25.11.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

HE 194/2021 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 194/2021 vp).

Valiokunnalle annettiin 18 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat: Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Ahvenanmaan valtion virasto, oikeusministeriö, sisäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Lounais-Suomen aluehallintovirasto, Poliisihallitus, Rajavartiolaitos, Tulli, Verohallinto, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto ja Autoliikenteen työnantajaliitto- yhteislausunto, Huolinta- ja Logistiikkaliitto, Logistiikkayritysten liitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka sekä Suomen Taksiliitto.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

1. **Laki liikenteen palveluista**

<u>3 § Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä</u>

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL lausui, että tavaraliikennelupavaatimus tulee ulottaa koskemaan myös kokonaismassaltaan 2,5–3,5 t ajoneuvoja myös kansallisesti, mikä helpottaisi esimerkiksi tietojärjestelmien muutostöitä. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL nosti muun muassa esiin, että hyvämaineisuuden ja vakavaraisuuden vaatiminen myös kaikilta pakettiautokuljetuksia tarjoavilta on omiaan torjumaan harmaata taloutta ja lupavaatimus selkiyttäisi kuljetusyritysten ja valvontaviranomaisen toimintaa jopa paremmin kuin ehdotetut muutokset 16 §:ään. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL katsoo lisäksi, että samat säännöt kaikille tavaraliikenteen toimijoille olisi kaikkein selkeimmät eikä yli 2 t ajoneuvoilta ennen liikennepalvelulakia vaadittu liikennelupa ollut ennenkään ongelmallinen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hallituksen esityksen perusteluissa on tuotu esiin liikennelupavaatimuksen raskaus palveluntarjoajille suhteessa siitä saataviin hyötyihin. Tarve pakettiautojen liikennelupavelvollisuuteen ei voi lähteä viranomaisen tietojärjestelmätyön helpottamisesta. Pakettiautojen liikennelupavelvollisuudesta luovuttiin liikennepalvelulain voimaantulon yhteydessä ja nyt ehdotetuilla lain 16 ja 17 §:n lisäyksillä saadaan liikenne- ja viestintäministeriön arvion mukaan tarpeellinen parannus esimerkiksi kyseisen ammattimaisen liikenteen valvontaan. Liikenne- ja viestintäministeriön

näkemyksen mukaan Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL:n esille nostama asia ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

5 § Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

Verohallinnon Harmaan talouden selvitysyksikkö (jäljempänä HTSY) on lausunut harmaan talouden torjunnan näkökulmasta ehdottaen, että liikennepalvelulain 5 §:ssä tarkoitettua vaatimusta julkisten velvoitteiden hoitamisesta laajennettaisiin vähintään oikeushenkilömuotoisen luvan hakijan tai haltijan vastuuhenkilöihin ja merkittäviin omistajiin.

HTSY on lausunnossaan tuonut esiin, että vaatimusta veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien hoitamisesta ei hallituksen esityksessä ehdoteta ulotettavaksi oikeushenkilön toimitusjohtajaan, hallituksen puheenjohtajaan, hallituksen jäseneen taikka vastuunalaiseen yhtiömieheen, vaikka 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 sen mahdollistaisi. Perusteena tälle HTSY on todennut, että kun elinkeinoluvan hakijana tai haltijana on oikeushenkilö, ei sen taloudellista luotettavuutta voida arvioida pelkästään oikeushenkilön omilla tiedoilla vaan niiden lisäksi tulisi arviointiperusteena olla sen toiminnasta vastaavien ja päättävien luonnollisten henkilöiden toiminta ja näiden kytkennät muuhun taloudelliseen toimintaan. Näin olisi esimerkiksi tilanteessa, jossa luvan hakija on vasta perustettu osakeyhtiö tai luvan haltijan vastuuhenkiöissä on tapahtunut huomattavia muutoksia.

Lisäksi HTSY on lausunnossaan todennut ehdotuksen vaikutuksista, että veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka Tullin perimiin maksuihin liittyvien velvollisuuksien hoitamista koskeva vaatimus ei lisää luvan hakijoiden tai haltijoiden hallinnollista taakkaa. Kyseessä on laissa säädettyjen velvollisuuksien hoitaminen, joka on kaikkien yritysten ja toimijoiden velvollisuus. Lupamenettelyä valvova viranomainen saa tiedot valvontaa varten suoraan toisilta viranomaisilta, mm. selvitysyksikön velvoitteidenhoitoselvityspalvelusta, eikä rasita luvan hakijaa tai haltijaa velvoitteiden hoitamista koskevien todistusten pyytämisellä.

Parhaillaan julkisella lausuntokierroksella olevassa jätelaissa (646/2011) on suunniteltu vastaavaa luotettavuussäännöstä, mutta muutettu esitystä vastaamaan ehdotettua liikennepalvelulakiin esitettyä säännöstä. Tämän perusteella HTSY on lausunnossaan katsonut liikennepalvelulakiin valitulla sääntelymallilla olevan harmaan talouden torjunnan kannalta negatiivinen vaikutus muuhun lainsäädäntöön.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotettu muutos luvanmyöntämisen edellytyksissä olisi oikeushenkilön osalta on merkittävä, mikäli arvioinnin kohteena olisi oikeushenkilön sijaan sekä oikeushenkilö että myös sen vastuuhenkilöt ja omistajat. Tämä edellyttäisi myös tarkemman vastuutahojen määrittelyn arviointia ja arvioitavien omistajien määrittelyn, mikäli omistajista vain merkittävimmät huomioitaisiin. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että on totta, että erityisesti uusien vastaperustettujen osakeyhtiöiden osalta taloudellisen luotettavuuden arviointi voi olla pelkillä osakeyhtiön tiedoilla vaikeaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on yhteistyössä ympäristöministeriön kanssa keskustellut jätelain uudistamisesta sekä liikennepalvelulain 5 §:n muutoksista.

HTSY:n ehdottama muutos ei ole ollut mukana lausuntokierroksella edes vaihtoehtoisena toimenpiteenä, joten sitä ei ole arvioitu eikä siten myöskään sen vaikutuksia ja mahdollisia

kustannuksia tiedetä. Vaikka HTSY lausunnossaan toteaa, että esitetty vaatimus ei lisää luvan hakijoiden tai haltijoiden hallinnollista taakka, olisi kuitenkin asianmukaista selvittää kyseessä olevan laajennuksen vaikutukset ja kustannukset tarkemmin niin luvan hakijan kuin myös liikennelupia myöntävän viranomaisen näkökulmasta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että asiantuntijalausunnossa on esitetty muutostarpeita, joita ministeriö ei ole itse ehdottanut, mutta haluaa todeta, että ministeriö ei vastusta muutosehdotusta, jos valiokunta katsoo ne tarpeelliseksi. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että mikäli muutokset katsotaan tarpeellisiksi, voisi ne tehdä seuraavan liikennepalvelulain muutoksen yhteydessä siten, että ehdittäisiin arvioida vaikutukset ja koordinoida muutokset sekä niiden voimaantulon aikataulu lausuntokierroksella olevan jätelain kanssa yhdenmukaisiksi.

8 § Luonnollisen henkilön hyvä maine luvanvaraisessa tieliikenteessä

Suomen Taksiliitto toi esiin lausunnossaan, että liikennepalvelulain hyvämaineisuuden vaatimuksia tulisi täsmentää erityisesti henkeen ja terveyteen liittyvien vankeustuomioiden tai asiakkaaseen kohdistuvien rikosten osalta.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että taksiliikenteeseen liittyviä havaittuja epäkohtia muutettiin hiljattain niin sanotulla ”taksiliikenteen korjaussarjalla”. Henkilö- ja tavaraliikenteen (kuorma-autot ja linja-autot) hyvämaineisuuden sääntely puolestaan perustuu EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen, eikä siihen pohjautuvia uusia kansallisen lain säädöksiä täten sovelleta taksiliikenteeseen, joka on kansallisesti säänneltyä. Lisäksi, matkustajia kuljettavalla taksiliikenneluvan haltijalla tulee olla taksiliikenneluvan lisäksi myös taksinkuljettajan ajolupa. Taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiseen liittyvistä vaatimuksista, rikostaustan selvittäminen mukaan lukien, on kattavasti säädelty liikennepalvelulain 25 §:ssä.

14 § Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

Liikenne- ja viestintävirasto ja Logistiikkayritysten liitto ovat lausuneet, että esityksen pykälän 2 momentin uudessa 3 kohdassa mainitaan ainoastaan ajoneuvon kokonaismassan ylittäminen eikä siinä huomioida lainkaan ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassaa ja sen ylittämistä. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassan ylittyminen on erittäin merkittävässä roolissa tilaajan vastuuta huomioitaessa. Ajoneuvoyhdistelmän sallittu kokonaismassa voi ylittyä, vaikka ajoneuvon sallittu kokonaismassa ei ylittyisikään.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy esitettyihin huomioihin ja esittää, että pykälään lisätään ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassan ylittyminen.

17 § Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Suomen Taksiliitto otti kantaa lausunnossaan erityisesti liikenteessä käytettävän ajoneuvon yksinomaiseen hallintaan rekisteröimiseen, jota taksiala olisi halunnut sovellettavaksi myös taksiliikenteeseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että vaatimukset henkilö- ja tavaraliikenneluvan ja ajoneuvon yhdistämiselle tulevat EU-asetuksista, joten näillä perustein taksiliikenne on jätetty soveltamisalan ulkopuolelle. Tavaraliikenteessä käytettäville 2,5–3,5 t ajoneuvoille ehdotetaan kansallisesta tarpeesta johtuen myös vastaavaa rekisteröintivelvoitetta palveluntarjoajan yksinomaiseen hallintaan, koska EU-säädösten velvoite koskee saman painoisia ajoneuvoja kansainvälisessä tavaraliikenteessä. Liikenne- ja

viestintäministeriön arvion mukaan ehdotuksen ei ole nähty olevan yhteydessä taksiliikenteeseen.

183 § EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on lausunnossaan viitannut EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklaan lisättyyn kohtaan, jolla jäsenvaltiolle on annettu mahdollisuus vapauttaa liikenteestä vastaava henkilö liikenneluvan edellytyksenä olevasta tutkinnosta yrityksen käyttäessä ainoastaan kokonaismassaltaan alle 3,5 t olevia ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä. SKAL toteaa lausunnossaan, että esityksessä on ehdotettu, että jäsenvaltiolle annettua mahdollisuutta käytettäisiin liikennepalvelulain 183 §:n nojalla maanteiden tavaraliikennettä harjoittavalle yritykselle, joka käyttää yksinomaan sellaisia moottoriajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia. Tämän edellytyksenä olisi, että henkilö toimittaa todisteita, että on hallinnoinut saman tyyppistä yritystä 20 päivää elokuuta 2020 edeltäneiden 10 vuoden ajan. SKAL on katsonut lausunnossaan, että uutta vaatimusta olisi tulkittava juuri artiklan sanamuodon mukaisesti ja aiempaa sääntelyä on tulkittu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artilassa edellytettyä tiukemmin. SKAL on katsonut lausunnossaan, että 183 § tulisi muuttaa siten, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklan tulkintaa lievennettäisiin ja yrityksen hallinnoinniksi katsottaisiin muukin johtaminen kuin liikenteestä vastaavana henkilönä toimiminen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että 183 §:n sisältöä ei ole lakiesityksessä muutettu vaan sen sijaan on todettu hallituksen esityksen keskeisissä ehdotuksissa kappaleessa 4.1.3, että se jo nykymuotoilullaan kattaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklaan lisätyn kohdan mahdollisuudesta vapauttaa henkilö EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta tutkinnosta, jota kansallisesti vastaa liikenneyrittäjätutkinto.

Soveltamisala 183 §:ssä on EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen muutoksen myötä laajentunut koskemaan myös 9 artiklan uutta kohtaa, jonka mukaan 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. Kansallisesti on siten päätetty käyttää tätä jäsenvaltoille annettua liikkumavaraa, koska siitäkin huolimatta, että 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.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitetuksi johtamiseksi ja alalla toimimiseksi on tulkittu kansallisessa lainsäädännössä aikaisemmin liikenteestä vastaavana henkilönä toimiminen, mikä voidaan katsoa perustelluksi ja selkeästi rajatuksi tulkinnaksi. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole tiedossa eikä työryhmätyöskentelyssä ole tullut esiin, että 183 §:n soveltamisessa olisi todettu ongelmia. Sen sijaan hallituksen esityksen valmistelun aikana on tuotu esille, että nyt ehdotettu tulkinta, että yrityksen johtamiseksi katsottaisiin muukin johtaminen kuin liikenteestä vastaavana henkilönä toimiminen, asettaisi haasteita Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille tulkita tasapuolisesti jokaista yksittäistä hakemusta ja hakijan hallinnoimiseksi esittämää johtamiskokemusta.

Edellä kuvatuista syistä ministeriö ehdottaa, että 183 § tai sen tulkintaa ei muutettaisi.

200 § Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen

Sisäministeriö on lausunut, että pykälän 1 ja 2 momentissa viitattaisiin toimivaltuuksien osalta poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen sijasta poliisi-, tulli tai rajavartiomieheen. Tällöin sääntely olisi yhdenmukaista muun muassa esitettävän 39 §:n 4 momentin ja 202 §:n 2 ja 4 momentin kanssa. Säännöksen 2 momentin mukaan poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos voi keskeyttää kuljetuksen eräiden edellytysten täyttyessä. Lisäksi jotta virke olisi kieliopillisesti asianmukaisempi ja koska kullakin viranomaisella on oikeus keskeyttää kuljetus itsenäisesti, niin sisäministeriö ehdotti ja-sanan korvaamista tai-sanalla.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy esitettyihin huomioihin ja kannattaa vaihtamaan pykälän 1 ja 2 momenttiin poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen sijasta poliisi-, tulli tai rajavartiomiehen alla esitetyllä tavalla.

202 § Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot

Sisäministeriö on lausunut pykälän 1 momentin osalta, että Rajavartiolaitokselle ja Tullille lisättäisiin poliisia vastaava oikeus suorittaa yleinen kotietsintä tai paikanetsintä. Sisäministeriön perustelun mukaan Rajavartiolaitos ja Tulli ovat molemmat esitutkintaviranomaisia, joilla on useita muita tehtäviä suorittaessaan toimivalta suorittaa koti- ja paikanetsintöjä, eikä poliisi yleensä ole läsnä rajanylityspaikalla. Sisäministeriön mukaan ei myöskään ole tarkoituksenmukaista, että eri esitutkintaviranomaisilla olisi eri toimivaltuudet tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvomisen osalta.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy sisäministeriön huomioon siitä, että poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos ovat kaikki esitutkintaviranomaisia. Edellä mainituin perusteluin Tullille ja Rajavartiolaitokselle onkin ehdotettu lisättäväksi oikeuksia poliisin tavoin ja myös kyseisen pykälän 1 momentin kohtaa arvioitiin hallituksen esityksen jatkovalmistelutyössä. Pykälän 1 momentissa viitataan pakkokeinolain (806/2011) mukaisiin valvojien pakkokeinoihin tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnassa. Arvioinnissa havaittiin muun muassa, että poliisimiehellä on pakkokeinolain nojalla tulli- ja rajavartiomiestä laajempia oikeuksia liittyen kotietsintään tai rikoksesta epäillyn kiinniottoon. Poliisimies voi siis ilman pidättämiseen oikeutetun virkamiehen päätöstä toimittaa yleisen kotietsinnän ja paikanetsinnän silloin, kun etsinnän välitön toimittaminen on asian kiireellisyyden vuoksi välttämätöntä. Näiden seikkojen katsottiin jatkovalmisteluvaiheessa voivan joissain tapauksessa olevan ongelmallisia. Liikenne- ja viestintäministeriö kuitenkin katsoo sisäministeriön lausunnon olevan tarkoituksenmukainen ja yhtyy sisäministeriön ehdottamaan laajennukseen. Lähinnä perusteena nähdään olevan se, että pakkokeinolain 8 luvun 15 §:n 1 momentin mukaisesti yleisestä kotietsinnästä ja paikanetsinnästä päättää pidättämiseen oikeutettu virkamies, jolloin tässä yhteydessä poliisissakin päätöksen pidättämisestä tekee tähän oikeutettu virkamies eikä yksittäinen poliisimies.

252 § Hyvämaineisuuden menettäminen ja palautuminen

Oikeusministeriö on lausunut, että esityksen 252 §:n perusteluissa ei ole tuotu esiin sitä, että liikenteenharjoittaja-asetus ei anna kansallista liikkumavaraa sen suhteen, että hyvä maine voidaan palauttaa aikaisintaan yhden vuoden kuluttua siitä päivästä, jona hyvä maine menetettiin. Hallituksen esityksen Esityksen tavoitteet –kappaleessa on esitelty EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö ja siellä alakohdassa 2.1.2.1 on todettu, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta muutetaan muutosasetuksen (EU) 2020/1055 1 artiklan 11 kohdan nojalla siten, että jatkossa liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuden palauttaminen säädetään mahdolliseksi aikaisintaan yhden vuoden kuluttua siitä päivästä, kun hyvämaineisuus menetettiin.

Lisäksi oikeusministeriö on lausunut, että esityksessä olisi ollut perusteltua arvioida tarkemmin ehdotetun sääntelyn suhdetta perusoikeuksiin, kuten perustuslain 18 §:ään, jossa säädetään oikeudesta työhön. Liikenne- ja viestintäministeriö on säädösehdotuksen kappaleessa 12 (suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys) arvioinut luvan myöntämisen edellytyksiä ja hyvän maineen arviointia elinkeinovapauden toteutumisen kautta, koska kyseessä on elinkeinotoiminnan harjoittaminen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä ehdotettuja lisäyksiä ehdottoman tarpeellisina, mutta ei vastusta täydennysehdotuksia, jos valiokunta katsoo perustelujen täydentämisen ja sääntelyn ja perusoikeuksien suhten arvioimisen tarpeelliseksi.

263 § Kuljetuksen tilausrikkomus

Liikenne- ja viestintävirasto on lausunut, että esityksen 263 §:n uudessa 2 momentissa viitataan ainoastaan ajoneuvon kokonaismassan ylittämiseen. Viraston mukaan kirjaus ei ota huomioon ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassaa ja sen ylittämistä, joka on erittäin merkittävässä roolissa tilaajan vastuuta huomioitaessa. Lisäksi ajoneuvoyhdistelmän sallittu kokonaismassa voi ylittyä, vaikka ajoneuvon sallittu kokonaismassa ei ylittyisikään.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy esitettyihin huomioihin ja esittää, että pykälään lisätään ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa.

Oikeusministeriö on lausunut, että pykälä sisältää kohtia, joiden kielellistä muotoilua olisi perusteltua harkita tarkistettavaksi. Pykälän 1 momentin muotoilun mukaan tuomitaan se, joka 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. Oikeusministeriön mukaan rangaistavuus ei voi perustua pelkästään tietoisuuteen tai selvilläolovelvollisuuteen sellaisenaan, vaan tämän lisäksi on edellytettävä myös konkreettista tekoa tai laiminlyöntiä, kuten esimerkiksi tavarankuljetuksen tilaamista.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy oikeusministeriön huomioon siitä, että kyseisessä asiassa rangaistavuus vaatii konkreettisen teon, joten Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa että pykälän 1 momentin ehdotuksesta poistetaan kyseinen tietoisuuteen ilman konkreettista tekoa viittaava kohta alla esitetyllä tavalla.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto on huomauttanut pykälän 2 momenttia koskevaan lakiehdotukseen, että kuljetussopimuksessa kuljetuksen tilaaja voi olla tuotetta koskevan kauppasopimuksen mukainen myyjä, joka myy tuotteen perille kuljetettuna. Tällöin kuorman vastaanottaja ei ole tilannut kuljetusta, eikä myöskään ole päässyt vaikuttamaan kuljetussopimuksen laadintaan. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ehdottaakin pykälän 2 momenttiin vastuulliseksi lisättävän myös kuorman kuljetettavaksi antanut osapuoli.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliiton huomioon siitä, ettei kuljetuksen vastaanottaja kaikissa tilanteissa ole välttämättä kuljetuksen tilaaja. Lakiehdotuksen tarkoitus on kuitenkin ollut sanktioida nimenomaisesti kuljetuksen tilaaja, joka ottaa vastaan ja maksaa ylikuormatusta kuljetuksesta. Liikenne- ja viestintäministeriön arvion mukaisesti Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliiton lausunto ei aiheuta muutosta pykälän 2 momenttia koskevaan lakiehdotukseen.

Autoliikenteen Työnantajaliitto, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto ja *Logistiikkayritysten liitto* ovat nostaneet esille, että pykälään ehdotetun uuden 2 momentin perusteluiden mukaan tilaaja

voisi vapautua vastuusta neljällä eri vaihtoehdolla. Jos 1) tilaaja on tehnyt 14 §:n 2 momentin 3 kohdan selvityksen, 2) kuljetuksen suorittaja on tilaajan selvityksestä huolimatta kuormannut ajoneuvoon ylikuorman, 3) tilaaja ei ole voinut tietää ylikuormasta, 4) tilaaja ei ole voinut mistään luotettavasti tarkistaa ylikuorman olemassaoloa vastaanottaessaan kuorman. Lausujien mukaan kyseiset perusteluissa mainitut vastuusta vapautumisen edellytykset eivät vastaa itse säädöstekstiin kirjattua. Lausujat ovat nostaneet esiin säädöstekstin edellyttävän, että kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai, kun olosuhteista muutoin selvästi on ilmennyt, että kuorman kuljettaminen edellyttää ylikuormaa, ja tilaaja silti vastaanottaa kuorman. Tämän säädöstekstikirjauksen osalta ei ole huomautettavaa, mutta säännöksen perustelut eivät vastaa itse säädöstekstiä, joten perusteluja tulisikin tältä osin muuttaa. Lisäksi lausujien mukaan perusteluista puuttuu täysin 14 §:n 2 momentin 3 kohdan perusteluissa mainittu vastuusta vapautumisen tilanne, jos kuljetussopimuksessa on sovittu, ettei kuljetuksen suorittaja kuljeta ylikuormia, mikä tulisi lisätä myös 263 §:n perusteluihin. Lausujien mukaan esitetty tilaajan vastuu ylikuormista aiheuttaa monia käytännön ongelmia, joihin ei ole otettu esityksessä kantaa. Esimerkiksi jos tilaaja huomaa kuormaa vastaanottaessaan massatavaran vaa'alla, että ajoneuvo on ylikuormattu, tilaajan pitää esitetyn 263 §:n 2 momentin mukaisesti kieltäytyä vastaanottamasta kuormaa, jotta ei syyllistyisi kuljetuksen tilausrikkomukseen. Toisaalta silloinhan tilaaja edellyttää tietoisena ylikuormasta, että kuljetuksen suorittaja kuljettaa ajoneuvon muualle ylikuormattuna, joka jättää kysymyksen, laukaiseeko sekin tilaajan vastuun ylikuormasta vai saisiko tilaaja vastaanottaa ajoneuvon suurimman sallitun kokonaismassan mukaisen kuorman ja edellyttää kuljetuksen suorittajan viemään ylikuorman osuuden kuormasta muualle ilman, että tilaajalle tulisi vastuuta ylikuormasta. Lausujat huomauttavat myös, että perusteluissa on mainittu, että ylikuormamaksulain 4 §:n sisältämää viiden prosentin ylityksen rajaa ylikuormamaksun määräämisessä voidaan soveltaa myös tilaajan ylikuormavastuun osalta. Kyseistä laskentatapaa pidettiin erittäin hyvänä, sillä esimerkiksi sään vaihtelut kuljetuksen aikana tuovat haasteita myös tilaajan vastuun osalta. Lausujat huomauttavat kuitenkin, ettei asiaa ole kirjattu itse säädöstekstiin ja viittaus ylikuormamaksulain 4 §:ään tulisikin lisätä esitettyyn liikennepalvelulain 263 §:n 2 momenttiin, koska kyse on rangaistusvastuun rajasta, jonka tulee ilmetä suoraan säädöstekstistä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että toisin kuin lausujat ovat esittäneet, niin tavarankuljetuksen maksanut ja vastaanottanut tilaaja ei voi vapautua vastuusta neljällä eri vaihtoehdolla. Pykälän 2 momentin perusteluiden mukaan vastuusta vapautumiseen ei esimerkiksi riitä pelkästään se, että tilaaja on tehnyt 14 §:n 2 momentin 3 kohdan selvityksen siitä, ettei ylikuormia kuljeteta. Pykälän säännöskohtaisissa perusteluissa lukee sanatarkasti, että:

> ”*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*”.

Kuljetuksen tilaaja ei siis voi vapautua vastuusta ainoastaan yhdessä edellä mainitussa tilanteessa, jossa lain 14 §:n 2 momentin 3 kohdan mukainen selvitysvelvollisuus on hoidettu asianmukaisesti, vaan sen lisäksi myös muut virkkeessä luetellut ehdot tulee täyttyä. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan esille nostettu asia ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa myös, että toisin kuin lausujat huomauttavat, niin 14 §:n 2 momentin 3 kohdan perusteluissa ei mainita vastuusta vapautumisesta tämän pykälän osalta, joten liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan esille nostettu asia ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Lausujat olivat myös nostaneet esille, ettei hallituksen esityksessä olisi arvioitu tilannetta, jossa kuljetuksen tilaaja joutuu 263 §:n 2 momentin mukaisesti kieltäytymään vastaanottamasta kuormaa ja kuljetus

joudutaan käännyttämään takaisin. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esityksen vaikutusarvioissa sivulla 66 on käsitelty kyseistä käännyttämistilannetta liikenneturvallisuutta mahdollisesti heikentävänä ehdotuksena varsinkin muutoksen alkuvaiheessa. Ylikuormatun kuljetuksen vastaanottamisen sanktioinnilla pyritään nimenomaan ehkäisemaan, ettei ylikuormia lähdetä edes kuljettamaan vastaanottajalle. Sen sijaan liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy lausujien esittämään huomioon siitä, ettei hallituksen esityksen perusteluissa mainittua ylikuormamaksusta annetun lain 4 §:ssa säädettyä sallitun kokonaismassan ylityksen määrittävää laskentatapaa ole huomioitu säädöstekstissä. Liikenne- ja viestintäministeriö esittääkin, että lakiehdotukseen lisättäisiin ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurimman sallitun kokonaismassan ylityksen toteamiseksi sovellettaisiin ylikuormamaksusta annetun lain (51/1982) 4 §:ssä säädettyä laskentatapaa.

Oikeusministeriö lausui pykälän 3 momentista, jonka perusteella 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. Oikeusministeriön mukaan rangaistussäännöksestä tulisi käydä selkeästi ilmi, mikä teko on säädetty rangaistavaksi ja täten säännöksessä tai perusteluissa tulisi tarkemmin yksilöidä tavaraliikenneluvan velvollisuudet.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että lainlaatijan oppaan perusteella EU-asetuksen säännöksiä ei lähtökohtaisesti toisteta kansallisessa lainsäädännössä. Muutosasetuksessa (EU) 1055/2020 on nimenomaisesti viittattu EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen noudattamatta jättämisen sanktioimiseen. Liikenne- ja viestintäministeriön arvion mukaisesti oikeusministeriön lausunto ei aiheuta muutosta pykälän 3 momenttia koskevaan lakiehdotukseen.

<u>267 § Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen</u>

Oikeusministeriö on lausunut, että pykälän 1 momentin 1 ja 2 kohdassa on mainittu useita säännöksiä, joiden rikkomisesta rangaistaan ehdotetun säännöksen nojalla. Edellä mainitun rikosoikeuden laillisuusperiaatteen mukaan, mikäli rangaistussäännöksessä viitataan muihin säännöksiin, olisi myös itse rangaistussäännökseen sisällytettävä lyhyt sisällöllinen luonnehdinta rangaistusuhan piiriin tulevista teoista.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kyseisen pykälän 1 momentin 1 ja 2 kohtiin ei ole lakiehdotuksessa esitetty muutoksia, joten niiden korjaamista tämän hallituksen esityksen kohdalla ei koeta tarpeelliseksi. Pykälän 1 momentin 1 ja 2 kohtien osalta ei liikenne- ja viestintäministeriön tietoon ole myöskään aiemmin noussut seikkoja, joiden takia muutokset koettaisiin tarpeellisiksi.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto pitää pykälän 2 momenttiin ehdotettua uutta 3 kohtaa ongelmallisena, koska lähtökohtana pitäisi olla, että osapuolten kuljetussopimuksissa sovituista toimitusajoista pidetään kiinni ja että sopimuksia kunnioitetaan. Lisäksi Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto mukaan kuljetuksen suorittajan tulee kuljetusalan ammattilaisena tuntea ajo- ja lepoaikasäännökset ja noudattaa niitä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kyseisellä kuljetuksen tilaajan vastuun laajennuksella pyritään nimenomaan ennaltaehkäisemaan tilanteita, joissa kuljetuksen suorittajaa on aikataulun puitteissa edellytetty rikkomaan ajo- ja lepoaikoja koskevia säännöksiä. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

2. Soveltaminen Ahvenanmaalla

Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Ahvenanmaan valtionvirasto sekä oikeusministeriö painottivat lausunnoissaan Ahvenanmaan itsehallintolain mukaista toimivallan jakoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy esitettyihin huomioihin ehdotetun lainsäädännön soveltamisesta Ahvenanmaalla, erityisesti itsehallintolain (1144/1991) toimivallan jaon osalta. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää viitaten Ahvenanmaan maakunnan hallituksen, Ahvenanmaan valtionviraston ja oikeusministeriön antamaan lausuntoon, että valiokunta sisällyttäisi mietintöönsä kirjauksen Ahvenanmaan toimivallasta.

3. Ehdotus laiminlyöntimaksusta

Sosiaali- ja terveysministeriö toi lausunnossaan esille, että lainvalmistelun yhteydessä työryhmässä nousi esiin työsuojeluviranomaisen mahdollisuus antaa laiminlyöntimaksu tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomuksista. Sosiaali- ja terveysministeriön työ- ja tasa-arvo-osasto kannattaa asian selvittämistä ja oikeusministeriön kuulemista jatkovalmistelussa. Sosiaali- ja terveysministeriö näkisi laiminlyöntimaksun lisäämisen liikennepalvelulakiin tehostavan työsuojeluviranomaisen valvontaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että sosiaali- ja terveysministeriön ehdotus liittyen työsuojeluviranomaisen mahdollisuuteen antaa laiminlyöntimaksu tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomuksista esiteltiin vasta lausuntokierroksen yhteydessä, joten sen osalta vaikutustenarviointeja eikä sidosryhmien kuulemista enää tuossa vaiheessa lainsäädäntöprosessia ehditty kattavasti tehdä. Liikenne- ja viestintäministeriö ei sulje pois mahdolllisuutta tarkastella ehdotusta myöhemmin jonkin toisen säädöshankkeen yhteydessä. Täten liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta käsittelyssä olevaan lakiehdotukseen.

4. Laintarkastus

Oikeusministeriö on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota, että hallituksen esityksestä ei ilmene, että ehdotus olisi tarkastettu oikeusministeriön laintarkastusyksikössä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esitysehdotus on tarkastettu oikeusministeriön laintarkastuksessa. Tarkastettu esitysehdotus vastaanotettiin 3.9.2021, minkä pohjalta tehtiin pyydettyjä korjauksia. Asiasta on tehty normaali kirjaus hallituksen esityksen esittelyä koskevaan kansilehteen.

5. Muut eduskuntakäsittelyn aikana esille nousseet asiat

Vaasan kaupunki ja Mustasaaren kunta ovat lähettäneet liikenne- ja viestintäministeriölle hakemuksen muuttaa liikenteen palveluista annetun lain 181 §:n 2 ja 3 momentteja, jotta Vaasan kaupunki voisi jatkossa toimia joukkoliikenteessä toimivaltaisena viranomaisena Vaasan ja Mustasaaren alueella. Liikenteen palveluista annetun lain 181 §:n 2 momentin mukaan Vaasan kaupunki on alueellaan kunnallinen tieliikenteen toimivaltainen viranomainen. Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa joukkoliikenteen järjestämisestä Mustasaaren kunnan alueella.

Ehdotettu muutos mahdollistaisi paikallisliikennealueen laajenemisen, päällekkäisyyksien vähentämisen ja saman lippujärjestelmän käyttöönoton. Muutoksen tavoitteena on kehittää

liikennepalveluita, jotta asiakastarpeisiin voidaan vastata paremmin ja samalla pienentää kustannustehokkaasti liikkumisen hiilijalanjälkeä.

Mustasaaren keskustoimintojen alue Sepänkylä kytkeytyy läheisesti Vaasaan ja on siten Mustasaaren kunnan mukaan luonteva osa Vaasan paikallisliikennettä. Lisäksi Mustasaaren lähipalvelukeskukset ovat lähellä Vaasaa ja Vaasan paikallisliikennettä. Näin ollen Mustasaaren sijainti ja maankäyttö puoltaisivat alueen joukkoliikenteen palvelujen suunnittelua ja toteutusta yhteistyössä Vaasan kanssa. Muutoksella ei olisi vaikutuksia nykytilanteessa Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen hankkimaan liikennöintiin alueella. Kuntien tarkoituksena on aloittaa liikennöinti uudella seudullisella toimivalta-alueella heinäkuussa 2022.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan lähettämän hakemuksen johdosta liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että 1. lakiehdotusta muutettavaksi siten, että Vaasan kaupungin ja Mustasaaren tilanne tulee huomioiduksi liikenteen palveluista annetussa laissa (edellyttää teknisiä muutoksia 181 §:n 2 ja 3 momenttiin) ja muutos ehdotetaan tulevaksi voimaan 1.7.2022. Ehdotettavat muutokset on merkitty keltaisella:

181 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset.

Hyvinkää, Imatra, Kajaani, Kokkola, Kouvola, Lappeenranta, Mikkeli, Raasepori, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna *ja* Seinäjoki ~~ja Vaasa~~ ovat omalla alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion, Tuusulan ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella; (4.5.2018/301)

2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;

3) Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;

4) Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella;

5) Kotkan kaupunki Haminan, Kotkan ja Pyhtään kuntien muodostamalla alueella;

6) Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella;

7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Iitin, Kärkölän, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;

8) Meri-Lapin seudullinen kunnallinen joukkoliikenneviranomainen Kemin, Keminmaan, Simon, Tervolan ja Tornion kuntien muodostamalla alueella;

9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän muodostamalla alueella;

10) Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella;

11) Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella;

12) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella.

13) Vaasan kaupunki Mustasaaren ja Vaasan kuntien muodostamalla alueella.



liikenneneuvos Veli-Matti Syrjänen

Liite: Säädösmuutosehdotukset

LIITE: Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus pykäläehdotuksen korjaamiseksi:

HE:n muotoilu	**Vastineen muotoilu**
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 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 ylity.*	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 kabotaasiliikenteenä; 2) kuljetuksen suorittaja on merkitty arvonlisäverolain (1501/1993) mukaiseen arvonlisäverovelvollisten rekisteriin, jos se on siihen velvollinen kyseisestä myynnistä; *3) kuljetuksen suorittajan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu kokonaismassa ei kuljetussopimuksen mukaisesti kuormattuna ylity.*
200 § *Eräiden muiden viranomaisten tehtävien hoitaminen* Sen lisäksi, mitä tehtäviä poliisilla, Tullilla ja *Rajavartiolaitoksella* on EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen nojalla, poliisilla, Tullilla ja *Rajavartiolaitoksella* on oikeus tarkastaa tässä laissa ja tässä laissa tarkoitettua toimintaa koskevissa EU-asetuksissa kuljetuksen suorittamiseksi edellytetyt asiakirjat, jos tiedot eivät ole saatavissa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Poliisi, Tulli ja *Rajavartiolaitos* voi keskeyttää kuljetuksen, jos edellä 1 momentissa tarkoitetut 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 tarkoitetun luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen *tai vaikuttavat henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitämiseen riskiyrityksenä. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston on salassapitosäännösten estämättä annettava poliisille, Tullille, Rajavartiolaitokselle ja työsuojeluviranomaiselle EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitetut 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*	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, *poliisi-, tulli- ja rajavartiomiehellä* 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- tai rajavartiomies* voi keskeyttää kuljetuksen, jos edellä 1 momentissa tarkoitetut 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 tarkoitetun luvan peruuttamiseen tai huomautuksen taikka varoituksen antamiseen *tai vaikuttavat henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitämiseen riskiyrityksenä. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston on salassapitosäännösten estämättä annettava poliisille, Tullille, Rajavartiolaitokselle ja työsuojeluviranomaiselle EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitetut 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 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 epäillystä rikkomuksesta, jos toimivaltainen muun valtion viranomainen sitä pyytää kyseisessä valtiossa tapahtuneen rikkomuksen selvittämiseksi. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat myös pyytää mainituilta muiden valtioiden viranomaisilta edellä tarkoitetut tiedot Suomessa tapahtuneeksi epäillyn rikkomuksen selvittämiseksi. *Työ- ja elinkeinoministeriö ilmoittaa ajo- ja lepoaika-asetuksen 15 artiklassa tarkoitetut tiedot Euroopan komissiolle.*	*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 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 epäillystä rikkomuksesta, jos toimivaltainen muun valtion viranomainen sitä pyytää kyseisessä valtiossa tapahtuneen rikkomuksen selvittämiseksi. Poliisi ja työsuojeluviranomainen saavat myös pyytää mainituilta muiden valtioiden viranomaisilta 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) tarkoitetun yleisen kotietsinnän tai paikanetsinnän ajoneuvossa taikka ajopiirturin levyjen, kuljettajakortin tai ajopäiväkirjan todennäköisessä säilytyspaikassa levyn, kortin tai ajopäiväkirjan taikka muiden ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tarkoitettujen todisteasiakirjojen löytämiseksi sen estämättä, mitä pakkokeinolain 8 luvun 2 §:n 1 momentissa ja 4 §:ssä säädetään. Jos on perusteltua syytä epäillä, että kuljettaja on rikkonut ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia ajo- ja lepoaika-asetuksen tai ajopiirturiasetuksen säännöksiä tai AETR-sopimuksen määräyksiä, poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tai määrätty tauko tai lepoaika on pidetty. Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi myös estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos kuljettaja ei esitä valvontaviranomaiselle ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tai AETR-sopimuksen 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja. Poliisi, *Tulli tai Rajavartiolaitos* voi ottaa kuljettaja-, yritys- tai korjaamokortin haltuun, jos on perusteltua syytä epäillä, että 244 §:n mukaiset kortin peruuttamisen edellytykset täyttyvät. *Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies 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 tarkoitetusta ilmoituksesta IMI-järjestelmään, taikka todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, taikka kansainvälistä kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa. Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tulee viipymättä ilmoittaa ilmoituksen laiminlyönnistä työsuojeluviranomaiselle.* 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.	202 § *Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot* Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty 267 §:ssä tarkoitettu rikos, poliisi, *Tulli tai Rajavartiolaitos* voi toimittaa pakkokeinolaissa (806/2011) tarkoitetun yleisen kotietsinnän tai paikanetsinnän ajoneuvossa taikka ajopiirturin levyjen, kuljettajakortin tai ajopäiväkirjan todennäköisessä säilytyspaikassa levyn, kortin tai ajopäiväkirjan taikka muiden ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tarkoitettujen todisteasiakirjojen löytämiseksi sen estämättä, mitä pakkokeinolain 8 luvun 2 §:n 1 momentissa ja 4 §:ssä säädetään. Jos on perusteltua syytä epäillä, että kuljettaja on rikkonut ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia ajo- ja lepoaika-asetuksen tai ajopiirturiasetuksen säännöksiä tai AETR-sopimuksen määräyksiä, poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tai määrätty tauko tai lepoaika on pidetty. Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies voi myös estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, jos kuljettaja ei esitä valvontaviranomaiselle ajopiirturiasetuksen 36 artiklassa tai AETR-sopimuksen 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja. Poliisi, *Tulli tai Rajavartiolaitos* voi ottaa kuljettaja-, yritys- tai korjaamokortin haltuun, jos on perusteltua syytä epäillä, että 244 §:n mukaiset kortin peruuttamisen edellytykset täyttyvät. *Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies 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 tarkoitetusta ilmoituksesta IMI-järjestelmään, taikka todisteita Suomessa toteutettavasta kuljetustoiminnasta, taikka kansainvälistä kuljetusta todistavaa ajopiirturin tietoa. Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen tulee viipymättä ilmoittaa ilmoituksen laiminlyönnistä työsuojeluviranomaiselle.* 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 tavarankuljetuksen maksanut tilaaja tai tämän edustaja, jos kuljetuksen suorittaja on ilmoittanut tai olosuhteista muutoin on selvästi ilmennyt, että kuljetussopimuksen mukaisen kuorman kuljettaminen on edellyttää 14 §:n 2 momentin 3 kohdassa mainittua ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurimman sallitun kokonaismassan ylittämistä, ja tavarankuljetuksen maksanut tilaaja tai tämän edustaja on tästä huolimatta vastaanottanut kuorman. Ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurimman sallitun kokonaismassan ylityksen toteamisessa sovelletaan ylikuormamaksusta annetun lain (51/1982) 4 §:ssä säädettyä laskentatapaa.*
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.	*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**
181§ *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset* Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset. Hyvinkää, Imatra, Kajaani, Kokkola, Kouvola, Lappeenranta, Mikkeli, Raasepori, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna, Seinäjoki *ja Vaasa* ovat omalla alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia: 1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion, Tuusulan ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella; 2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;	181 § *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset* Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset. Hyvinkää, Imatra, Kajaani, Kokkola, Kouvola, Lappeenranta, Mikkeli, Raasepori, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna *ja* Seinäjoki ovat omalla alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia: 1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion, Tuusulan ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella; 2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;

3) Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella; 4) Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella; 5) Kotkan kaupunki Haminan, Kotkan ja Pyhtään kuntien muodostamalla alueella; 6) Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella; 7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Iitin, Kärkölän, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella; 8) Meri-Lapin seudullinen kunnallinen joukkoliikenneviranomainen Kemin, Keminmaan, Simon, Tervolan ja Tornion kuntien muodostamalla alueella; 9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän muodostamalla alueella; 10) Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella; 11) Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella; 12) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella.	3) Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella; 4) Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella; 5) Kotkan kaupunki Haminan, Kotkan ja Pyhtään kuntien muodostamalla alueella; 6) Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella; 7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Iitin, Kärkölän, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella; 8) Meri-Lapin seudullinen kunnallinen joukkoliikenneviranomainen Kemin, Keminmaan, Simon, Tervolan ja Tornion kuntien muodostamalla alueella; 9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän muodostamalla alueella; 10) Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella; 11) Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella; 12) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella.
(uusi)	*13) Vaasan kaupunki Mustasaaren ja Vaasan kuntien muodostamalla alueella.*
Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat 171 §:ssä tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovitettava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa. Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus sisällyttää 179 §:n 3 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolta saamiaan tietoja liikenteen järjestämistä koskevan tarjouskilpailun tarjouspyyntöön. Tarjouspyynnöstä ei kuitenkaan saa käydä ilmi yksittäisen yrityksen liikesalaisuutta. Muu kuin 2 tai 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa	Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat 171 §:ssä tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovitettava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa. Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus sisällyttää 179 §:n 3 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolta saamiaan tietoja liikenteen järjestämistä koskevan tarjouskilpailun tarjouspyyntöön. Tarjouspyynnöstä ei kuitenkaan saa käydä ilmi yksittäisen yrityksen liikesalaisuutta. Muu kuin 2 tai 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen hankintalakia täydentääkseen alueensa

liikkumispalveluja. Kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle. Toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.	liikkumispalveluja. Kunnan tai kuntayhtymän hankkima liikenne voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle. Toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle. --- Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 181 § tulee kuitenkin voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2022. ---