SUOMEN HUOLINTA- JA LOGISTIIKKALIITTO RY

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

**ASIANTUNTIJALAUSUNTO**

23.11.2021

Valiokunnan lausuntopyyntö 9.11.2021

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

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL) kiittää saadusta lausuntopyynnöstä.

SHLL edustaa Suomen huolinta- ja logistiikka-alan yrityksiä, jotka yhdessä vastaavat valtaosasta Suomen ulkomaankaupan tuotteiden vienti- ja tuontikuljetuksista sekä niihin liittyvistä tullauksista ja lisäpalveluista kaikissa liikennemuodoissa. Kuljetuksissa huolintayhtiöt toimivat tyypillisesti omaan varsinaiseen kuljetusasiakkaaseen nähden sopimusrahdinkuljettajina, jotka puolestaan tilaavat tarvittavat kotimaan tai ulkomaan varsinaiset kuljetukset alihankintasopimuksilla suorittavilta rahdinkuljettajilta. Toisin sanoen huolitsijat toimivat toimitusketjussa usein tilaajina sekä rahdinkuljettajina.

SHLL:n yhtenä sääntömääräisenä tehtävänä on muun muassa lisätä huolinta- ja logistiikka-alan arvostusta sekä ehkäistä vilpillistä kilpailua toimialalla. SHLL pitää lausunnon kohteena olevaa hallituksen esitystä, jolla pannaan kansallisesti täytäntöön EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin sosiaali- ja markkinalainsäädäntöön liittyvät asetukset ja direktiivit, varsin perusteellisesti laadittuna. EU:n liikkuvuuspaketilla pyritään parantamaan tavaraliikenteen markkinoiden toimintaa EU:ssa sekä työntekijöiden sosiaalisia oikeuksia ja työoloja, mitkä toteutuvat tehostamalla valvontaa, torjumalla pimeää työtä sekä selkeyttämällä tieliikenteen monitulkintaisia sääntöjä.

Koska EU:n liikkuvuuspaketin osalta hallituksen esityksessä on kyse EU:ssa jo hyväksyttyjen asetusten ja direktiivien kansallisesta täytäntöönpanosta, kansalliseen lainsäädäntöön tehtävien muutosten varsinaiseen substanssiin ei ole mahdollista juurikaan tehdä muutoksia. Vaikka EU:n liikkuvuuspaketissa hyväksytyt säädökset eivät SHLL:n mielestä ole monelta osin optimaalisia Suomen logistisen kilpailukyvyn tai logistiikalta edellytettävien päästövähennysten näkökulmasta, tosiasia on se, että EU:n liikkuvuuspaketti on hyväksytty ja sen sisältämät säädösmuutokset tulee pistää kansallisesti toimeen mahdollisimman samansisältöisesti EU:n alueella.

Hallituksen esitykseen sisältyy myös pääministeri Sanna Marinin hallituksen hallitusohjelman harmaan talouden torjuntaa koskevat toimenpidekirjaukset, joilla pyritään laajentamaan kuljetuksen tilaajan vastuita ylikuormilla ajamisen sekä ajo- ja lepoaikojen rikkomisen osalta. Näiden ehdotettujen toimenpiteiden tarkoitus on hyvä, sillä niillä pyritään torjumaan sääntöjenvastaista toimintaa kuljetus- ja logistiikka-alalla. Keskeistä kuitenkin säädösten antamisessa on se, että säädökset ovat mahdollisimman selvät ja ettei säädösten noudattamisesta koidu toimitusketjun eri osapuolille turhaa tai kohtuutonta hallinnollista taakkaa.

SHLL:n on päässyt tutustumaan hallituksen esitykseen jo sen luonnosvaiheessa ja SHLL:n näkemyksiä on osin huomioitu hallituksen esityksen valmistelussa. SHLL katsoo, että EU:n liikkuvuuspaketin sisältämät asetukset ja direktiivit on implementoitu kansalliseen lainsäädäntöön selkeästi ja SHLL:n ei ole huomannut ristiriitaisuuksia EU-säädösten ja niitä vastaamaan

tarkoitettujen kansallisten säädösten välillä. Seuraaviin hallituksen esityksen säädösehdotuksiin SHLL haluaa kiinnittää lainsäätäjän huomion seuraavilla kommenteilla:

*Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus: liikenteen palveluista annetun lain 14 §*

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 3 kohta, jossa kuljetuksen tilaaja velvoitetaan selvittämään ennen kuljetussopimuksen tekoa, ettei kuljetuksen suorittajan ajoneuvon kokonaismassa kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna ylitä suurimpia sallittuja enimmäismassoja. Tavarankuljetuksen maksanut tilaaja laiminlyö selvitysvelvollisuutensa, jos ei näin ole toiminut. Pykälän perustelujen mukaan:

> *”Yksittäisten kuljetusten kohdalla tavarankuljetuksen tilaajan tulee pyrkiä selvittämään ennen kuljetussopimuksen tekoa, ettei kuljetuksessa pääse syntymään ylikuormaa tilaajan kuormasta johtuen. Tilaaja 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. Tilaaja 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.”*

Huolinta-alan yritykselle, jotka ammattimaisesti myyvät ja ostavat tiekuljetuksia, ei kyseisen pykälän toteuttaminen aiheuttane suurempia haasteita, sillä huolinta-alan tilaamissa tiekuljetuksissa ja tavaralajeissa painorajat harvemmin aiheuttavat ongelmia tai asia on hoidettavissa jatkuviin ns. raamikuljetussopimuksiin sisällytettävillä kirjauksilla.

SHLL katsoo kuitenkin, että ehdotettu pykälä lisää entisestään hallinnollista taakkaa kuljetusten tilaajille, jotka voivat myös olla kuluttajia tai pienyrittäjiä. Kuljetusten tilaamista koskee myös tilaajavastuulaki, jossa tilaajalle asetettu runsaasti muita kuljetukseen liittyviä selvitysvelvollisuuksia. SHLL toteaa, että kuljetusten tilaamisessa tulisi olla lähtökohtana se, että kuljetuksen tilaajan tulee tuntea kuorman paino ja ilmoittaa se kuljetuksen suorittajalle, jonka velvollisuutena on taas varata kuorman kuljettamiselle sopiva ja asianmukainen kuljetuskalusto. Ainoastaan siinä tilanteessa, että kuljetuksen tilaajalla on syytä epäillä kuljetuskaluston sopivuutta kuorman kuljettamiselle, on tilaajan tarkempi selvitysvelvollisuus tarpeen.

*Kuljetuksen tilausrikkomus: liikenteen palveluista annetun lain 263 §:n 2 momentti*

Kyseinen momentti kuuluu seuraavasti:

> *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.*

SHLL huomauttaa, että kuljetussopimuksissa kuljetuksen tilaaja voi olla tuotetta koskevan kauppasopimuksen mukainen myyjä, joka myy tuotteen perille kuljetettuna. Tällöin tavaran vastaanottaja ei ole tilannut kuljetusta, eikä ole päässyt vaikuttamaan itse kuljetussopimuksen laadintaan. Ehdotetulla lakimuotoilulla tilausrikkomuksesta ei voi tuomita kuljetuksen tilannutta lähettäjää, joka antaa tietoisesti ylipainavan lähetyksen kuljetuksen suorittajalle, koska muotoilun mukaan tilaajan tai tämän edustajan edellytetään vastaanottavan kuorman. Nähdäksemme puutteen voisi halutessa korjata esimerkiksi seuraavalla muotoilulla:

> *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 antanut kuorman kuljetettavaksi tai vastaanottanut kuorman.*

Muilta osin Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:llä ei ole huomautettavaa koskien hallituksen esityksessä tehtyjä lakimuutosehdotuksia.

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen: liikenteen palveluista annetun lain 267 §:n 2 momentti*

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi 3 kohta, jonka mukaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös ”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.”

SHLL pitää edellä mainittua ehdotusta ongelmallisena, sillä nykyaikana tavaralogistiikka ja toimitusketjut perustuvat siihen, että osapuolten kuljetussopimuksissa sovituista toimitusajoista pidetään kiinni ja että sopimuksia kunnioitetaan. Lähtökohtaisesti logistiikassa tulisi lähteä siitä, että kuljetuksen suorittaja on kuljetusalan ammattilainen, jonka tulee tuntea ja noudattaa ajo- ja lepoaikamääräyksiä. Rahdinkuljettajan tulee suunnitella toimintansa siten, että se pystyy toteuttamaan kaikki kuljetustoimeksiannot asianmukaisesti ajo- ja lepoaikoja noudattaen. Jos ei pysty, niin rahdinkuljettajan ei tule tehdä kuljetussopimusta tai rahdinkuljettajan tulee käyttää useampia kuljettajia, jotta sovittu kuljetustoimeksianto tulee asianmukaisesti hoidettua. Nyt pykälän perustelut on kirjoitettu siihen muotoon, että on vain kuljetutuksen suorittajalta ilmoitusasia kuljetusasiakkaalle, ettei pysty noudattamaan esim. aikakriittistä kuljetustoimeksiantoa syystä, johon esim. rahdinkuljettajalla on itse ollut täysi mahdollisuus vaikuttaa. Kyseinen pykälä olisi tilaajan vastuun kannalta kohtuullisempi, mikäli vastuun toteutumien edellyttäisi tilaajan osalta pidempiaikaista moitittavaksi katsottavaa toimintaa.

Kunnioittaen

**SUOMEN HUOLINTA- JA LOGISTIIKKALIITTO RY**

Petri Laitinen
Toimitusjohtaja