöajalla* kello 01.00 ja kello 05.00 välistä aikaa;

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

43 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevat asetukset

Ajo- ja lepoajoista sekä ajopiirturin käytöstä säädetään ajo- ja lepoaika-asetuksessa ja ajopiirturiasetuksessa sekä määrätään AETR-sopimuksessa.
(uusi)

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.

106 §

Sisävesillä vaadittavaa pätevyyttä koskevien EU:n säädösten soveltaminen

Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat sekä Euroopan komission tunnustamat kolmannen maan toimivaltaisen viranomaisen myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat ovat voimassa Suomessa ammattipätevyyksien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2397, jäljempänä *sisävesien ammattipätevyysdirektiivi*, 10 artiklamukaisesti. Mainitun direktiivin 38 artiklassa säädetty siirtymäsäännökset ovat voimassa lukuun

43 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö

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

Suomeen lähetetyn kuljettajan työehdoista ja kuljettajan lähettämisestä tehtävästä ilmoituksesta säädetään työntekijöiden lähettämisestä annetussa laissa.

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.

106 §

Sisävesillä vaadittavaa pätevyyttä koskevien EU:n säädösten soveltaminen

Euroopan unionin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat sekä Euroopan komission tunnustamat kolmannen maan toimivaltaisen viranomaisen myöntämät sisävesiliikenteen pätevyyskirjat ja meripalvelukirjat ovat voimassa Suomessa ammattipätevyyksien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla sekä neuvoston direktiivien 91/672/ETY ja 96/50/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2017/2397, jäljempänä *sisävesien ammattipätevyysdirektiivi*, 10 artiklan mukaisesti *siten, kuin sitä on muutettu direktiivin (EU) 2017/2397 muuttamisesta kolmannen maan todistusten tunnustamista koskevien*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ottamatta mainitun artiklan 2 kohdan velvoitteita.

siirtymätoimenpiteiden osalta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2021/1233. Sisävesien ammattipätevyysdirektiivin 38 artiklassa säädetyt siirtymäsäännökset, mukaan lukien direktiivillä (EU) 2021/1233 siihen tehty muutos, ovat voimassa lukuun ottamatta mainitun artiklan 2 kohdan velvoitteita.

192 §

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

192 §

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

Työsuojeluviranomainen valvoo yrittäjäkuljettajia koskevia 49–52 §:n säännöksiä.

Työsuojeluviranomainen valvoo yrittäjäkuljettajia koskevia 49–52 §:n säännöksiä. Työsuojeluviranomaisen toimivallasta valvoo lähetettyjä työntekijöitä säädetään työntekijöiden lähettämisestä annetussa laissa.

197 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

197 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada poliisilta tiedot, jotka ovat välttämättömiä arvioitaessa palvelujen käyttäjien turvallisuuteen liittyvien lupaedellytysten täyttymistä tai tehtäessä muita vastaavia tässä laissa tarkoitettuja valvontatoimia.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada poliisilta, Tullilta, Rajavartiolaitokselta ja työsuojeluviranomaiselta tiedot, jotka ovat välttämättömiä arvioitaessa palvelujen käyttäjien turvallisuuteen liittyvien lupaedellytysten täyttymistä tai tehtäessä muita vastaavia tässä laissa tarkoitettuja valvontatoimia.

200 §

Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen

200 §

Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen

Voimassa oleva laki

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 tarkoitettut asiakirjat tai tiedot eivät ole saatavissa, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkamista.

Poliisin on viipymättä ilmoitettava salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle tiedossaan olevista seikoista, jotka voivat johtaa 2 luvussa tarkoitetun luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen.

(uusi)

Ehdotus

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 tarkoitettut asiakirjat tai tiedot eivät 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 tarkoitettua luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen *tai vaikuttavat henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitämiseen riskirytyksenä*. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston on salassapitosäännösten estämättä annettava poliisille, Tullille, *Rajavartiolaitokselle* ja työsuojeluviranomaiselle EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettut tiedot tarkastuksia varten.

Jollei muussa laissa toisin säädetä, ajopiirturin tiedoista saatuja henkilötietoja voidaan käyttää ainoastaan sen toteamiseksi, että ajopiirturiasetusta, ajo- ja lepoaika-asetusta, EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta, EU:n tavaraliikennelupa-asetusta, EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevaa asetusta, maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/15/EY, tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä annettua neuvoston direktiiviä 92/6/ETY ja tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annettua neuvoston direktiiviä 92/106/ETY ja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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

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 määrätyistä seuraamuksista, joiden luovuttamiseen ne ovat oikeutettuja tai velvoitettuja Euroopan unionin oikeuden tai Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten johdosta. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat lisäksi luovuttaa vastaavat tiedot epäillystä rikkomuksesta, jos toimivaltainen muun valtion viranomainen sitä pyytää kyseisessä valtiossa tapahtuneen rikkomuksen selvittämiseksi. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat myös pyytää mainituilta muiden valtioiden viranomaisilta

siltä osin kuin on kyse tieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 96/71/EY, 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 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2014/67/EU ja direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2020/1057 noudattaen.

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

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 määrätyistä seuraamuksista, joiden luovuttamiseen ne ovat oikeutettuja tai velvoitettuja Euroopan unionin oikeuden tai Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten johdosta. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat lisäksi luovuttaa vastaavat tiedot epäillystä rikkomuksesta, jos toimivaltainen muun valtion viranomainen sitä pyytää kyseisessä valtiossa tapahtuneen rikkomuksen selvittämiseksi. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat myös pyytää mainituilta muiden valtioiden viranomaisilta

Voimassa oleva laki

edellä tarkoitetut tiedot Suomessa tapahtuneeksi epäillyn rikkomuksen selvittämiseksi.
(uusi)

202 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty 267 §:ssä tarkoitettu rikos, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (806/2011) tarkoitettun 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-, tull- tai rajavartiolaitos voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tai määrätty tauko tai lepoaika on pidetty. Poliisi-, tull- tai rajavartiolaitos voi myös estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos kuljettaja ei esitä valvontaviranomaiselle ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tai AETR-sopimuksen 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja.

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

(uusi)

Ehdotus

edellä tarkoitetut tiedot Suomessa tapahtuneeksi epäillyn rikkomuksen selvittämiseksi.

Työ- ja elinkeinoministeriö ilmoittaa ajo- ja lepoaika-asetuksen 15 artiklassa tarkoitetut tiedot Euroopan komissiolle.

202 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty 267 §:ssä tarkoitettu rikos, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (806/2011) tarkoitettun 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-, tull- tai rajavartiolaitos voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tai määrätty tauko tai lepoaika on pidetty. Poliisi-, tull- tai rajavartiolaitos 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 Rajavartiolaitos* voi ottaa kuljettaja-, yritys- tai korjaamokortin haltuun, jos on perusteltua syytä epäillä, että 244 §:n mukaiset kortin peruuttamisen edellytykset täyttyvät.

Poliisi-, tull- tai rajavartiolaitos voi estää toiseen Euroopan unionin jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen Suomeen lähetettyä kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos hänellä ei tienvarsitarkastuksessa ole esittää jäljennöstä paperilla tai sähköisessä muodossa työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 7 b §:ssä

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

tarkoitettua ilmoituksesta IMI-järjestelmään, taikka todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, taikka kansainvälistä kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa. Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tulee viipymättä ilmoittaa ilmoituksen laiminlyönnistä työsuojeluviranomaiselle.

220 §

Toiminnanharjoittajalupaa koskevat tiedot

Sen lisäksi, mitä 219 §:ssä säädetään, toiminnanharjoittajaluvasta ja ilmoituksenvaraista toimintaa harjoittavasta saa rekisteriin tallentaa:

- 1) tiedon myönnetystä ja peruutetusta luvasta sekä sen sisällöstä, lupaehdoista, lupatunnuksesta, voimassaoloajasta ja muutoksesta;
- 2) luvan hakemista ja sen käsittelyä koskevat tiedot;
- 3) ilmoituksenvaraista toimintaa koskevat tiedot sekä ilmoituksen käsittelyä koskevat tiedot;
- 4) luvan myöntämisen ja ilmoituksenvaraiseen toimintaan liittyvän rekisterimerkinnän tekemisen edellytyksiin sekä hyvämaineisuuden ja luotettavuuden arviointiin liittyvät tiedot;
- 5) tiedon siitä, onko yritys katsottu 13 §:ssä tarkoitetuksi riskiyritykseksi;
- 6) poikkeamailmoitustiedot.

242 §

Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Luvanhaltija tai toimija, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, voi ilmoittaa luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen.

220 §

Toiminnanharjoittajalupaa koskevat tiedot

Sen lisäksi, mitä 219 §:ssä säädetään, toiminnanharjoittajaluvasta ja ilmoituksenvaraista toimintaa harjoittavasta saa rekisteriin tallentaa:

- 1) tiedon myönnetystä ja peruutetusta luvasta sekä sen sisällöstä, lupaehdoista, lupatunnuksesta, voimassaoloajasta ja muutoksesta;
- 2) luvan hakemista ja sen käsittelyä koskevat tiedot;
- 3) ilmoituksenvaraista toimintaa koskevat tiedot sekä ilmoituksen käsittelyä koskevat tiedot;
- 4) luvan myöntämisen ja ilmoituksenvaraiseen toimintaan liittyvän rekisterimerkinnän tekemisen edellytyksiin sekä hyvämaineisuuden ja luotettavuuden arviointiin liittyvät tiedot;
- 5) *EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut tiedot;*
- 6) poikkeamailmoitustiedot.

242 §

Luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen

Luvanhaltija tai toimija, joka harjoittaa toimintaa viranomaisen myöntämän hyväksynnän perusteella, voi ilmoittaa luvassa tai hyväksymispäätöksessä tarkoitetun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan tai hyväksymispäätöksen.

Voimassa oleva laki

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 tarkoitusta syystä 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 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi. Ennen

Ehdotus

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 tarkoitusta syystä 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 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu hyväksymispäätöksen peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi. Ennen

Voimassa oleva laki

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)

Ehdotus

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.

Sen estämättä mitä 2 momentin 2 kohdassa säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa luvanhaltijalle myönnetyn tavara- tai henkilöliikenneluvan sijaan yhden tai useamman luvalla myönnettyistä ajoneuvokohtaisista jäljennöksistä enintään kolmen kuukauden määräajaksi, jos luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä. Edellä säädetyllä tavalla voidaan menetellä myös silloin, kun luvanhaltijalla on yksi tai useampi tässä laissa tarkoitettu ajoneuvokohtainen kotimaan tavaraliikennelupa. Peruutettavien lupien lukumäärä päätetään luvanhaltijan 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 16 §:ssä tarkoitetun tavaraliikenteen harjoittamista koskevan rekisteröitymisen, jos rekisteröity palveluntarjoaja sitä itse pyytää tai jos rekisterimerkinnän tekemisen edellytykset eivät enää täyty, eikä edellytyksissä olevia puutteita korjata määräajassa.

252 §

Hyvämaineisuuden menettäminen ja palauttaminen

Tämän lain 7 §:ssä tarkoitetun henkilön hyvämaineisuuden edellytyksistä ja sen menettämisestä säädetään 8 §:ssä sekä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 ja 14 artiklassa.

252 §

Hyvämaineisuuden menettäminen ja palauttaminen

Edellä 7 §:ssä tarkoitetun tavara- tai henkilöliikenneluvasta vastaavan henkilön hyvämaineisuuden edellytyksistä ja niiden menettämisestä sekä palauttamisesta säädetään 8

Voimassa oleva laki

Hyvämaineisuuden menettäneen henkilön todistus ammatillisesta pätevyydestä ei ole EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan mukaisesti voimassa. Liikenne- ja viestintävirasto tekee tästä merkinnän liikenneasioiden rekisteriin 219 §:n 4 momentin mukaisesti. *Merkintä poistetaan rekisteristä, kun hyvämaineisuuden vaatimukset jälleen täyttyvät.* (uusi)

Ehdotus

§:ssä sekä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 ja 14 artiklassa. *Ammattiin soveltumattomaksi julistetun henkilön todistus ammatillisesta pätevyydestä ei ole EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan nojalla voimassa.* Liikenne- ja viestintävirasto tekee tästä merkinnän liikenneasioiden rekisteriin 219 §:n 4 momentin mukaisesti.

Henkilö, joka on EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklassa säädetyn mukaisesti julistettu soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintoja, voi hakea hyvän maineen palauttamista Liikenne- ja viestintävirastolta. Henkilö voidaan katsoa ammattiin soveltuvaksi aikaisintaan yhden vuoden kuluttua siitä, kun Liikenne ja viestintävirasto on tehnyt EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun päätöksen henkilön soveltumattomuudesta johtamaan yrityksen kuljetustoimintoja. Henkilön hyvän maineen palauttamisen edellytyksenä on lisäksi, että henkilö on soveltumattomaksi julistamista koskevan päätöksen tekemisen jälkeen suorittanut hyväksytysti tutkinnon EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä I olevassa I osassa luetelluista aihepiireistä. Liikenne- ja viestintävirasto poistaa 1 momentissa tarkoitetun merkinnän liikenneasioiden rekisteristä, kun henkilö voidaan jälleen katsoa ammattiin soveltuvaksi.

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 yh-

262 §

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupaa tai 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 tavara-

Voimassa oleva laki

teisön liikennelupaa taikka EU:n tavaraliikennelupa-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

liikennelupa-asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikennelupaa tai EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen III luvussa tai EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen V luvussa tarkoitettujen kabotaasia koskevien säännösten vastaisesti *taikka kuljettaa ammattimaisesti tavaroita tiellä 24 §:ssä tarkoitettujen kansainvälisen yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ajettavien tieosuuksia koskeviensäännösten vastaisesti*,

2) harjoittaa Interbus-sopimuksen 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 moottorikäyttöistä ajoneuvoa 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jollei siitä muualla laissa säädetä ankarampaa ran-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

gaistusta, on tuomittava **liikenteessä käytettävän ajoneuvon väärästä rekisteröinnistä** sakkoon.

263 §

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.

(uusi)

(uusi)

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.

263 §

Kuljetuksen tilausrikkomus

Edellä 14 §:ssä tarkoitettu tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, joka tilaa tavarankuljetuksen laiminlyöden *tahallaan mainitun pykälän 2 momentin 1 ja 2 kohdassa* 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 tuomitaan myös tavarankuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, jos kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai olosuhteista muutoin on selvästi ilmennyt, että kuljetussopimuksen mukaisen kuorman kuljettaminen edellyttää 14 §:n 2 momentin 3 kohdassa mainittua ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan ylittämistä, ja tavarankuljetuksen maksanut tilaaja tai tämän edustaja on tästä huolimatta vastaanottanut kuorman.

Kuljetuksen tilausrikkomuksesta tuomitaan myös lähettäjä, huolitsija, hankkija tai alihankkija, jos tämä on ollut tietoinen tai tämän olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että sen tilaamaan kuljetuspalvelun suorittamiseen liittyy EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen rikkomista.

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.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

267 §

267 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

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)

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös:

1) korjaamon edustaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 48 §:n säännöksiä;

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; *taikka*

3) *kuljetuksen tilaaja, aikataulun laatija tai muu henkilö, 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.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Lain 3 §:n 1 momentti sekä 17 ja 262 a § tulevat kuitenkin voimaan 21 päivänä toukokuuta 2022.

Niiden henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoiden ja 16 §:ssä tarkoitettujen palveluntarjoajien, joilla ei tämän lain voimaan tullessa ole yritys- ja yhteisötunnusta, tulee hankkia se viimeistään 30 päivänä huhtikuuta 2022.

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:

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 asemasta, 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 31 päivään tammikuuta 2022. Ennen 1 päivää helmikuuta 2022 Suomessa lähetettyinä työntekijöinä maantieliikenteen alan työssä oleviin sovelletaan mainittuna ajankohtana voimassa olleita säännöksiä 30 päivään kesäkuuta 2022. Tämän lain 4 a §:ää sovelletaan kuitenkin 1 päivästä helmikuuta 2022 laskettaessa lähetetyn työntekijän työnteon kesto.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

3.

Laki

työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan työntekijöiden lähettämisestä annetun lain (447/2016) 1 §, 2 §:n 9 kohta, 4 a §:n 1 momentti, 7 §:n 1 momentti, 8 §:n 2 momentti, 18 §:n 3 momentti ja 35 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 4 a §:n 1 momentti ja 7 §:n 1 momentti laissa 743/2020, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 743/2020, uusi 10 ja 11 kohta, lakiin uusi 7 b §, 10 §:ään uusi 5 momentti sekä lakiin uusi 10 a ja 10 b §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Soveltaisala

Soveltaisala

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 eikä kuljettajiin, jotka ajavat:

1) kahdenvälistä tavaroiden tai matkustajien kuljetutusta, jossa sallitaan 4 – 6 momentin mukaiset lisätoimet;

2) Suomen alueen halki kuormaamatta tai purkamatta rahtia ja ottamatta kyytiin tai laskeutumatta kyydistä matkustajia;

3) tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä annetussa neuvoston direktiivissä 92/106/ETY määritellyn yhdistetyn kuljetuksen aloittavan tai lopettavan tieosuuden, jos kuljettaja on aloittanut kuljetuksen kuljetusyrityksen sijoittautumisjäsenvaltiossa

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi)

ja kuljettajan tiekuljetuksen tieosuus muodostaa yhtenäisen kahdenvälisen kuljetuksen.

Edellä 3 momentin 1 kohdan soveltamisalajajausta lisätoimista sovelletaan ainoastaan siihen päivään saakka, josta alkaen älykkäät ajopiirturit, jotka täyttävät 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 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 8 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun rajanylitysten ja lisätoimien kirjaamisvaatimuksen, on asennettava ensimmäistä kertaa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin mainitun asetuksen 8 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan mukaisesti. Edellä tarkoitetusta päivästä alkaen mahdollisuutta 2 §:n 10 ja 11 kohdassa tarkoitettuihin lisätoimiin sovelletaan ainoastaan kuljettajiin, jotka käyttävät ajoneuvoja, joihin on asennettu älykäs ajopiirturi, josta säädetään mainitun asetuksen 8 – 10 artiklassa.

(uusi)

Edellä 3 momentin 1 kohdassa tarkoitetussa kahdenvälisessä henkilökuljetuksessa kuljettajan on kyseisen kuljetuksen aikana mahdollista ottaa matkustajia kerran kyytiin ja jättää matkustajia kerran kyydistä taikka ottaa matkustajia kerran kyytiin tai jättää matkustajia kerran kyydistä toisessa valtiossa, joiden kautta kuljettaja ajaa, edellyttäen ettei kuljettaja tarjoa matkustajaliikennepalveluja läpikulkujäsenvaltion kahden sijaintipaikan välillä. Samaa sovelletaan paluumatkaan.

(uusi)

Edellä 3 momentin 1 kohdassa tarkoitetun kahdenvälisen tavarankuljetuksen aikana on mahdollista suorittaa lisätoimena yksi kuorman lastaaminen ja purkaminen taikka yksi kuorman lastaaminen tai purkaminen toisessa valtiossa, joiden kautta kuljetus ajetaan, edellyttäen ettei kuljettaja ole lastannut ja purkannut kuormaa samassa Euroopan unionin jäsenvaltiossa. Jos sijoittautumisjäsenvaltiosta alkavaa kahdenvälistä kuljetusta, jonka aikana ei ole suoritettu edellä tarkoitettuja lisä-

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 *täytäntöönpano-direktiivi*.

toimia, seuraa kahdenvälinen kuljetus sijoitautumisjäsenvaltioon, on kuljetuksen aikana mahdollista suorittaa enintään kaksi kuorman lastaamista ja purkamista taikka enintään kaksi kuorman lastaamista tai purkamista edellyttäen, että kuljettaja ei ole kuormannut ja purkanut kuormaa samassa Euroopan unionin jäsenvaltiossa.

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 *täytäntöönpano-direktiivi*.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

-
- 9) *pääurakoitsijalla* rakennuttajaan sopimussuhteessa olevaa urakoitsijaa, joka on nimetty pääurakoitsijaksi ja jolle kuuluvat työmaan johtovelvoitteet.
(uusi)

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

-
- 9) *pääurakoitsijalla* rakennuttajaan sopimussuhteessa olevaa urakoitsijaa, joka on nimetty pääurakoitsijaksi ja jolle kuuluvat työmaan johtovelvoitteet;

10) ***kahdenvälisellä henkilökuljetuksella*** 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 tarkoitettua kahdenvälistä kuljetusta kansainvälisessä satunnaisessa tai säännöllisessä henkilöliikenteessä, kun kuljettaja suorittaa jonkin seuraavista toimista:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi)

a) ottaa matkustajia kyytiin Euroopan unionin sijoittautumisjäsenvaltiossa ja jättää heidät kyydistä toisessa valtiossa;

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

c) ottaa matkustajia kyytiin ja jättää heidät kyydistä sijoittautumisjäsenvaltiossa johdantokappaleessa mainitun asetuksen mukaisesti paikallisten retkien tekemiseksi muualla kuin sijoittautumisjäsenvaltiossa.

11) **kahdenvälisellä tavarankuljetuksella** kuljetussopimuksen perusteella tehtävää tavaroiden siirtoa 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 tarkoitetusta sijoittautumisjäsenvaltiosta toiseen valtioon tai toisesta valtiossa sijoittautumisjäsenvaltioon.

4 a §

4 a §

Työsuhteen lisäehdot pitkäaikaisessa lähettämisessä

Työsuhteen lisäehdot pitkäaikaisessa lähettämisessä

Lähetetyn työntekijän työsuhteessa sovelletaan 2 momentissa tarkoitettuja työsuhteen lisäehtoja, kun lähetetyn työntekijän työnteke 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 työntekeoika 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.

Lähetetyn työntekijän työsuhteeseen sovelletaan 2 momentissa tarkoitettuja työsuhteen lisäehtoja, kun lähetetyn työntekijän työnteke on kestänyt tosiasiallisesti yhdenjaksoisesti vähintään 12 kuukautta, ellei työnantaja ole esittänyt perusteltua pyyntöä ajan pidentämiseen 7 a §:ssä säädetyn mukaisesti. Työnteon aikarajaa laskettaessa on otettava huomioon työnantajan aikaisemmin lähettämän työntekijän työntekeoika samoissa tehtävissä, jos myöhemmin lähetetty työntekijä on lähetetty tekemään samoja tehtäviä aikaisemman työntekijän sijasta. Työnantajan tulee ilmoittaa lähetettävälle *työntekijälle ennen* työnteon aloittamista, että *tämä* korvaa aiemmin samaa työtä samassa paikassa tehneen lähetetyn työntekijän. *Mitä tässä momentissa säädetään, ei sovelleta tieliikenteessä alihankintana tehtäviin kuljetuksiin ja niiden kuljettajiin.*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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.

(uusi)

7 §

Ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä

Lähettävän yrityksen on ennen työnteon aloittamista tehtävä työsuojeluviranomaiselle ilmoitus työntekijän tai työntekijöiden lähettämisestä Suomeen valtioiden rajat ylittävää palveluntarjontaa koskevan sopimuksen perusteella. *Tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankintaan sovelletaan 7 b §:ssä säädettyä.*

7 b §

Ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä tieliikennettä koskevan alihankintasopimuksen perusteella

*Euroopan unionin jäsenvaltioon sijoittautuneen lähettävän yrityksen on ennen työnteon aloittamista tehtävä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä ja komission päätöksen 2008/49/EY kumoamisesta (IMI-asetus) annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1024/2012 perustetussa tietojenvaihtojärjestelmässä, jäljempänä **IMI-järjestelmä**, ilmoitus työntekijän tai työntekijöiden lähettämisestä Suomeen valtioiden rajat ylittävän tieliikenteen kuljetuspalvelujen tarjontaa koskevan alihankintasopimuksen perusteella.*

Ilmoituksen tulee sisältää:

- 1) liikenteenharjoittajalle myönnetyn yhteisön liikenneluvan numero;*
- 2) sen toimivaltaisen liikenteestä vastaavan henkilön tai muun yhteyshenkilön yhteystiedot sijoittautumisjäsenvaltiossa, jonka tehtävänä on vastata viranomaisten kyselyihin sekä vastaanottaa asiakirjoja tai ilmoituksia;*
- 3) kuljettajan yksilöintiin tarvittavat henkilötiedot, henkilötunnus, asuinpaikan osoite ja ajokortin numero;*
- 4) kuljettajan työsopimuksen alkamispäivä ja sopimukseen sovellettava lainsäädäntö;*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5) lähettämisen suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä;

6) tiedot käytettävien moottoriajoneuvojen rekisteritunnuksista;

7) tieto siitä, onko palvelu tavaroiden tai matkustajien kuljetusta, kansainvälistä kuljetusta vai kabotaasikuljetusta.

Jos 2 momentissa tarkoitetut tiedot muuttuvat, työn jatkamisen edellytyksenä on, että lähettävä yritys tekee täydennysilmoituksen IMI-järjestelmään välittömästi muutosten tapahtuessa.

8 §

Edustajan asettaminen

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.

8 §

Edustajan asettaminen

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 edeltävien neljän kuukauden ajalta kaikki muut jaksot, jolloin saman yrityksen työntekijä on tehnyt Suomessa työtä. Lähettävän yrityksen ei tarvitse asettaa edustajaa tieliikenteen kuljetuspalveluissa alihankinnassa, jos työnantajan tulee tehdä 7 b §:ssä säädetty ilmoitus kuljettajan lähettämisestä.

10 §

Velvollisuus pitää saatavilla tietoja lähettyistä työntekijöistä Suomessa

(uusi)

(uusi)

10 §

Velvollisuus pitää saatavilla tietoja lähettyistä työntekijöistä Suomessa

Tieliikenteen kuljetuspalvelujen alihankintaan sovelletaan vain 1 momentin 4 kohtaa ja muutoin 10 b §:ssä säädettyä.

10 a §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tienvarsitarkastuksissa vaadittavat asiakirjat alihankinnassa

Alihankintana suoritettavissa tieliikenteen kuljetuspalveluissa työnantajan tulee huolehtia kuljetusten valvontaa varten kuljetuksen aikana saataville paperilla tai sähköisessä muodossa seuraavat asiakirjat ja tiedot:

- 1) jäljennös 7 b §:ssä tarkoitettusta lähettämislmoituksesta;*
- 2) todisteet Suomessa toteutettavasta kuljetuspalvelusta;*
- 3) ajopiirturin tiedot.*

Kuljettajan tulee esittää 1 momentissa tarkoitettut asiakirjat ja selvitykset tienvarsitarkastuksessa, jos valvontaviranomainen sitä pyytää.

(uusi)

10 b §

Tietojen antaminen työsuojeluviranomaiselle

Alihankintana suoritettavissa tieliikenteen kuljetuspalveluissa työnantajan tulee antaa kuljetuksen päättymisen jälkeen työsuojeluviranomaisen pyynnöstä seuraavat tiedot:

- 1) työntekijän työaikakirjanpito Suomessa tehdystä työstä;*
- 2) todistus palkanmaksusta;*
- 3) tiedot työsuhteeseen sovellettavista työehdoista;*
- 4) 10 a §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettut tiedot kuljetuspalvelusta;*
- 5) ajopiirturin tiedot.*

Työnantajan tulee antaa 1 momentissa tarkoitettut tiedot IMI-järjestelmän kautta kahdeksan viikon kuluessa pyynnön esittämisestä.

18 §

Hallinnollinen yhteistyö

Hallinnollisessa yhteistyössä jäsenvaltioiden viranomaisten välinen yhteydenpito ta-

18 §

Hallinnollinen yhteistyö

Hallinnollisessa yhteistyössä jäsenvaltioiden viranomaisten välinen yhteydenpito tapahtuu sähköisesti IMI-järjestelmän kautta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

pahtuu sähköisesti hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä ja komission päätöksen 2008/49/EY kumoamisesta (IMI-asetus) annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1024/2012 perustetun tietojenvaihtojärjestelmän, jäljempänä *IMI-järjestelmä*, kautta. Yhteydenpito voi myös tapahtua muulla tavalla, jos siitä on toisen jäsenvaltion kanssa erikseen sovittu.

Yhteydenpito voi myös tapahtua muulla tavalla, jos siitä on toisen jäsenvaltion kanssa erikseen sovittu.

35 §

Laiminlyöntimaksu

Lähetävä yritys on velvollinen maksamaan laiminlyöntimaksua, jos tämä on laiminlyönyt velvollisuutensa:

- 1) tehdä 7 §:ssä tarkoitettu ilmoitus työntekijöiden lähettämisestä;
- 2) asettaa 8 §:ssä tarkoitettu edustaja;
- 3) pitää saatavilla 10 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja tietoja ja selvityksiä;

(uusi)

(uusi)

35 §

Laiminlyöntimaksu

Lähetävä yritys on velvollinen maksamaan laiminlyöntimaksua, jos se 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:

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 tilaajalta*, jos tämän toimenpide on johtanut siihen, että ylikuormaa on kuljetettu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
