

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Hallitusneuvos **Jorma Hörkkö**  
cc. Ylijohtaja **Minna Kivimäki**

9.3.2011

## Hallituksen esitysluonnos laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamiseksi

Esitetyllä lainmuutoksella säädetään Suomessa voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009, jonka on määrä yhdenmukaistaa aukottomasti eri jäsenmaiden liikennelupajärjestelmät ja niihin liittyvät vaatimukset tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyn perustana olevien **vakavaraisuuden, hyvämaineisuuden ja ammatillisen pätevyyden** suhteen. Lisäksi asetuksen nojalla säädellään muiden muassa maanteiden tavaraliikenteen yritysten ja yrittäjien **riskiluokituksista** sekä **eurooppalaisesta sähköisestä liikenneluparekisteristä**. Asetuksen täytäntöönpano on käynnissä eri EU-maissa ja se on saatettava päätökseen 4.12.2011 mennessä.

Pyydettyinä lausuntonaan tiellä tapahtuvien tavarankuljetusten elinkeinolainsäädännön muutosesityksestä **Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry** ja **Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT ry** esittävät seuraavat yhteiset näkemyksensä:

### Nykyisen lain kaltaisia poikkeuksia liikennelupajärjestelmään ei enää voida sallia

Eduskunnan tarkastusvaliokunnan saamien selvitysten pohjalta Suomessa on käynnistetty merkittäviä toimenpiteitä harmaan talouden kitkemiseksi eri toimialoilla. Kuten käsiteltävänä olevan lainmuutoksen perusteluissakin todetaan, on maanteiden tavaraliikenne luokiteltu alaksi, jolla on kohonnut riski ajautua harmaan talouden piiriin. SKAL ja ALT kiittävät Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla kokoontuvan, viranomaisista ja alan järjestöistä koostuvan työryhmän toimintaa maantiekuljetusten harmaan talouden estämiseksi. Suhtaudumme myös pääsääntöisen myönteisesti esitettyyn lainmuutokseen, sillä se sisältää lukuisia parannuksia nykyiseen liikennelupajärjestelmäämme ja tukee osaltaan terveemmän kilpailun toteutumista kuljetusalalla.

**Esitetyssä uudistuksessa on valitettavasti kuitenkin säilytetty edelleen epäkohta, joka on vääristänyt oleellisesti kuljetusalan sisäistä kilpailua pitkään ja altistanut alaa harmaan talouden ilmiöille.** Lain muutosesityksessä ei ole kuljetusalan ja valvovien viranomaisten runsaasta palautteesta ja kritiikistä huolimatta kajottu nykyisen tavaraliikennelain 7 §:n nojalla myönnettyihin poikkeuksiin liikennelupavelvoitteista.

Kansallinen poikkeaminen liikenneluvan vaatimuksesta korvausta vastaan suoritettavissa tavarankuljetuksissa on lakiuudistuksen perustana olevan EU-asetuksen mukaan oikeutettua ainoastaan tapauksissa, joilla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus. Vaikka nykyisin 7 §:n turvin ilman liikennelupaa harjoitetun liikenteen taloudellinen arvo ei ole tarkoin tiedossa, on niin kuljetusalalla kuin valvovilla viranomaisilla selkeä näkemys siitä, että korvausta vastaan suoritettuja kuljetuksia valuu jatkuvasti lisääntyvässä määrin liikennelupajärjestelmän ulkopuolelle. **Näin ollen EU-asetuksessa määritelty oikeutus ainoastaan vähämerkityksellisiin poikkeuksiin ja kansallisen lainsäädäntömme poikkeusten tuntuvat taloudelliset vaikutukset kuljetusmarkkinoihin ovat keskenään räikeässä ristiriidassa.** Tässä suhteessa erityisen ongelmallinen on lain 7 §:n kohta 4, joka mahdollistaa *työurakoiden tai muiden sopimuksen kohteena olevien työkokonaisuuksien yhteyteen kuuluvaa tavarankuljetusta urakoitsijan tai muun suoritusvelvollisen hallinnassa olevalla ajoneuvolla, jos tiellä suoritettujen kuljetuskustannusten osuus on enintään 30 prosenttia urakasta tai työkokonaisuudesta.* **Lainkohta on osoittautunut käytännön viranomaisvalvonnan kannalta mahdottomaksi ja johtanut jatkuviin liikennelupavelvoitteen laiminlyönteihin, kun kuljetustoimintaa on naamioitu laajempien urakkakokonaisuuksien osaksi.**

**Vetoamme nyt vakavasti liikenne- ja viestintäministeriöön vallitsevan tilanteen korjaamiseksi.** Muun muassa poliisin edustajien kanssa tätä lausuntoa varten käymiemme keskustelujen nojalla korostamme, että niin kuljetusalan toimijoiden kuin liikennelupajärjestelmää hallinnoivien ja valvovien viranomaisten kannalta nykyisen laajuiset poikkeukset liikennelupajärjestelmän noudattamisesta ovat käytännössä ylivoimaisia tulkita ja valvoa. Poikkeusmahdollisuudet ovat antaneet liiaksi tilaa keinottelulle ja lisänneet tuntuvasti epätervettä kilpailua liikenneluvan haltijoiden ja muiden toimialojen yritysten välillä kuljetusmarkkinoilla.

Esitämme, että liikennelupavaateen yksinomaisena ehtona olisi korvausta vastaan suoritettava tavarankuljetus tiellä yli 2.000 kg ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä.

**Emme näe nykyisenkaltaista 7 §:n poikkeusluettelo miltään osin tarkoituksenmukaisena, mutta edellä esittämiemme perustelujen nojalla vaadimme erityisesti luettelon 4, 5 ja 7 kohtien poistamista uudesta liikennelupalainsäädännöstä.**

**Edellä esitetyn lisäksi vaadimme erilaisilla traktoreilla korvausta vastaan suoritetuilta tavarankuljetuksilta liikennetraktoriluvan osoittamista riippumatta traktorin teknisistä ominaisuuksista tai luokittelusta, sillä ne täyttävät joka tapauksessa perusehdon ajoneuvon yli 2.000 kg:n kokonaispainon osalta.**

Tietoomme tulee jatkuvasti tapauksia, joissa maatalous- tai muuhun käyttöön tarkoitettuilla, muiksi kuin liikennetraktoreiksi luokitelluilla traktoreilla kuljetetaan tavaraa toisen lukuun ohi liikennelupajärjestelmän. Liikennetraktoriluvan vaatiminen selkiyttäisi merkittävästi markkinatilannetta erityisesti paikallistason kuljetuksissa sekä auttaisi oleellisesti myös valvovaa viranomaista työssään. Traktoreita

kaupallisissa kuljetuksissa ansaintamielessä käyttäville yrittäjille liikennetraktoriluvan hankkiminen ei ole vaatimuksena vaikea täyttää eikä kustannuksiltaan merkittävä saavutettuun liiketoiminnalliseen hyötyyn nähden.

## **Luvanhaltijan vakavaraisuus ja hyvämaineisuus uuteen tarkasteluun**

Vakavaraisuus- ja hyvämaineisuusvaateiden ylimalkaisuus on ollut aiempien ja myös vielä toistaiseksi voimassa olevan liikennelupalainsäädännön akilleen kantapäätä. Todellisen reaaliaikaisen vakavaraisuusvelvoitteen puute on tulehduttanut alan sisäistä kilpailua, mahdollistanut keskeytymättömän epäterveen toiminnan alalla ja avannut ovea harmaalle taloudelle. Siksi toimialallamme on suuret odotukset lakiuudistuksen tervehdyttävälle vaikutukselle nimenomaan luvanhaltijain hyvämaineisuuden ja taloudellisten voimavarojen valvonnan osalta. Erityisesti olemme kaivanneet keinoja estää toistuvia konkurssseja tehneiden tahojen välitön paluu kuljetusmarkkinoille luvanhaltijoina, liikenteestä vastaavina henkilöinä tai muutoin kuljetusyrityksen toiminnan kannalta määräävässä asemassa olevina. Uskomme, että lakiesitykseen sisältyvä malli eri viranomaisten välisestä tiiviistä tietojenvaihdosta parantaa selvästi mahdollisuuksia tervehdyttää alaa.

Uuden lakiesityksen perusteluissa on aiheellisesti todettu, että vakavaraisuusvaateen valvontaa tiivistetään nykyisestä. **Tämän on merkittävä aiempaa säännönmukaisempaa, mahdollisimman reaaliaikaisesti toteutettavaa vakavaraisuuden valvontaa lupaviranomaisen toimesta.** Pidämme tärkeänä, että luvanhaltijan vähäistä suuremmat erääntyneet verovelat, maksamattomat sosiaaliturvamaksut ja ulosottosaamiset saattavat liikennelupakelpoisuuden ehdotetuilla tavoin kriittiseen valoon.

Suhtaudumme myönteisesti liikenneluvan edellytyksiin esitettyihin uudistuksiin, jotka täsmentävät aiempaan lainsäädäntöön verraten osakeyhtiön toimitusjohtajan sekä henkilöyhtiöiden yhtiömiesten hyvän maineen vaatimusta. Vastaavasti on tärkeää, että hakijan tai tämän liikenteestä vastaavan henkilön liiketoimintakielto estävät käytännössä liikenneluvan saamisen. Kaikkia edellä mainittuja hyvän maineen kriteerejä edellytämme myös muilta henkilöiltä, jotka tosiasiallisesti käyttävät määräysvaltaa luvanhaltijana olevan oikeushenkilön toiminnassa. Edellytämme myös, että mikäli sama henkilö on toiminut useassa konkurssiin tai yrityssaneerausmenettelyyn ajautuneessa yrityksessä liikenteestä vastaavana, hän menettää tämän lain mukaan hyvämaineisuuksensa.

Hyvämaineisuuden ja sen myötä liikennelupakelpoisuuden arvioinnissa kiinnitetään aiempaa täsmennetympin huomiota myös luvan haltijan ja liikenteestä vastaavan henkilön nuhteettomuuteen suhteessa kuljetustoimintaan liittyvään lainsäädäntöön. Ehdotettu kahden vuoden ja neljän rikkomuksen pääperiaate on liikenneluvan haltijan hyvämaineisuuskriteerin arvioinnissa hyväksyttävissä lain perusteluissa esitetyin rajauksin ja täsmennyksin. **Ennen mahdollista liikenneluvan peruuttamista on kuitenkin aina tapauskohtaisesti tarkoin arvioitava, ovatko luvanhaltijan rikkeet**

niin raskauttavia, että hän on niiden nojalla ilmeisen sopimaton harjoittamaan liikennettä.

### **Kabotaasiliikenteen säädökset kaivanneet täsmennyksiä**

Liikennelupalainsäädännön yhteydessä tarkennetaan myös säädöksiä, jotka koskevat toisesta EU-maasta peräisin olevien kuljetusyritysten oikeutta harjoittaa Suomen sisäistä kabotaasiliikennettä. Uusien kabotaasiehtojen tultua voimaan elokuussa 2009, ovat ulkomaisten suorittamat kuljetukset Suomessa lisääntyneet selvästi, mikä voidaan nähdä tilastoista. **Samalla kun kansalliset kuljetusmäärät ovat Suomessa kasvaneet, on suomalaisen kaluston kokonaismäärä kansallisen ajoneuvorekisterin mukaan vähentynyt.** Näin ollen tavarankuljetuksistamme yhä enemmän suoritetaan kalustolla, joka on jonkin toisen EU-maan rekisterissä.

Kabotaasikuljetuksiin onkin liittynyt käytännön tulkinta- ja valvontaongelmia ja harmaan talouden tunnusmerkistöä. Yhtäältä kabotaasin nimissä on harjoitettu Suomen sisäistä liikennettä, joka ei ole EU:n kabotaasisäädösten hengen mukaisesti tilapäistä, vaan on perustunut pysyviin kuljetussopimuksiin samojen asiakastahojen kanssa. Toisaalta kabotaasisäädösten kiertämiseksi on Suomesta haettu liikennelupia ulkomaisten sivuliikkeiden nimiin tai postilokeroyritysten toimesta.

Suhtaudumme myönteisesti lakiesityksen kabotaasikuljetuksia koskeviin täsmennyksiin. **Lisäksi edellytämme, että lakiin kirjataan selkeästi, että oikeus viikon sisällä suoritettuihin kolmeen kabotaasikuljetukseen alkaa vasta siitä, kun Suomeen tuotu kansainvälinen kuljetus on kokonaisuudessaan purettu ja että tähän kansainväliseen kuljetukseen liittyvä CMR-rahtikirja on muiden säädöksissä edellytettyjen asiakirjojen tavoin pyydettäessä aina esitettävä valvovalle viranomaiselle. Ellei dokumenttia ole osoittaa, on kuljetus keskeytettävä välittömästi.**

### **Yrityksen sijaintipaikaksi on hyväksyttävä myös jatkossa yrittäjän koti**

Lakiesitys täyttää yhteisön ammattiin pääsyasetuksen velvoitteen, joka määrää kuljetusyritykselle kiinteän toimitilavaateen sijoittautumisvaltiossa kuljetustoimintaan liittyvien asiakirjojen säilyttämiseksi. Uudistus on äärimmäisen tärkeä erityisesti ulkomaisten, Suomesta liikenneluvan hakeneiden yritysten valvonnan toteuttamiseksi, sillä nykyisin mukaan dokumentit ovat voineet olla Suomen sijaan yrityksen pääasiallisissa toimitiloissa toisessa jäsenvaltiossa

**Vastustamme kuitenkin ehdoitta lakiesityksen rajoitetta, jonka mukaan aineistoa ei voitaisi säilyttää yrittäjän kotona sijaitsevassa toimipaikassa.** Lakiuudistuksen perusteluissa uhataan jopa liikenneluvan peruuttamisella, mikäli toimitilalla ja pysyväisluonteisella asuintilalla on yhteys. Tämä ei voi käytännössä tulla kyseeseen. Koska toimialan kotimaiset yritykset ovat edelleen suurelta osin pieniä perheyrityksiä, sijaitsevat niin yrityksen hallinnolliset kuin kuljetustoimintaan muutoinkin liittyvät toimitilat usein samassa yhteydessä ja jopa samassa

rakennuksessa yrittäjäperheen kodin kanssa. Lakiesityksessä perustellaan kodin soveltumattomuutta toimipaikaksi sillä, että asiakirjojen valvontaa ei voitaisi suorittaa perustuslain mukaisen kotirauhan suojaan kajoamatta. Tämän huomioiden ehdotammekin ratkaisuksi tieliikenteen sosiaalisäädösten valvontaan liittyvän tieliikennelain 92m §:n soveltamista myös liikennelupalainsäädännössä tarkoitettujen dokumenttien valvontaan kotietsinnässä. **Kodin yhteydessä olevien toimitilojen hyväksyminen on elinehto nykyisen kaltaisen kuljetusyritystoiminnan jatkamiselle jopa tuhansissa suomalaisissa yrityksissä.**

Useat pienet kuljetusyritykset ovat myös ulkoistaneet niin kirjanpitoaineistonsa kuin muidenkin uudistetussa laissa edellytettyjen dokumenttinsa hallinnan esimerkiksi tilitoimistoille, josta ne voidaan osoittaa toimivaltaisten viranomaisten tarkistettavaksi. Tämä malli täytyy voida säilyttää myös lakiuudistuksen myötä.

### **Liikenteessä käytettävät ajoneuvot poikkeuksetta ammattiliikenteen rekisteriin**

**Kiitämme lakiesitykseen kirjattua uudistusta, jonka nojalla luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävä ajoneuvo on aina viivytyksettä ilmoitettava ajoneuvorekisteriin ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi.** Säädöksen puuttuminen on johtanut siihen, että osa alan toimijoista on rekisteröinyt korvausta vastaan suorittamissaan luvanvaraisissa kuljetuksissa käyttämänsä ajoneuvot yksityisliikenteen rekisteriin ja näin saanut hyödykseen muun muassa huokeammat vakuutusmaksut. Epäterveen kilpailun poistamiseksi tämän porsaanreiän tukkiminen on tervetullut täydennys lakiin. Lisäksi esitämme, että **ulkomaisten yritysten, joille tämän lain nojalla myönnetään Suomesta yhteisön liikennelupa, on rekisteröitävä Suomessa käyttämänsä ajoneuvot kansalliseen ammattimaisen liikenteen ajoneuvorekisteriimme.**

Kiitämme myös, että SKAL:n esityksen mukaisesti uuden lain myötä voidaan hakemuksesta poiketa arvokuljetusten osalta perussäännöstä, joka edellyttää luvanhaltijan tietojen merkitsemistä luvanvaraisessa liikenteessä käytettävään ajoneuvoon.

### **Liikenneluvan tarkistusvelvoite säädettävä aukottomaksi**

Harmaan talouden taklaamiseksi kuljetusalalta on tärkeää tuoda liikennelupalainsäädäntöön uusi elementti, jonka nojalla Suomessa toimivat kuljetusten tilaajat veloitetaan tarkistamaan korvausta vastaan kuljetuksiaan suorittavien yritysten ja yrittäjien liikennelupien voimassaolo. Tämä velvoite on ulotettava kattamaan niin koti- kuin ulkomainen kuljetuspalvelujen tarjonta.

Vaikka lakiesityksen tavoite on oikea, on kansalliseen tilaajavastuulakiin tehty kytkös keinotekoinen ja ehdotettu säädös käytännössä varsin tulkinnanvarainen. Koska asetetun tavoitteen kannalta tuloksellisinta olisi saada kaikki korvausta vastaan suoritettavia kuljetuksia tilaavat elinkeinonharjoittajat, kuten kauppa ja teollisuus, kuljetusvälittäjät ja kuljetusketjut aukottomasti tarkistamisveloitteen piiriin, ei lainkohdan soveltamista ole tarkoituksenmukaista rajata tilaajanvastuulain tavoin. **Näin ollen esitämmekin, että liikennelupalainsäädäntöön laaditaan itsenäinen ja muusta lainsäädännöstä riippumaton määräys sanktioineen. Määräyksellä veloitetaan kaikki kaupallisia kuljetuksia tilaavat elinkeinonharjoittajat tarkistamaan kuljetuksiaan suorittavan liikenneluvan voimassaolo.** Kuljetuksia satunnaisesti tilaavilta yksityishenkilöiltä tätä vaadetta ei toki voida edellyttää.

### **Myös kuljetusten välitystoiminta luvanvaraiseksi**

Suomeen on viime vuosina syntynyt merkittävässä määrin uutta maantiekuljetuspalveluja välittävää yritystoimintaa. Usein nämä uudet alalle tulijat ovat epätietoisia alaa koskevista säädöksistä ja niiden toiminta perustuu vain yhden henkilön työpanokseen. Tietoomme on kantautunut jo lukuisia tapauksia, jossa välitettyihin kuljetuksiin on liittynyt epäselvyyksiä ja vastuunkantajia on ollut jälkikäteen vaikea löytää. **Siksi esitämmekin, että Suomeen sijoittuneille kuljetusvälitystoimijoille on luotava tavaraliikenteen kaltainen lupajärjestelmä.** Alalla perinteisesti toimineille yrityksille vaade on varmasti myös tervetullut, sillä lupa- ja rekisteröintimenettely tervehdyttäisi eittämättä myös tätä osaa kuljetusmarkkinoista.

### **Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry**

**Iiro Lehtonen**  
toimitusjohtaja

**Pasi Moisio**  
johtaja

### **Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT ry**

**Hannu Parvela**  
toimitusjohtaja