

Luonnos 15.6.2012

Laki kaupallisista tavarankuljetuksista annetun lain muuttamisesta ja harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Esityksen pääasiallinen sisältö

Esityksen tarkoituksena on estää harmaata taloutta. Keinoina esitetään liikennelupapakon selkeyttämistä valvonnan parantamiseksi ja tasapuolisten kilpailun edellytysten luomiseksi. Lisäksi esitetään liikennelupaehtojen kiristämistä lain vaatimien veloitteiden suorittamisesta, kuljetuksen tilaajan vastuun lisäämistä lakia noudattavan kuljetusyrityksen valitsemiseksi ja liikennelupaviranomaisten tekemien tarkastusten lisäämistä.

Lupapakkoa ehdotetaan laajennettavaksi liikennetraktorien lisäksi muihinkin traktoreihin. Lupaa ei kuitenkaan vaadittaisi lumen kuljettamiseen tieltä tai maa- metsä-, eläin- tai kalatalouden harjoittamiseen liittyviin kuljetuksiin.

Muun kuin kuljetuselinkeinonharjoittajan lupavapautus ei enää koskisi kaikkea ”elinkeinotoimintaan tavanomaisesti liittyvää kuljetusta” kuten nykyisin, vaan määrättyjä erikseen mainittuja kuljetuksia. Liikennelupaa ei myöskään tarvittaisi muuhun työhön liittyvissä kuljetuksissa kun työn tekijä tai yksi heistä on kuljettajana. Nämä on alle 7,5 tonnin kokonaispainoisten ajoneuvojen osalta nykyisin EU-säädösten nojalla vapautettu myös ajopiirturin käytöstä alle 50 kilometrin etäisyydelle tapahtuvissa kuljetuksissa.

Maarakennusurakan yhteydessä tapahtuvat kuljetukset tulisivat periaatteessa liikennelupapakon piiriin kuten muutkin kuljetukset mutta jos kuljetus koskee urakan yhteydessä käsitellyn maa-aineksen kuljettamista, kuten nykyisin useimmiten on, urakan tekijä ei tarvitsisi liikennelupaa. Nykyisin lupapakko koskee sellaisia urakkaan liittyviä kuljetuksia, joissa kuljetuksen osuus on vähintään 30 %. Tämän prosenttiosuuden valvonta on osoittautunut liian vaikeaksi ja se ehdotetaan poistettavaksi.

Ammattimaisen kuljetuksen tilaajan vastuuta laajennettaisiin niin, että kuljetussopimusta ei saa tehdä, jos kuljetuksen hinnan perusteella tai muutoin on selvää, ettei kuljetuksen suorittaja täytä laissa säädettyjä veloitteitaan, esimerkiksi verojen ja työehtosopimuksen mukaisen palkan maksamista. Tämä vastaa tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta annetun lain mukaisia periaatteita. Kuljetuksen tilaajan vastuu koskisi yli 500 euron arvoisia kuljetussopimuksia. Selvitysvelvollisuus kohdistuu myös kabotaasikuljetuksiin.

Liikennelupaehtoja kiristettäisiin vastaavasti niin, että lupa voidaan peruuttaa, jos luvan haltija on olennaisesti laiminlyönyt työehtosopimuksen mukaisen palkan maksamisen tai muiden lakiin perustuvien työsuhte-etuuksien suorittamisen. Verojen maksamattomuus on jo aiemmin otettu huomioon. Lisäksi hyvämaineisuutta vaadittaisiin myös kuljetusyrityksen osaomistajilta tai siltä joka omistamatta yhtiötä sitä tosiasiallisesti johtaa. Rikkomusten ja laiminlyöntien suunnitelmallisuus otettaisiin erityisesti huomioon luvan peruuttamista harkittaessa.

Liikennelupaviranomaisten olisi vuosittain tarkastettava, että liikenneluvan saamisen ehdot ovat vielä voimassa. Verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikölle annettaisiin oikeus omaaloitteisesti ilmoittaa lupaviranomaisille luvan peruuttamiseen liittyviä tietoja. Muiden EU:n jäsenvaltioiden kanssa tapahtuva vakavien rikkomusten tietojen vaihto annettaisiin

Liikenneturvallisuusviraston tehtäväksi tuomioistuinten ilmoitusten perusteella. Tiellä tapahtuvan valvonnan tehostamiseksi poliisille ehdotetaan annettavaksi oikeus etsiä ajoneuvosta luvattoman liikenteen todistavaa asiakirjaa.

Suomalaisen kuljetusyrityksen käyttämä toisessa EU-valtiossa rekisteröity ajoneuvo pitäisi ehdotuksen mukaan rekisteröidä Suomeen viimeistään viikon kuluttua maahantulosta, jotta sitä voidaan käyttää Suomen sisäisessä liikenteessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2013 alusta lukien, liikennelupapakon laajentaminen kaikkiin traktoreihin ja urakoiden ja muun liiketoiminnan yhteydessä tehtäviin kuljetuksiin kuitenkin vuoden 2013 heinäkuun alusta lukien.

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Harmaan talouden torjunta on hallitusohjelman kärkihankkeita. Hallitus on lisäksi tehnyt harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan tehostamiseksi 19. tammikuuta 2012 periaatepäätöksen. Keinoina periaatepäätöksessä esitetään muun muassa viranomaisvalvonnan tehostamista ja yritysten vastuun lisäämistä.

Harmaa talous on piilorikollisuutta ja sen määrästä voidaan esittää vain arvioita. Vuonna 2009 tehtyjen yrityskyselyjen perusteella harmaata taloutta olisi tieliikenteen tavarankuljetusten kokonaismyynnistä arviolta 10 prosenttia. Ongelmat keskittyisivät kyselyjen perusteella erityisesti muuttokuljetuksiin, Itä-Euroopan liikenteeseen ja rakennusalan kuljetuksiin.

Eduskunnan tarkastusvaliokunnan teettämän selvityksen (Eduskunnan tarkastusvaliokunnan julkaisu 1/2010, s. 116) mukaan verohallinto on vuosina 2003 – 2009 kohdistanut kuljetusalaan yhteensä 1287 verotarkastusta. Näistä valtaosa on kohdistunut tieliikenteen tavarankuljetukseen, liikennettä palvelemaan toimintaan ja taksiliikenteeseen. Liikennettä palvelevan toiminnan runsaan 13 miljoonan euron suuruudesta tarkastuksilla löydetyn harmaan talouden määrästä yli 9 miljoonaa euroa on tullut suurehkojen (liikevaihto yli 10 miljoonaa euroa) huolinta- ja rahtausliikkeiden salatuista tuloista. Tieliikenteen tavarankuljetusta harjoittavista yrityksistä löytyneestä runsaan 14 miljoonan euron harmaasta taloudesta puolet on koostunut liikevaihdoltaan 100 000 ja 2 000 000 euron välille sijoittuvista yrityksistä.

Selvityksen mukaan kuljetusalan harmaa talous on osittain täysin kotimaista salattuine tuloineen ja pimeine palkkoineen. Alan luonteen vuoksi siihen liittyy kuitenkin vahva kansainvälinen osuus. Tämä merkitsee sitä, että alan kotimaiset toimijat joutuvat kilpailemaan sekä Suomessa tapahtuvan kabotaasiliikenteen että ulkomaanliikenteessä ajavien ulkomaisten, joko kotimaansa edullista verotusta tai valvonnan heikkoutta hyödyntävien liikennöitsijöiden kanssa.

Harmaan talouden selvitysyksikön vuoden 2011 viimeisimmän vuosineljänneksen tilannekuvan mukaan bruttokansantuotelaskelmien mukaan piilotalous oli vuonna 2009 neljä prosenttia tieliikenteen tavarankuljetuksen tuotoksesta eli noin 230 miljoonaa euroa. Laskennalliset pimeät palkat ja yrittäjätulot olivat noin 70 miljoonaa euroa.

Suomessa toimi 11 160 tieliikenteen tavarakuljetusalan yritystä ja 11 300 yritystoimipaikkaa vuonna 2009. Liikennelupia on useammalla yrityksellä, vuonna 2012 suunnilleen 18 000 yrityksellä tai henkilöllä oli tavaraliikenteen kuljetuslupa, näistä vajaalla 9000 yhteisölupa, runsaalla 8000 kotimaan liikennelupa ja vajaalla 1600 liikennetraktorilupa. Liikenneluparekisteriin on ilmoitettu luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen vakavaraisuutta kaikkiaan noin 65 000 autolle ja liikennetraktorille. Rekisteritietojen mukaan vain hieman yli 40 000 on kuitenkin ammattimaisessa käytössä.

(TÄYDENNETÄÄN verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikön ilmiöselvityksen valmistuttua)

2 Nykytila

2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

2.1.1 Liikenneluvan pakollisuus

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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* ja asetus (EY) N:o 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä, jäljempänä *EU:n tavaraliikennelupa-asetus* sisältävät säännöksiä maanteiden tavaraliikenteen liikenneluvan pakollisuudesta, voimassaolosta ja sen saamisen ehdoista sekä luvan antamista oikeuksista kuljettaa tavaraa kansainvälisessä liikenteessä.

Liikennelupa on mainitun asetuksen 2 artiklan 3-kohdan mukaan oltava kun harjoittaa tavaraliikennettä ”toisen lukuun tai palkkiota vastaan”. Oman tavaran kuljettamiseen lupaa ei vaadita.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan 5-kohdan nojalla liikennelupapakosta voidaan vapauttaa sellainen liikenne, jolla on ”kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus” kuljetettujen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi. Saman artiklan 4-kohta sallii poikkeuksen myös kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin ajoneuvoille ja ajoneuvoyhdistelmille sekä moottoriajoneuvoille, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 40 km tunnissa, joka on ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 3 § 3 momentin d-kohdan mukaan muun traktorin kuin liikennetraktorin suurin sallittu nopeus. Suomessa näistä poikkeuksista on säädetty kaupallisista tavarankuljetuksista annetun lain, jäljempänä *tavaraliikennelaki*, 7 §:ssä. Muut traktorit kuin liikennetraktorit on vapautettu 1 ja 2 §:ssä lain soveltamisalan määritelmässä.

2.1.2. Urakkakuljetusten luvanvaraisuus

Rakennustoiminnassa joudutaan usein kuljettamaan muuta kuin omaa tavaraa. Nykyisessä lainsäädännössä liikennelupaa ei ole vaadittu milloin kuljetus kuuluu ”yrityksen tavanomaiseen toimintaan” tai kuljetuksen osuus urakassa, esimerkiksi maarakennusurakassa, on ollut enintään 30 %. Poikkeuksia liikennelupapakosta on perusteltu muun muassa sillä, että muiden alojen yrittäjiltä ei saisi vaatia oman toiminnan mahdollisesti edellyttämän pätevyyden lisäksi myös kuljetusyrittäjän pätevyyttä.

Kuljetukset, jotka eivät vaadi liikennelupaa ovat samalla vapaat siitä hallinnollisesta taakasta, joka luvan hankkimiseen ja voimassa pitämiseen liittyy. Tämä tarkoittaa ammattitaitodistuksen hankkimista ja siihen yleensä liittyvän neljän viikon yrittäjäkurssin suorittamista sekä autokohtaisesti määrättyä vakavaraisuutta. Luvan myöntäjän valvonta nuhteettomuudesta jää myös pois.

Urakointia koskeva poikkeus on vapauttanut suuren osan maarakennustoiminnasta liikenneluvista. Myös muutoissa, joihin usein liittyy tavarankuljetusta, purkamista ja kokoamista, muu kuin kuljettaminen muodostaa suuren osan koko toiminnasta eikä edellä mainittu 30 %:n osuus täyty.

Kuljetuksen osuuden laskeminen on hankalaa, erityisesti tien päällä tapahtuvassa valvonnassa. Rajan epämääräisyyden aiheuttamat ongelmat korostuvat, kun vuoden 2013 alussa tulee voimaan tämän lain 5a § ammattimaisen kuljetuksen tilaajan velvollisuudesta tarkastaa, että kuljetuksen suorittajalla on liikennelupa. Prosenttisäännön tarkastaminen olisi tilaajalle hankalaa. Samantyyppisiä vaikeuksia on määritellä ”tavanomaiseen” toimintaan liittyvä tavarankuljetus.

Maa-ainekuljetukset muodostivat Suomen kuljetusvolyymista tonneissa laskettuna tilastokeskuksen mukaan vuonna 2010 noin kolmanneksen. Osa kuljetuksista on kuitenkin oman tavarankuljetusta. Yleisten sopimusehtojen mukaan esimerkiksi ylijäämämaa siirtyy urakoitsijan omaisuudeksi. Rekisteröintitilastojen mukaan vuoden 2011 lopussa maansiirtoon yleisimmin käytettäviä 3- ja 4-akselisia kuorma-autoja oli noin 5300 kpl ja näistä runsas neljännes, vajaat 1500, oli yksityisessä käytössä. Luvanvaraisuuden laajentaminen kaikkeen maarakennustoimintaan toisi liikenneluvan piiriin osan mainituista 1500 ajoneuvosta. Jos omaksi tavaraksi rinnastetaan sellainen maa-aines, jonka urakoitsija on erottanut maasta, lupien määrä säilyy suunnilleen ennallaan. Uusi määrittely kuitenkin toisi lupavaatimuksen piiriin jonkin verran uusia yrityksiä ja joiltakin yrityksiltä lupavaatimus voi poistua.

2.1.3. Kuljetukset traktorilla

Liikennelupavaatimus koskee traktoreista nykyisin vain liikennetraktoreita. Liikennetraktorin määritelmä on ajoneuvolain (1090/2002) 14 § 3 momentin 4-kohdan mukaan seuraava:

liikennetraktori: tavarankuljetukseen tarkoitettujen kuormaa kantavien nestepainetoimisella runko-ohjauksella varustettujen traktorien; liikennetraktori on myös muu traktori, jota käytetään tavarankuljetukseen kytkentämassaltaan yli 10 tonnin perävaunulla varustettuna; liikennetraktoriksi ei kuitenkaan katsota traktoria, jota käytetään polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 7 §:ssä tarkoitettuihin kuljetuksiin; liikennetraktorin suurin rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa;

Muiden traktorien kuin liikennetraktorien vapautusta liikenneluvista on perusteltu muun muassa kuljetustoiminnan vähäisyydellä. Muut kuin liikennetraktorit eivät hitautensa vuoksi sovellu pitkän matkan kuljetuksiin. Liikennetraktorin suurin sallittu nopeus on 50 km tunnissa ja toimintasäde vähän laajempi.

Traktoreita on Suomessa noin 350 000. Tarkkaa tietoa siitä, kuinka suuri osa on liikennetraktoreita, ei ole. Tämä johtuu suureksi osaksi edellä mainitusta määritelmästä, joka sisällyttää yli 10 tonnin perävaunua vetävät traktorit määritelmän piiriin ja toisaalta sulkee siitä pois maatalouskäytössä olevat traktorit polttoainelain 7 §:n mukaisesti. Traktorien koon jatkuvasti kasvaessa yhä useampi

traktori on sellainen, että siihen voidaan kytkeä 10 tonnin kokonaispainoinen perävaunu, joten liikennetraktoriksi luokittelun mahdollisuus on lisääntynyt. Määritelmä tuottaa vaikeuksia liikenneluvan tarvetta arvioitaessa ja tievalvonnassa.

Traktorin käyttäminen muuhun kuin maatilatalouteen parantaa maatalouden kannattavuutta. Kuljetusalalla siihen kuitenkin sisältyy kilpailua vääristävää ja jonkin verran liikenneturvallisuutta vähentävää vaikutusta. Suurimmat erot liikenneturvallisuuteen ja kustannuksiin syntyvät siitä, että traktoreita ja niiden perävaunuja ei katsasteta eikä niillä ole autoihin verrattavia jarrumääräyksiä. Traktoreiden alhaisempi nopeus aiheuttaa vaaratilanteita ja huonontaa liikenteen sujuvuutta. Traktoreilla ei myöskään ole käyttövoimaveroa.

Toisaalta traktorilla suoritetaan kuljetuksia, joihin on vaikeata saada muuta sopivaa kuljetuskalustoa ja joissa kilpailun vääristymää muun kuljetusalan kanssa ei juuri ole. Tällaisia kuljetuksia on usein niin vaikeakulkuisessa maastossa, ettei niihin autolla pääse. Traktoreita käytetään yleisesti myös esimerkiksi tilojen yhteistoiminnassa ja esimerkiksi talvisin lumen pois kuljettamisessa.

Jos lain tarkoittamana ajoneuvona pidettäisiin liikennetraktorin sijaan kaikkia traktoreita, ei esimerkiksi maa-aineskuljetuksissa voitaisi enää käyttää ilman liikennelupaa alle 10 tonnin perävaunulla varustettuja traktoreita.

Verottoman polttoaineen käyttö traktorissa

Maa- ja metsätaloudessa käytettävät traktorit on maatilatalouden kuljetuksissa vapautettu polttoainemaksusta. Polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 7 §:n 1 momentin mukaan polttoainemaksua ei tarvitse maksaa kun traktoria käytetään maa- ja metsätaloudessa, muun muassa kun puun korjuussa mennään traktorilla puutavaraa kuljettamatta työkohteeseen tai ylitetään tie.

Jos liikenneluvasta vapautetaan ne traktorit, jotka ovat maa- ja metsätalousoikeudessa, polttoainemaksu- ja liikennelupavapaus olisivat määritelty samoin perustein. Myös tien ylittäminen on vapautettu liikenneluvasta tämän lain 1 §:ssä ja kun ei tavaraa kuljeteta, ei tarvita liikennelupaa.

2.1.4. Tilaajan vastuu

Laki tilaajan selvitysvelvollisuudesta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä (1233/2006), jäljempänä tilaajavastuulaki, on säädetty harmaan talouden torjumiseksi. Lailla pyritään edistämään laillisten velvoitteiden, erityisesti työehtojen noudattamista ja tasavertaisia kilpailun edellytyksiä. Laki koskee rakentamista ja siihen liittyvää korjaus-, hoito- ja kunnossapitotoimintaa ja on voimassa muun muassa maarakennuskuljetuksissa. Sitä sovelletaan tilaajaan, joka käyttää vuokrattua työntekijää tai työntekijää, joka on alihankintasopimuksen tehneen työnantajan palveluksessa ja jonka työtehtävät liittyvät tilaajan toiminnassa tavanomaisesti suoritettaviin työtehtäviin tai tilaajan tavanomaiseen toimintaan liittyviin kuljetuksiin. Se edellyttää määrättyjen sopimuskumppanin tietojen selvittämistä. Lakia ei sovelleta pienissä tilauksissa eli tilauksissa joiden arvo ilman arvonlisäveroa on alle 7500 euroa. Peräkkäiset sopimukset saatetaan kuitenkin katsoa yhdeksi tilaukseksi.

Tilaajavastuulain 5 § edellyttää, että tilaajan on pyydettävä sopimuspuolelta ja tämän on annettava tilaajalle:

1) selvitys siitä, onko yritys merkitty ennakkoperintälain ([1118/1996](#)) mukaiseen ennakkoperintärekisteriin ja työnantajarekisteriin sekä arvonlisäverolain ([1501/1993](#)) mukaiseen arvonlisävelvollisten rekisteriin;

2) kaupparekisteriote;

3) todistus verojen maksamisesta tai verovelkatodistus taikka selvitys siitä, että verovelkaa koskeva maksusuunnitelma on tehty;

4) todistukset eläkevakuutusten ottamisesta ja eläkevakuutusmaksujen suorittamisesta tai selvitys siitä, että erääntyneitä eläkevakuutusmaksuja koskeva maksusopimus on tehty; sekä

5) selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai keskeisistä työehdoista.

Myös ulkomaisen alihankkijan on toimitettava tilaajalle vastaavat tiedot oman lainsäädäntönsä mukaisella tavalla.

Eduskunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys HE 18/2012 vp. tilaajavastuulain muuttamiseksi. Esityksessä ehdotetaan tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettuun lakiin lisättäväksi rakentamistoimintaa koskevat erityissäännökset, joilla tehostettaisiin lain toimivuutta sekä tarjottaisiin tilaajille paremmat mahdollisuudet varmistaa sopimuskumppaneidensa luotettavuutta.

Tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että rakentamistoiminnassa selvitysvelvollisuus kattaisi laissa mainitut selvitykset ja todistukset siitä huolimatta, että sopimuspuolen toiminta on vakiintunutta tai että tilaajan ja sopimuspuolen sopimussuhdetta voidaan pitää vakiintuneena aikaisempien sopimussuhteiden johdosta tai luottamukseen on näihin rinnastettava syy.

Rakentamistoiminnassa tilaajan selvitysvelvollisuutta ehdotetaan täydennettäväksi todistuksella tapaturmavakuutuksen ottamisesta

Tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain noudattamisen tehostamiseksi esityksessä ehdotetaan säädettäväksi rakentamistoimintaa koskevasta korotetusta, vähintään 16 000 ja enintään 50 000 euron, laiminlyöntimaksusta. Se voitaisiin määrätä, jos tilaaja on tehnyt sopimuksen liiketoimintakiellossa olevan tahon kanssa tai tietoisena siitä, että sopimuskumppani ei aio noudattaa lakia.

Julkisista hankinnoista annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että jatkossa kaikkien hankintayksiköiden olisi otettava rakentamistoimintaa koskevaan urakkasopimukseen lauseke, jonka mukaan sopimukseen liittyvissä työsuhteissa on noudatettava vähintään niitä työsuhteen vähimmäisehtoja, joita Suomen lain ja työehtosopimusmääräysten mukaan on noudatettava samanlaatuudessa työssä.

Tilaajavastuulain 9 §:ssä on säädetty laiminlyöntimaksusta. Maksu määrätään, jos tilaus on tehty liiketoimintakiellossa olevan kanssa tai yrityksen kanssa, jonka yhtiömies, toimitusjohtaja tai siihen rinnastettavassa asemassa oleva henkilö on määrätty liiketoimintakieltoon. Liiketoimintakielto ilmenee muun muassa kaupparekisteriotteessa. Maksu määrätään lisäksi, jos tilaaja on tehnyt

sopimuksen vaikka hänen on täytynyt tietää, että sopimuksen toisella osapuolella ei ole tarkoitus täyttää lakisääteisiä velvoitteitaan.

Tilaajavastuulain valvonnasta vastaa Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue.

Kuljetuksen tilaajan vastuusta on säädetty tämän lain 5a §:ssä. Vastuu koskee liikenneluvan selvittämistä. Säännös tulee voimaan vuoden 2013 alussa. Liikennevirasto ylläpitää tavara-, joukko- ja taksiliikenteen liikenneluparekisteriä, josta käytetään nimeä VALLU. Rekisteriin merkitään muun muassa tavaraliikenneluvan haltijat ja voimassaolo. Rekisterin pitämisessä ja sen tietojen luovuttamisessa noudatetaan virastojen toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja henkilötietolakia (523/1999). Selvitysvelvollisuuden helpottamiseksi rekisterin rekisteriselostetta ja tiedonhallintajärjestelmää muutetaan vuoden 2013 alussa niin, että kaupparekisteriin merkitty kuljetuksen tilaaja saa siitä selville luvan haltijan ja luvan voimassaolon.

Kuljetuksen tilaajan vastuu ei liikenneluvan selvitysvelvollisuuden osalta ole päällekkäinen tilaajavastuulaissa säädetyn vastuun kanssa.

Esityksessä ehdotetaan ammattimaiselle kaupparekisteriin merkitylle kuljetuksen tilaajalle osavastuuta siitä, että kuljetuksen suorittaja täyttää lailliset velvoitteensa. Sanamuoto on sama kuin yleisen tilaajavastuulaissa. Sen 9 §:n 3-kohdan mukaan tilaaja on velvollinen maksamaan laiminlyöntimaksua, jos tilaaja on tehnyt alihankintasopimuksen, vaikka hänen on täytynyt tietää, että sopimuksen toisella osapuolella ei ole tarkoitus täyttää sopimuspuolena ja työnantajana lakisääteisiä velvoitteitaan. Tämä periaate ehdotetaan samoin sanamuodoin myös kuljetuksen tilaajan velvollisuudeksi. Laiminlyöntimaksun sijasta tuomittaisiin 32 §:n nojalla sakko tai yhteisösakko. Jotta yleisen tilaajavastuulain ja tämän lain vastuu laillisten velvoitteiden suorittamisesta ei olisi päällekkäinen, ehdotetaan että tämän lain mukainen seuraamus tuomitaan vain, jos yleisen tilaajavastuulain laiminlyöntimaksua ei voi tuomita.

Vakiintuneissa kuljetussopimuksissa selvitys tehtäisiin vain kerran vuodessa ja kertaluontoisissa kuljetustilauksissa sopimushinnan raja-arvoksi ehdotetaan 500 euroa kolmen kuukauden aikana tehdyissä sopimuksissa. Kustannusten voidaan tällöin arvioida olevan kohtuullisia saavutettuun hyötyyn nähden.

Tilaajan vastuu kuljetuksen suorittajan oikeudesta suorittaa kuljetus ja laillisten velvoitteiden suorittamisesta helpottaisivat kabotaasin yhteydessä tapahtuvan alipalkkauksen ja arvonlisäveron laiminlyönnin valvontaa ja estäisivät laitonta kabotaasia.

Kuljetuksen tilaajan vastuun noudattamisen valvonta kuuluu tämän lain nojalla poliisille ja ELY-keskuksille.

2.1.5. Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti

Ajoneuvon rekisteröinti luo perustan sille minkä valtion säännöksiä sovelletaan sen verottamiseen, katsastamiseen ja vakuuttamiseen. Ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon käyttäminen on mahdollista myös Suomessa myönnetyn liikenneluvan nojalla toimivalle yritykselle. Lähinnä Virossa olevien tytäryritysten ajoneuvoja on jonkin verran käytetty Suomen sisäisessä liikenteessä.

Kansainvälisessä liikenteessä olevien maantiekulkuneuvojen verottamista koskee kolme yleissopimusta (SopS 22/1956, 8/1967 ja 11/1967). Näiden yleissopimusten mukaan sopimukseen liittyneet valtiot saavat kantaa vuotuisia veroja, esimerkiksi Suomen ajoneuvoverolain (1281/2003)

mukaisia veroja, vain omassa rekisterissään olevista ajoneuvoista. Suomen ajoneuvoverot ovat kuorma-autojen osalta vähän korkeampia verrattuna esimerkiksi Baltian maiden vastaaviin veroihin. Verojen maksamisen tarkastaminen on ulkomailla vaikeaa.

Ajoneuvon rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetuksen (893/2007) 42 §:n mukaan sellainen ajoneuvo, josta ei makseta autoveroa, on rekisteröitävä Suomessa 30 päivän kuluttua maahantuonnista. Jos ajoneuvosta on suoritettava autoveroa, aikaa on seitsemän vuorokautta. Autoverolain (1482/1994) 1 §:n mukaan paketti- ja henkilöautosta sekä pienistä linja-autoista on ennen rekisteröintiä ajoneuvorekisteriin tai käyttöönottoa Suomessa suoritettava valtiolle autoveroa. Kuorma-autoja autovero ei koske.

Mainitun lain 2 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvon käyttöönotolla Suomessa tarkoitetaan käyttöä liikenteeseen Suomen alueella myös silloin, kun ajoneuvoa ei ole rekisteröity Suomessa. Laki sisältää kuitenkin joitain poikkeuksia. Lain 34 a §:n mukaan muualla kuin Suomessa rekisteröityä ajoneuvoa voi käyttää verottomasti muun kuin Suomessa olevan yrityksen yritystoiminnassa seitsemän kuukauden ajan. Autovero on Suomessa selvästi korkeampi kuin esimerkiksi muissa EU:n jäsenvaltioissa keskimäärin.

Ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetuksen 9 § 3 momentin mukaan ulkomaisen ajoneuvon omistajan on ilmoitettava ajoneuvoa käyttävä Suomessa asuva haltija.

Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastuksesta annettu parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/40/EY, jota Suomen ajoneuvolaki noudattaa, edellyttää, että jäsenvaltioissa on suoritettava ajoneuvoille sekä niiden perävaunuille ja puoliperävaunuille direktiivin vähimmäisvaatimusten mukaiset määräaikaikatsastukset kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyille ajoneuvoille. Pakollisen katsastuksen toteaminen on ulkomaisten ajoneuvojen kohdalla vaikeampaa tarkastaa kuin kotimaassa rekisteröityjen.

Vakuutusmaksujen taso riippuu valtion yleisestä kustannustasosta. Se on Suomessa korkeampi kuin esimerkiksi Baltian valtioissa.

Ulkomaisten ajoneuvojen Suomeen saapumisen ajankohdat voidaan tarkastaa rekisteritunnusten perusteella tullin vilkkaimmilla rajanylityspaikoilla ja satamissa ylläpitämien kameroiden avulla. Tullin itsensä lisäksi myös poliisilla ja rajavartiolaitoksella on oikeus saada näitä tietoja käyttöönsä.

2.2. Kansainvälinen kehitys sekä EU:n ja ulkomaiden lainsäädäntö

2.2.1. Hyvämaineisuuden ulottaminen osaomistajiin ja muihin organisaatiohenkilöihin

Hyvämaineisuuden ulottaminen muihin kuin yrityksen liikenteestä vastaaviin henkilöihin on käytössä muuallakin EU-valtioissa, seuraavassa esimerkkinä Alankomaat ja Ranska.

Alankomaat Aiemmin voimassa olleen EU:n ammattiin pääsydirektiivin 3 artiklassa säädetyn hyvän maineen edellytyksen osalta Alankomaiden lainsäädännössä on edellytetty hyvää mainetta kaikilta henkilöiltä, jotka luvat myöntävä viranomaisen NIWO on ”rekisteröinyt liikenteestä vastuussa olevaksi johtajaksi tai vastuuhenkilöksi”. Vaatimus koskee kaikkia paikallisessa kauppakamarissa rekisteröityjä henkilöitä, jotka hakevat NIWO:lta lupaa. Hakija voi itse määritellä haetun henkilöpiirin laajuuden. Kaikkien näiden henkilöiden on toimitettava hyvää mainetta osoittavat tarvittavat todistukset lupaharkintaa varten. Henkilöitä on oltava vähintään yksi, mutta suurissa

yhtiöissä niitä on yleensä useita; toimitusjohtaja on yleensä yksi heistä. Tältä osin hallituksen ja luonnollisen henkilön välinen ero on vastuukysymyksissä häilyvä. Jos yhtiö on syyllistynyt rikokseen tai rikkomukseen, yhtiön hallitus joutuu yleensä vastuuseen, jolloin syntyy yhteys luonnollisen henkilön hyvään maineeseen.

Ranska. Ranskan voimassaolevan lainsäädännön nojalla hyvämaineisuus koskee henkilöitä, jotka johtavat pysyvästi ja tosiasiallisesti yrityksen toimintaa ja joilla on tarvittava ammatillinen pätevyys. Kyseinen vaatimus koskee myös yhtiöiden lakimääräisiä edustajia.

Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2007) 1 § 2-kohdan mukaan selvitysyksikön tehtävänä on laatia viranomaiselle velvoitteidenhoitoselvityksiä organisaatioista ja organisaatiohenkilöistä. Tämän johdosta lupaviranomaisella on mahdollisuus saada tietoa yrityksen esimerkiksi osaomistajista, osaomistajien lähisukulaisten omistajuudesta ja omistajiin kuulumattomista tosiasiallisista johtajista. Näillä olisi merkitystä kun yritetään estää rikoksiin syyllistyneen luvanhaltijan toiminnan jatkamista toisessa yrityksessä, jonka omistajana hän ei voisi olla.

Lain 2 § 2-kohdan mukaan *organisaatiohenkilöllä* tarkoitetaan

- liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) 2 §:ssä tarkoitettua henkilöä tai
- sellaista omistajaa, joka yksin tai yhdessä ylenevässä tai alenevassa sukulaissuhteessa olevan henkilön, aviopuolison, rekisteröidyssä parisuhteessa toisen osapuolen tai samassa taloudessa asuvan henkilön kanssa omistaa vähintään 10 prosenttia yhteisön pääomasta tai heillä on vastaava osuus yhteisön äänimäärästä.

Mainitun liiketoimintakiellosta annetun lain 2 §:n nojalla organisaatiohenkilö on:

- 1) yksityinen elinkeinonharjoittaja, jonka harjoittamasta liiketoiminnasta on kirjanpitolaissa (655/1973) säädetty kirjanpitovelvollisuus;
- 2) avoimen yhtiön yhtiömies, kommandiittiyhtiön vastuunalainen yhtiömies ja eurooppalaisen taloudellisen etuyhtymän henkilöjäsen; sekä
- 3) se, joka on yhteisön hallituksen jäsenenä tai toimitusjohtajana taikka muussa siihen rinnastettavassa asemassa, samoin kuin se, joka tosiasiallisesti johtaa yhteisön tai säätiön taikka ulkomaisen sivuliikkeen toimintaa taikka hoitaa sen hallintoa.

2.3 Nykytilan arviointi

Keskeisin harmaan talouden valvoja on liikenneluvan myöntänyt elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Ahvenanmaalla Ahvenanmaan valtionvirasto. Niiden valvonnan piirissä ovat vain liikenneluvalliset yritykset. Kuljetusyrityksiin kohdistuu muutakin valvontaa mutta ne ovat harmaaseen talouteen puuttumiseksi liian rajoittuneita. Poliisin valvonta tiellä kohdistuu vain meneillään olevaan kuljetukseen. Työsuojelutarkastajien valvontatoimet yrityksissä kohdistuvat työ- ja ajoaikoihin sekä muun muassa palkkoihin mutta eivät muuhun harmaaseen talouteen.

Liikenneluvan saamiseksi on täytettävä määrätty edellytykset, joita ovat pakollinen, kokeen suorittamista edellyttävä ammattitaitotodistus, jonka saamiseksi Suomessa pääsääntöisesti vaaditaan

myös yrittäjäkurssi, hyvämaineisuus ja yrityksen maksuvalmiuden ja vakavaraisuuden ylläpitäminen. Nämä velvollisuudet rasittavat yrityksiä ja niiden puuttuminen antaa joissakin tapauksissa kilpailuetua.

Harmaan talouden estäminen ja kilpailuneutraliteetti eri yritysten välillä puoltavat liikennelupajärjestelmän laajentamista. Liikenneluvan vaatimisen aiheuttama lisäbyrokratia on sekä yritysten että viranomaisten kannalta varsin pieni.

Kuten edellä on todettu, liikenneluvista voidaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan 5-kohdan nojalla liikennelupapakosta vapauttaa sellainen liikenne, jolla on ”kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus” kuljetettujen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi. Tämä säännös voi joissakin tapauksissa olla ristiriidassa nykyisen lain sallimien liikennelupavapautusten kanssa.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen päätavoitteena on saada kuljetusalalla oleva piilotalous verotuksen piiriin. Valtioneuvosto teki 19.1.2012 periaatepäätöksen tehostetusta harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan toimintaohjelmasta vuosille 2012—2015. Toimintaohjelman avulla tavoitellaan hallituskauden aikana 300—400 miljoonan euron vuosittaista verojen ja sosiaalivakuutusmaksujen lisäystä, rikosvahinkojen estämistä sekä takaisinsaattua rikoshyötyä.

Harmaan talouden määrästä tieliikenteessä on esitetty arvioita eduskunnan tarkastusvaliokunnan vuonna 2010 tilaamassa selvityksessä. Sen mukaan piilotaloutta oli vuonna 2009 neljä prosenttia tieliikenteen tavarakuljetuksen tuotoksesta eli alalla vuoden aikana myytyjen tavaroiden ja palvelujen arvosta. Rahamääräisesti piilotalous oli noin 230 miljoonaa euroa. Laskennalliset pimeät palkat ja yrittäjätulot olivat noin 70 miljoonaa euroa. Laskennalliset arvonlisäverojen menetykset olivat noin 20 miljoonaa euroa, joita lisäävät verottajalle ilmoitetut mutta maksamatta jääneet arvonlisäverot, joita oli noin 50 milj. euroa.

Vuonna 2009 tehtyjen yrityskyselyjen mukaan harmaa talous oli arviolta kymmenen prosenttia tieliikenteen tavarakuljetuksen kokonaisympäristöstä. Vastauksina oli 282 kuljetusalan yritystä.

Harmaan talouden estäminen merkitsee samalla yritysten välisen kilpailun edellytysten tasaamista. Tämä esitys toisi lisää traktorikuljetuksia ja urakointiin liittyviä kuljetuksia samojen sääntöjen piiriin kuin muut kuljetukset.

(TÄYDENNETÄÄN Harmaan talouden selvitysyksiön ilmiöselvityksen valmistuttua)

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Yhtenä vaihtoehtona harmaan talouden kitkemisessä on myös kuljetusalalle esitetty käännettyä arvonlisäverovelvollisuutta, joka otettiin käyttöön rakennuslupajärjestelmällä 1.4.2011. Käännetty arvonlisäverovelvollisuus poistaa sen ongelman, että ostaja voi vähentää arvonlisäveron, jota myyjä ei kuitenkaan ole tilittänyt verohallinnolle. Käännetty verovelvollisuus koskee rakennuspalveluja ja siten myös rakentamisessa alihankintana tapahtuvia kuljetuksia.

Käännetty arvonlisäverovelvollisuus poistaa arvonlisäveron tilittämistä urakoissa koskevan laiminlyönnin. Se ei kuitenkaan koske muuta harmaata taloutta. Muiden verojen ja lakisääteisten velvoitteiden laiminlyönti jäisi valvonnatta. Sinänsä käännetty arvonlisävero voisi olla hyvä ottaa käyttöön myös tiekuljetuksissa.

Koska edellä urakoissa sovellettavaa 30 %:n sääntöä on vaikea valvoa ja myöskään kuljetuksen tilaajan selvittää, on esitetty sen selventämistä kuljetuksen suorittajan tekemällä asiakirjalla, joka sisältäisi tarkemman tiedon kuljetuksen osuuden laskentaperusteista ja osuuden laskemisen. Asianomaista dokumenttia ei kuitenkaan voi yhdistää mihinkään viralliseen tietoon ja sen vuoksi sen luotettavuus olisi aina kyseenalainen. Vääristely laskenta-asiakirja toisi kuljetuksen suorittajan rangaistusvastuun piiriin. Poliisi joutuisi asiakirjasta huolimatta myös edelleen selvittämään kuljetuksen määrän ja prosenttiosuuden. Näistä syistä ehdotusta ei ole otettu huomioon.

On esitetty uutta, kevyempää lupakategoriaa muun muassa maanrakennuskuljetuksiin ja traktoreille kuljetuksiin, joilla ei ole vaikutusta kuljetusmarkkinoihin. Yhteisölupaa kevyempi lupamenettely, pienemmät vakavaraisuusvaatimukset ja lyhyempi kurssi, on nykyisin liikennetraktoriluvulle. Tästä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella lain 10 § 2 momentin ja 13 § 6 momentin nojalla. Vastaava kevyempi menettely sopisi kaikille traktoreille annettavalle traktoriliikenneluvulle.

Uuden luvan käyttöön ottaminen muilla ajoneuvoilla tapahtuviin maanrakennuskuljetuksiin, neljänneksi tavaraliikennelupaluokaksi lisäisi luvanmyöntäjän hallinnollista työtä ja aiheuttaisi lupavalvonnan monimutkaistumista. Tästä syystä sitä ei tässä ehdotuksessa esitetä.

3.3. Sanktiokumulaation estäminen rakentamiseen liittyvissä kuljetuksissa

Maarakennuskuljetuksen tilaajalle tulisi sanktiokumulaatio eli samasta teosta sakko ja laiminlyöntimaksu, mikäli tämän muutosehdotuksen ja tilaajavastuulain laiminlyöntimaksun päällekkäisyyttä ei poisteta.

Korkein hallinto-oikeus on todennut ratkaisussaan KHO 2010:82: ”Lähtökohtaisesti rikosoikeudellista sanktiokumulaation estämisen periaatetta on sovellettu myös hallinto-oikeudellisissa asioissa kohtuusperiaatteen muodossa.” Periaatteella on kuitenkin merkitystä lähinnä sellaisissa tapauksissa, joissa rikoksesta saadun tuomion ja esimerkiksi tuomiosta seuraavan elinkeinon harjoittamisen vaikeutumisen muun ohella elinkeinoluvan epäämisen muodossa voidaan katsoa olevan kokonaisuudessaan kohtuutonta tai sen johtavan poikkeuksellisen haitalliseen lopputulokseen. Perusteen soveltaminen on tarkoitettu poikkeukselliseksi.

Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen (ensimmäinen jaosto) tuomiossa 6.4 1995, T-149/89 todetaan: ”sanktiokumulaatio on mahdollinen, jos seuraamukset on määrätty tavoitteiltaan erilaisissa rinnakkaisissa menettelyissä” mutta on ”otettava huomioon samalle yritykselle samasta teosta jo määrätty seuraamukset”

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on katsonut mietinnössään LiV 19/2004 ”Valiokunta ei muutoksella halua muuttaa niitä hallituksen esityksen tekijöitä, jotka ajokielttoon määrättävän olosuhteissa otetaan huomioon ajokiellon pituutta arvioitaessa. Sen ehdottaman muutoksen tarkoituksena on välttää sanktioiden kumulaatio, jolloin henkilö rikosoikeudellisen rangaistuksensa lisäksi joutuu kärsimään myös tosiasiallisista seurauksista, jotka voivat olla jopa rangaistusta ankarampia. Henkilölle saattaa olla välttämätöntä päästä liikkumaan autolla siten, että hän pääsee

käyttämään jokapäiväisiä palveluita tai että hän pääsee töihin. Hänen työntekonsa saattaa myös riippua ajamisesta.”

Vaikka sanktiokumulaatiota voi joissakin tilanteissa pitää mahdollisena, tässä se ei ole tarkoituksenmukainen, koska sanktion tarkoituksena on estää täsmälleen sama toiminta. Se ei myöskään olisi tasapuolinen, koska se kohtelisi eri elinkeinoaloja eri tavalla.

3.4 Keskeiset ehdotukset

Traktorikuljetukset

Lupapakko laajennetaan kaikkiin, muussa kuin alkutuotannossa käytettäviin traktoreihin. Liikennetraktoriluvan tilalle tulisi traktoriliikennelupa. Lain 7 § 5-kohdassa säädeltäisiin alkutuotannon traktorikuljetusten vapauttamisesta liikenneluvasta. Sääntelyn selkeyttäminen ja yksinkertaistaminen on katsottu tarpeelliseksi muun muassa siitä syystä, että nykyisinkin muun kuin nestepainetoimisella runko-ohjauksella varustetun traktorin osalta perävaunun kuormakoolla ei ole ollut merkitystä kuljetuksen luvanvaraisuuteen. Koska muutoinkin liikennetraktorikäsité on haluttu poistaa valvontaa vaikeuttavana lainsäädännöstä, on johdonmukaista poistaa se myös alkutuotannon osalta. Tämä muutos ei merkitse oikeustilan muuttumista maa- ja metsätalouden kuljetusten osalta.

Tehokkaan valvonnan kannalta kilometrimäärien asettaminen on katsottu epätarkoituksenmukaiseksi ja koska traktorikuljetukset eivät ole liiketaloudellisesti kannattavia pitemmillä etäisyyksillä kilometrirajan asettaminen myöskään harmaan talouden torjunnan kannalta ei ole perusteltua.

Aiemmin liikenneluvista vapautettujen kala- ja eläintalouden traktorikuljetukset ovat määritlään erittäin vähäisiä, mutta niiden osalta on edelleen tarve joustavaan usein ns. naapuriapuna tuotettuun kuljettamiseen traktorilla esimerkiksi yhteysaluslaitureilta kalankasvatuslaitokselle tai päinvastoin, Näihin kuljetuksiin korvaavaa palvelua ei ole käytännössä saaristossa saatavilla. Myöskään esimerkiksi porotalouden osalta tällaisten kuljetusten vaikeuttaminen liikennelupamääräyksiä aiemmasta laajentamalla ei ole perusteltua. Sääntelyn selkeyttämiseksi myöskään näissä tilanteissa ei ole syytä asettaa kilometrirajoja. Kilometrirajat eivät myöskään kohtele tasapuolisesti harvaan asuttuja alueita. Alkutuotannon kuljetuksia on perusteltua käsitellä yhtenevästi myös, koska traktorikuljetusten osalta valvonta voidaan silloin keskittää muuhun kuin alkutuotannon kuljetuksiin eli varsinaiseen kuljetustoimintaan.

Ilmastomuutoksen myötä säät ovat muuttuneet vaihtelevammiksi ja talvien lumisuuskin vaihtelee aiempaa runsaammin. Näin lumisiin talviin ei voida ennakoita varautua sellaisilla kuljetusresursseilla, ettei lumisina talvina esiintyisi tarvetta kuljetuskapasiteettiin, joka ei normaalisti toimi tällaisissa tehtävissä. Lumenkuljetus traktorilla on tavaran luonteen ja lyhyen kuljetusmatkan mukaisesti tarkoituksenmukaista vapauttaa liikenneluvasta. Lumenkuljetuksesta valtaosan tilaavat julkisyhteisöt, joten nämä kuljetukset ovat myös harmaan talouden kannalta muun valvonnan kohteena yhteiskunnallisten veloitteiden täyttämisen osalta. Traktorien vapauttaminen liikenneluvasta sallisi lumiurakoiden toteuttamisen aiempaan tapaan, sillä voimassaolevan lainsäädännön mukaan lumenkuljetukset on voitu toteuttaa osana laajempaa kiinteistöhoitourakkaa. Liikenneturvallisuus paranisi, kun voidaan joustavammin käyttää laajempaa kuljettajakuntaa ja näin välttää ylitöitä ja väsyneenä ajoa. Samalla vähennettäisiin tarvetta ylitöihin ja siten osaltaan eliminoidaan harmaana taloutena pidettävää ylityökorvausten laiminlyömistä.

Jos lumen kuljettaminen ja tienpito sekä ne maa- ja metsätalouden kuljetukset, jotka polttoainemaksusta annetun lain mukaan ovat verovapaan polttoaineen käytön piirissä, sekä vastaavat kala- ja eläintalouteen kuuluvat kuljetukset rajataan lupapakon ulkopuolelle, liikennelupa vaadittaisiin vain sellaisilta traktorikuljetuksilta, jotka ovat varsinaista kuljetustoimintaa. Uusien liikennelupien määrä traktoreille olisi tällöin varsin vähäinen.

Urakointiin ja muuhun elinkeinoon liittyvät kuljetukset

Esitysehdotuksessa poistettaisiin liian epämääräisenä mahdollisuus kuljettaa tavaroita korvausta vastaan ilman liikennelupaa niissä tapauksissa, jotka liittyvät suoritusvelvollisen ”tavanomaiseen toimintaan”. Sen sijaan laissa luetaisiin millaisissa tapauksissa näin voidaan tehdä. Samoin poistettaisiin nykyinen liikennelupavapautus urakkakuljetuksissa, jos kuljetuskustannusten osuus koko urakasta on enintään 30 %. Kohta on vapauttanut suuren osan maarakennuskuljetuksista liikenneluvasta.

Ehdotuksen mukaan tavarankuljettaminen olisi mahdollista ilman liikennelupaa kun kuljetettavat tavarat kuuluvat yritykselle tai yritys on myynyt, ostanut, antanut tai ottanut vuokralle, valmistanut, louhinut tai erottanut, jalostanut tai korjannut ne. Määritelmä on sama kuin kansainvälistä tavaraliikennettä koskevassa EU-asetuksessa, jota on nykyisin sovellettava esimerkiksi Tornionjokilaaksossa rajan ylittävissä kuljetuksissa.

Ehtona on myös, että kuljetuksen tarkoituksena on tavaroiden kuljettaminen yritykseen tai yrityksestä taikka niiden siirtäminen joko yrityksen sisällä tai yrityksen omia tarpeita varten. Lisäksi kuljetukseen käytettävien moottoriajoneuvojen kuljettajina on oltava yrityksen oma henkilöstö tai sen käyttöön sopimuksella asetettu henkilöstö ja kuljetukseen käytettävien ajoneuvojen on oltava yrityksen omia tai sille vuokrattuja. Kuljetus ei myöskään saa olla kuin toissijaista yrityksen kokonaistoimintaan nähden.

Ehdotus sallisi kuljetukset ilman liikennelupaa esimerkiksi, kun

- urakoitsija haketusurakan puitteissa kuljettaa autohakkurilla hakettamansa hakkeen lämpölaitokseen haketusyksiköllä ja siihen kytketyllä perävaunulla riippumatta hakkeen omistusoikeudesta
- turvetuotannossa kokonaisurakoinnista turveteollisuuden kanssa sopinut yrittäjä kuljettaa näin urakoimansa turpeen lämpölaitokselle
- maarakennusyrittäjä kuljettaa pois maarakentamisessa kaivamaansa maata tai louhimaansa kalliota
- haketusurakoinnissa metsä- tai muuta haketta hakettava urakoitsija kuljettaa haketusmateriaalin
- purku-urakoinnissa esimerkiksi purettava rakennus hajotetaan ja erotellaan eri jakeisiin kuten metallit, puu- ja muut poltettavat materiaalit, betonirakenteet sekä ongelmajätteet ja sitten rakennuksen purkaja kuljettaa materiaalit pois.

Edellä on kysymys urakasta tai työsuorituksesta, joka on tehty ennen kuljettamista. Lain 7 §:ää muutettaisiin myös niin, että rakentamiseen tai laitteen asentamiseen taikka muun vastaavan työn yhteydessä työhön tarvittavien materiaalien, koneiden tai laitteiden kuljetus vapautettaisiin lupavaatimuksesta, kun ajoneuvon kuljettaja on yksi työn tekijöistä. Tämä koskisi esimerkiksi parketin ja putkien asentajan tai muunlaisen remontin tekijää, joka kuljettaa asiakkaan tavaraa työn suorituspaikalle. Tässä kohdassa olisi kysymys kuljetuksen jälkeen tehtävästä urakasta tai työsuorituksesta.

Tavarankuljetus käsittää myös kuljetukseen välittömästi tarvittavien materiaalien kuljettamisen kuten tavarankuljetus- ja suojamateriaalien kuljettamisen.

Ehdotettu luvanvaraisuuden rajojen muuttaminen ei juuri muuttaisi lupaa vaativien kuljetusten kokonaismäärää. Rajojen muuttaminen merkitsisi joidenkin kuljetusten sisällyttämistä liikenneluvan piriin mutta vastaavasti jotkut kuljetukset vapautuisivat siitä. Muutokset eivät olisi merkittäviä.

Liikenneluvan ehtojen tiukentaminen

Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain mukaan yksikkö voi tehdä velvoitteidenhoitoselvityksiä paitsi organisaatioista myös organisaatiohenkilöistä. Tämä tarkoittaa mahdollisuutta saada tietoa yrityksen osaomistajista, osaomistajien lähisukulaisten omistajuudesta ja omistajiin kuulumattomista tosiasiallisista johtajista. Näillä olisi merkitystä kun yritetään estää rikoksiin syyllistyneen luvanhaltijan toiminnan jatkamista toisessa yrityksessä, jonka omistajana hän ei voisi olla.

Lain 2 § 2-kohdan mukaan *organisaatiohenkilöllä* tarkoitetaan muun muassa omistajaa, joka yksin tai yhdessä ylenevässä tai alenevässä sukulaissuhteessa olevan henkilön, aviopuolison, rekisteröidyssä parisuhteessa toisen osapuolen tai samassa taloudessa asuvan henkilön kanssa omistaa vähintään 10 prosenttia yhteisön pääomasta tai heillä on vastaava osuus yhteisön äänimäärästä. Lisäksi mainitussa laissa viitataan liiketoimintakiellosta annetun lain 2 §:ään, jonka nojalla organisaatiohenkilö on se, joka on yhteisön hallituksen jäsenenä tai toimitusjohtajana taikka muussa siihen rinnastettavassa asemassa, samoin kuin se, joka tosiasiallisesti johtaa yhteisön tai säätiön taikka ulkomaisen sivuliikkeen toimintaa taikka hoitaa sen hallintoa.

Kuljetuksen tilaajan vastuu

Kuljetuksen tilaajan vastuusta on säädetty tämän lain 5a §:ssä. Nykyinen vastuu koskee liikenneluvan selvittämistä. Säännös tulee voimaan vuoden 2013 alussa. Liikennevirasto ylläpitää tavar-, joukko- ja taksiliikenteen liikenneluparekisteriä, josta käytetään nimeä VALLU. Rekisteriin merkitään muun muassa tavaraliikenneluvan haltijat ja voimassaolo. Rekisterin pitämisessä ja sen tietojen luovuttamisessa noudatetaan virastojen toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja henkilötietolakia (523/1999). Selvitysvelvollisuuden helpottamiseksi rekisterin rekisteriselostetta ja tiedonhallintajärjestelmää muutetaan vuoden 2013 alussa niin, että kaupparekisteriin merkitty kuljetuksen tilaaja saa siitä selville luvan haltijan ja luvan voimassaolon.

Kuljetuksen tilaajan vastuu ei liikenneluvan selvitysvelvollisuuden osalta ole päällekkäinen tilaajavastuulaissa säädetyn vastuun kanssa.

Esityksessä ehdotetaan ammattimaiselle kaupparekisteriin merkitylle kuljetuksen tilaajalle osavastuuta siitä, että kuljetuksen suorittaja täyttää lailliset velvoitteensa. Sanamuoto on sama kuin yleisen tilaajavastuulaissa. Sen 9 §:n 3-kohdan mukaan tilaaja on velvollinen maksamaan laiminlyöntimaksua, jos tilaaja on tehnyt alihankintasopimuksen, vaikka hänen on täytynyt tietää, että sopimuksen toisella osapuolella ei ole tarkoitus täyttää sopimuspuolena ja työnantajana lakisääteisiä velvoitteitaan. Tämä periaate ehdotetaan samoin sanamuodoin myös kuljetuksen tilaajan velvollisuudeksi. Laiminlyöntimaksun sijasta tuomittaisiin 32 §:n nojalla sakko tai yhteisösakko.

Vakiintuneissa kuljetussopimuksissa selvitys tehtäisiin vain kerran vuodessa ja kertaluontoisissa kuljetustilauksissa sopimushinnan raja-arvo olisi 500 euroa kolmen kuukauden aikana tehdyissä sopimuksissa. Kustannusten voidaan tällöin arvioida olevan kohtuullisia saavutettuun hyötyyn nähden.

Viranomaisten tietojen vaihtoa ja valvontaa lisätään

Lakiin lisättäisiin liikenneluvan myöntäjälle oikeus pyytää verohallinnon harmaan talouden selvityksilöitä velvoitteidenhoitoselvitys liikenneluvan saamisen ja voimassaolon ehtojen valvomiseksi. Vastaavasti esitetään että mainittu oikeus tietojen myöntämiseen annetaan selvityksikölle.

Rikkomustietojen vaihtoa helpotetaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen edellyttämällä tavalla. Asetus edellyttää, että vakavimmat liikenteen hoitoon liittyvät rikkomukset tiedotetaan luvan myöntäneelle toisen jäsenvaltion viranomaiselle vuoden 2013 alusta lukien.

Liikenneluvan myöntäneen viranomaisen olisi vähintään kerran kalenterivuodessa selvitettävä, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen luvan myöntämisen edellytykset, organisaatiohenkilöistä selvitys on tehtävä vain siltä osin kuin käytävissä on harmaan talouden selvityksiköistä annetun lain mukainen velvoitteidenhoitoselvitys.

Poliisin mahdollisuutta suorittaa etsintä ajoneuvossa eräiden kuljetusasiakirjojen etsimiseksi pakkokeinoin estämättä ehdotetaan lisättäväksi lakiin. Kysymyksessä olisi luvattomasta liikenteestä todistava asiakirja, esimerkiksi rahtikirja josta ilmenee auton maahan saapumisen päivämäärä kabotaasikuljetuksissa ja kuljetuksen ajankohta tai kuljetussopimus. Vastaava etsintäsäännös on voimassa tieliikennelain 92m §:ssä ajoaikatietojen etsimiseksi.

Suomen sisäisissä kuljetuksissa käytettävän ajoneuvon rekisteröinti Suomessa

Ajoneuvon pitäminen joidenkin ulkomaiden rekisterissä tuo kuljetusyriykselle kustannussäästöä veroissa ja vakuutuksissa ja tuo painetta ajoneuvojen ulosliputtamiseen. Vastaavasti se merkitsee verojen ja vakuutusmaksujen menetyksiä Suomessa. Katsastusten valvomiseksi ja tiellä tapahtuvan muun liikennevalvonnan helpottamiseksi on myös parempi, että tavarankuljetuksissa käytettävät ajoneuvot ovat Suomen rekisterissä. Kuljetusyriytysten tasaveroiset kilpailuedellytyksetkään eivät täyty, jos liikenteessä voi käyttää vieraassa maassa rekisteröityjä, halvemman verotuksen ja vakuutuksen piirissä olevia ajoneuvoja.

Esityksessä ehdotetaan että Suomen sisäisessä liikenteessä käytettävä ajoneuvo on ilmoitettava Suomen ajoneuvorekisteriin 7 vuorokauden kuluttua ajoneuvon maahantuonnista. Ilmoitusvelvollisuuden aikamäärä olisi sama kuin autoverotuksen piirissä olevan auton vastaava ilmoittamisvelvollisuus ajoneuvon rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetuksen 42 § 2 momentin mukaan ja sallitun kabotaasin aikarajoitus. ilmoitusvelvollisuus helpottaisi ulkomailta rekisteröidyn ajoneuvon valvontaa tavaraliikenteessä, kun seitsemän päivän sääntö olisi käytössä kaikissa kolmessa mainitussa tilanteessa. Lisäksi se vaikeuttaisi halvemman verotuksen ja vakuutuksen piirissä olevien ajoneuvojen käyttöä ja tasaisi näin kilpailun edellytyksiä kotimaan tavaraliikenteessä.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutus kansantalouteen

Kohdassa 1.1 on selostettu harmaan talouden torjunnan vaikutuksia. Valtio saa harmaan talouden estämisen johdosta lisää verotuloja, joskin niiden tarkkaa määrää on vaikea arvioida.

(TÄYDENNETÄÄN mahdollisesti verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikön ilmiöselvityksen valmistuttua)

Yritysvaikutukset

Harmaan talouden estämisellä saadaan tasapuolisemmat kilpailun edellytykset velvoitteensa suorittavien kuljetusyritysten välille. Kuljetusten tilaajalle tulisi lisää tarkastusvelvollisuuksia, jotka aiheuttavat jonkin verran lisäkuluja. Jotta ne eivät olisi kohtuuttomia saavutettuun etuun nähden, lakiin on sisällytetty poikkeuksia, jolloin selvityksiä ei tarvitse hankkia. Vakiintuneissa kuljetussopimuksissa selvitys tehtäisiin vain kerran vuodessa ja kertaluontoisissa kuljetustilauksissa sopimushinnan raja-arvo olisi 500 euroa kolmen kuukauden aikana tehdyissä sopimuksissa. Kustannusten voidaan tällöin arvioida olevan kohtuullisia saavutettuun hyötyyn nähden.

Kustannuksia aiheutuu ennakkoperintärekisterin ja työnantajarekisterin tarkistamisesta. Tämä ei kuitenkaan tuottaisi yrityksille merkittäviä lisäkustannuksia, sillä tiedot ovat saatavissa maksutta yritys- ja yhteisötietojärjestelmä YTJ:stä.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotukset lisäisivät ELY-keskusten työmäärää, koska valvottavien kohteiden ja valvonnan määrä lisääntyy. Uusia liikennelupia tulisi yhteensä enintään joitakin satoja maarakennuskuljetuksiin ja traktoreille. Liikenneluparekisterin uusilla sähköisillä tietojenvaihtojärjestelmillä voidaan helpottaa lupaviranomaisten valvontaa.

4.3 Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole ympäristövaikutuksia.

5 Asian valmistelu

Esitystä on valmisteltu aluksi asiantuntijakokouksissa alan viranomaisten sekä työmarkkina- ja yrittäjäjärjestöjen kanssa. Lausunnot pyydettiin ...

6 Riippuvuus muista esityksistä

Joukkoliikennelakia koskevaan hallituksen esitykseen, joka on tarkoitus antaa tämän esityksen jälkeen syysistuntokaudella, on tarkoitus lisätä (5a §:ään, 8 § 6-kohtaan ja 9a, 32 ja 33 §:iin) sisältyvät harmaan talouden torjuntaan liittyvät ehdotukset.

Tilaajavastuulain muutosesitys HE 18/2012 vp. annettiin eduskunnan käsiteltäväksi maaliskuussa. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lainlyöntimaksun määräämistä koskevaa 9 §:ää. Samassa pykälässä on tilaajan vastuuta sopimuksen tekemistä koskeva kohta, joka on samalla sanamuodolla tämän esityksen 5a § 1 momentissa. Tilaajavastuulain muutosesityksessä ei kuitenkaan ehdoteta siihen muutosta, joten mikäli sitä ei eduskunnan käsittelyssä muuteta, sillä ei ole vaikutusta tähän esitykseen. (TÄYDENNETÄÄN eduskunnan päätöksen jälkeen).

Tilaajavastuulain laajemmista uudistustarpeista tehdään työ- ja elinkeinoministeriössä kuluvan vuoden aikana selvitys.

Palkan maksamisen vastuusta on tällä hetkellä Euroopan Unionissa vireillä komission ehdotus lähetettyjen työntekijöiden täytöntöönpanodirektiivistä (U 30/2012 vp). Ehdotus koskee rakennusalaa. Sen mukaan lähetetty työntekijä voisi pitää rakennusalalla toimivaa tilaajaa vastuullisena työnantajansa maksamattomista vähimmäispalkkasaatavista ja virheellisesti pidätettyjen ennakonpidätysten tai sosiaaliturvamaksujen palauttamisesta, jos työnantaja on tilaajan välitön alihankkija. Vastuu ehdotetaan ulottuvaksi vain tilaajan välittömään sopimuskumppaniin. Asianmukaista huolellisuutta noudattanutta tilaajaa ei pidetä vastuullisena alihankkijansa laiminlyönneistä. Tilaaajan huolellisuuteen voi kuulua mm. näytön hankkiminen alihankkijan vastuiden hoitamisesta. Ehdotuksen käsittely on alkuvaiheessa.

Yrittäjäkuljettajien työaikoja koskeva hallituksen esitys annetaan syysistuntokauden alussa. Ajo- ja lepoaikojen piirissä olevat yrittäjäkuljettajat, joiden kuljetuksiin vaaditaan liikennelupa, olisivat esityksen mukaan työaika rajoitusten piirissä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki kaupallisista tavarankuljetuksista annetun lain muuttamisesta

2 § Määritelmät. Pykälän 5 ja 11 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi niin, että liikennetraktorien lisäksi kaikki muutkin traktorit tulisivat liikennelupapakon piiriin ja vastaavasti liikennetraktoriluvan sijaan otetaan käyttöön traktoriliikennelupa. Uudeksi 17-kohdaksi lisättäisiin oman tavaran kuljettamisen määritelmä, koska se on toisinaan muodostunut ongelmaksi. Tavaran omaksi katsomisen edellytykseksi tässä laissa katsottaisiin, ettei sitä omisteta tai muutoin hallita vain kuljetuksen ja siihen välittömästi liittyvän muun toiminnan kuten pakkaamisen, lastaamisen, kuorman purkamisen ja esimerkiksi varastoon sijoittamisen ajan. Määritelmä tarkoittaa lupavapautta edellyttämällä, että tavaran kuljettamiseen ilman liikennelupaa sisältyy taloudellinen riski esimerkiksi tavaran myymättä jäämisestä. Tämä vastaa nykyistä oikeuskäytäntöä.

5a § Kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus. Tilaaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006), jäljempänä tilaajavastuulaki, 9 §:n 3-kohdan mukaan tilaaja on velvollinen maksamaan laiminlyöntimaksua, jos tilaaja on tehnyt alihankintasopimuksen, vaikka hänen on täytynyt tietää, että sopimuksen toisella osapuolella ei ole tarkoitus täyttää sopimuspuolena ja työnantajana lakisääteisiä velvoitteitaan. Tämä periaate ehdotetaan samoin sanamuodoin myös kuljetuksen tilaajan velvollisuudeksi. Laiminlyöntimaksun sijasta tuomittaisiin 32 §:n nojalla sakko tai yhteisösakko.

Suomen alueella tapahtuvassa työssä on noudatettava Suomen työsuhdesäännöksiä, myös palkan osalta. Tämä merkitsee muun muassa sitä, että kuljettajalle on maksettava palkka Suomen työehtosopimuksen mukaisesti. Nykyisin palkka usein maksetaan yhtiön sijoittautumisvaltion palkkatason mukaisesti, joka voi monien uusien EU:n jäsenvaltioiden kohdalla olla jopa vain kolmannes Suomen palkkatasosta. Kun kuljetusten kustannuksista 20 – 30 % on kuljettajakustannuksia, palkalla on ratkaiseva merkitys kuljetuksista kilpailtaessa.

Selvityksen pyytämistä ehdotetaan kiristettäväksi niin, etteivät kaikki 2 momentissa olevat tilaajavastuulain 5 § 2 momenttiinkin sisältyvät perusteet enää vapauttaisi selvitysvelvollisuudesta kuljetusten tilaamisessa. Julkiset osakeyhtiöt sekä valtion ja kuntien liikelaitokset ja kokonaan omistamat yhtiöt poistettaisiin poikkeusluettelosta kun ne suorittavat kuljetuksen. Tilaajan selvitysvelvollisuus kuitenkin koskisi tilaajana olevaa julkista viranomaista.

Myös sopimussuhteen vakiintuneisuus poistettaisiin poikkeusluettelosta. Edelleen poistettisiin 1 momentista maininta, että selvitys on pyydetty vain luvanvaraisista kuljetuksista. Sanamuodon muuttamisella tulee huomioiduksi myös se, että ulkomaan liikenteessä lupana voi olla lain 2 § 6-kohdassa tarkoitettu ulkomaisen ajoneuvon kuljetuslupa.

Selvitysvelvollisuus edistää tasapuolista kilpailua kuljetusten tarjonnassa eikä hinnan tai liikenneluvan selvittämisen pois jättämiselle ole edellä mainittujen kuljetusten kohdalla muutakaan erityistä syytä.

Toisaalta uudeksi perusteeksi sallittaisiin se, että edellinen selvitys samasta sopimuskumppanista on tehty kolmen kuukauden sisällä vaikka sopimussuhde ei ole vakiintunutta. Kuljetussopimukset ovat yleensä lyhytaikaisia, usein vain yhtä kuljetusta kerrallaan koskevia, eikä ole tarkoituksenmukaista tehdä samoja selvityksiä lyhyin aikavälein tilattavista kuljetuksista, jotka tilataan samalta liikennöitsijältä. Aikamääräinen poikkeus vähentäisi tilaajan hallinnollista työtä.

Edelleen poikettaisiin tilaajavastuulain selvitysvelvollisuudesta niin, että vakiintuneissakin sopimussuhteissa selvitys olisi tehtävä kuitenkin kalenterivuosittain. Tilaajavastuulaki vapauttaa tällaiset suhteet kokonaan selvitysvelvollisuudesta. Kuljetussopimukset ovat usein luonteeltaan varauksia tuleville kuljetuksille ja yksittäiset kuljetukset sovitaan erikseen. Vakiintunut sopimussuhde ei merkitse kuljetuksissa usein niin tiivistä yhteistyösuhdetta kuin esimerkiksi rakennusurakoissa. Tämän johdosta ainakin kerran kalenterivuodessa tehtävää selvitystä voi pitää perusteltuna.

Yleisen tilaajavastuulain mukaan selvitystä ei tarvitse tehdä jos urakan kokonaissumma on enintään 7500 euroa. Näin rajataan selvitysvelvollisuus niin, ettei se kohtuuttomasti nosta pienten urakoiden hankintakustannuksia. Yksittäisen kuljetusurakan loppusumma on yleensä tätä selvästi pienempi. Kynnysrajaksi ehdotetaankin tässä 500 euroa. Jos se olisi alhaisempi, suuri osa yksittäisistä kuljetustilauksista jäisi kokonaan lain soveltamisalan ulkopuolelle.

Rakennusurakkaan liittyvät kuljetukset ovat sekä tämän lain että tilaajavastuulain piirissä. Rangaistuksen kumuloitumisen estämiseksi velvollisuuden laiminlyönnistä ehdotetaan uudessa 32 § 2 momentissa rangaistukseksi sakkoa tai yhteisösakkoa vain niissä tapauksissa, joissa mainittua laiminlyöntimaksua ei voi määrätä.

6 § Liikenneluvat. Kohtaa muutettaisiin traktoriliikenneluvan sisällyttämiseksi liikennelupien piiriin.

6a § Tilapäinen liikenne. Pykälä sisältää kuljetuksen määritelmän. Määritelmä ei nyt sisällä tilannetta, jossa ulkomailla rekisteröityä kuorma-autoa käytetään vain lastatun perävaunun vetämiseen määrättyyn kohteeseen kuormaa purkamatta. Sen vuoksi perävaunun kuljetuksia voi tehdä enemmän kuin kabotaasisäännösten mahdollistamat kolme kuljetusta. Perävaunun jättäminen varastoalueelle ei kuitenkaan eroa kuorman purkamisesta ja sen vuoksi se ehdotetaan sisällytettäväksi kuljetuksen määritelmään. Muissa jäsenvaltioissa ei ilmeisesti ole lakiin sisällytetty määritelmää.

7 § Ilman lupaa sallittu kaupallinen liikenne.

1 mom. 3-kohta

Pykälän 3-kohdasta poistettaisiin liian epämääräisenä mahdollisuus kuljettaa tavaroita korvausta vastaan ilman liikennelupaa niissä tapauksissa, jotka liittyvät suoritusvelvollisen ”tavanomaiseen toimintaan”. Sen sijaan kohdassa lueteltaisiin millaisissa tapauksissa näin voi tehdä.

Edellä 2 §:n uudessa 18-kohdassa määritellään oma tavara. Omaan tavarahan rinnastettavan tavaran kuljettamista säänneltäisiin lisäksi tässä 3 kohdassa. Neuvoston ja Parlamentin asetuksen (EY) N:o 1071/2009 1 artiklan 5d-kohdan mukaan tavaran kuljettaminen on mahdollista ilman yhteisölupaa kun kuljetettavat tavarat kuuluvat yritykselle tai yritys on myynyt, ostanut, antanut tai ottanut vuokralle, valmistanut, louhinut tai erottanut, jalostanut tai korjannut ne ja kuljetuksen tarkoituksena on tavaroiden kuljettaminen yritykseen tai yrityksestä taikka niiden siirtäminen joko yrityksen sisällä tai yrityksen omia tarpeita varten sen ulkopuolella sekä kun kuljetukseen käytettävien moottoriajoneuvojen kuljettajina toimii yrityksen henkilöstö tai sen käyttöön sopimuksella asetettu henkilöstö ja kuljetukseen käytettävät ajoneuvot kuuluvat yritykselle tai ovat yrityksen lykkäävin ehdoin ostamia tai ne ovat sen vuokraamia sekä kun kuljetus on ainoastaan toissijainen yrityksen kokonaistoimintaan nähden.

Määritelmänä käytettäisiin mainittua kansainvälistä tavaraliikennettä koskevan EU-asetuksen määritelmää. Sitä sovelletaan nykyisin esimerkiksi Tornionjokilaaksossa rajan ylittävään kuljetukseen. Määritelmän sanamuotoa muutettaisiin niin, että sana ”yritys” muutettaisiin sanaksi ”kuljetuksen suorittaja”, koska tätä sanaa käytetään samassa merkityksessä muutoin tässä laissa.

Edellytyksenä olisi myös ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä 18 päivänä tammikuuta 2006 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/1/EY noudattaminen. Direktiivi koskee rajan ylittävää, EU-valtioiden välistä liikennettä. Sen tarkoituksena on sallia kuljetusyrityksen sijoittautumisvaltiossa eli liikenneluvan myöntäneessä jäsenmaassa vuokratun ja siellä rekisteröidyn ajoneuvon käyttäminen.

Ehdotuksen mukaan esimerkiksi urakoitsija voi haketusurakan puitteissa kuljettaa autohakkurilla hakettamansa hakkeen lämpölaitokseen haketusyksiköllä ja siihen kytketyllä perävaunulla riippumatta hakkeen omistusoikeudesta. Turvetuotannossa kokonaisurakoinnista turveteollisuuden kanssa sopinut yrittäjä saa maksun lämpölaitokselle toimittamansa turpeen lämpöarvon perusteella ja yritys voi ilman liikennelupaa kuljettaa näin urakoimansa turpeen lämpölaitokselle.

Tyypillisiä urakointitilanteita, joissa materiaalia louhitaan tai erotetaan, esiintyy etenkin maarakentamisessa, missä louhitaan kalliroleikkauksia tai tunneleita. Vastaavasti turpeennostossa valmistetaan pala- tai jysinturvetta soilla sijaitsevilla tuotantokentillä sekä haketusurakoinnissa metsä- tai muuta haketta hakettavasta puutavarasta, joka voi olla korjattu metsästä tai esimerkiksi rakennusjätettä. Edelleen purku-urakoinnissa esimerkiksi purettava rakennus hajotetaan ja erotellaan eri jakeisiin metallit, puu- ja muut poltettavat materiaalit, betonirakenteet sekä ongelmajätteet.

Jalostamisesta on kyse esimerkiksi asiakkaan raaka-aineesta tehtävästä puutavaran rahtisahauksesta, puusepän tuotteista tai mehuasematoiminnasta.

Mainittakoon, että nykyinen tilanne muuttuisi siten että urakan tekijä ei voisi ostaa kuljetuksia alihankintana muilta kuin niiltä, joilla on liikennelupa. Nyt se on ollut jossain määrin mahdollista, kun kuljetuksen suorittaja on samalla urakoinut muuta tehtävää.

1 mom. 4-kohta

Ehdotetussa 3-kohdassa on kysymys urakasta tai työsuorituksesta, joka on yleensä tehty ennen kuljettamista. Samaan lupavapautukseen liittyy pykälän 4-kohdassa nyt säädetty liikennelupavapautus urakkakuljetuksissa, jos kuljetuskustannusten osuus koko urakasta on enintään 30 %. Kohta on vapauttanut suuren osan maarakennuskuljetuksista liikenneluvasta.

Kohtaa muutettaisiin niin, että rakentamiseen tai laitteen asentamiseen taikka muun vastaavan työn, esimerkiksi kiinteistön hoitoon yhteydessä olevaan työhön tarvittavien materiaalien, koneiden tai laitteiden kuljetus vapautettaisiin lupavaatimuksesta, kun ajoneuvon kuljettaja on yksi työn tekijöistä. Tässä kohdassa olisi kysymys kuljetuksen jälkeen tehtävästä urakasta tai työsuorituksesta.

Ajoneuvojen käytöstä annetun asetuksen (1257/1992) 7 § 1 momentin b-kohdan nojalla mainitut kuljetukset on pääosin vapautettu myös ajopiirturin käytöstä. Viimeksi mainittu vapautus perustuu tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1d-kohtaan. Siinä on kuitenkin ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän enimmäispainoraja asetettu 7,5 tonniin ja kuljetuksen suurin sallittu kilometriraja on puolestaan 50 kilometriä, mutta rajaa on ehdotettu nostettavaksi 100 kilometriin (Valtioneuvoston kirjelmä U 38/2011 vp komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston ajopiirturiasetuksen muuttamiseksi). Rajaus olisi tässä siis väljempi, mutta osittainkin yhdenmukaisuus helpottaisi valvontaa ja kuljetuksen suorittajan tietoisuutta velvollisuudesta noudattaa molempia säädöksiä. Ajopiirturin käyttöä mainituissa säännöksissä koskeva postin kuljetuksen vapautus on tässä laissa liikennelupavapautuksena pykälän 10-kohdassa.

Muuttokuljetusten liikennelupatilanne muuttuisi. Kumpikaan ehdotetuista kohdista 3 ja 4 eivät enää sisältäisi poikkeusta muuttokuljetuksiin, jotka nykyisen 30 %:n urakkasäännön nojalla jäävät usein lupapakon ulkopuolelle sellaisissa lyhytmatkaisissa kuljetuksissa, joihin sisältyy myös muuttotavaroiden pakkaamista.

1 mom. 5-kohta

Pykälän 5-kohdassa vapautettaisiin liikenneluvasta traktorilla tehtävät maa-, metsä-, eläin- ja kalatalouden kuljetukset eli alkutuotannon traktorikuljetukset. Traktorikuljetukset ovat käytössä lyhyissä 5-15 kilometrin luokkaa olevissa kuljetuksissa. Kuljettavien tavaroiden luonteen ja lyhyen kuljetusmatkan vuoksi traktorikuljetukset alkutuotannon osalta on perusteltua vapauttaa liikenneluvasta. Nykyinen 50 kilometrin enimmäismatka on ollut valvonnan kannalta epätarkoituksenmukainen ja se ehdotetaan poistettavaksi. Koska traktorikuljetukset eivät ole liiketaloudellisesti kannattavia pitemmällä etäisyyksillä, kilometrirajan asettaminen ei ole perusteltua myöskään harmaan talouden torjunnan vuoksi. Päinvastoin näin traktorikuljetusten valvonta voidaan keskittää muuhun kuin alkutuotannon kuljetuksiin.

Verovapaalla polttoaineella sallitut maa- ja metsätalouden kuljetukset on määritelty polttoainemaksusta annetun lain 7 §:ssä. Tässä laissa käytettäisiin samaa termistöä, jotta tulkinta olisi sama. Liikennelupaa ei tarvittaisi maa- ja metsätalouden kuljetuksissa traktorilla traktorin omistussuhteista tai sen hallinnasta riippumatta. Määritelmä olisi sama muutoin, muuta liikennelupapoikkeus liikenneluvasta ehdotetaan koskemaan myös kala- ja eläintaloutta.

Myös muu kuin maatalouden harjoittaja voisi suorittaa maa-, metsä-, eläin- tai kalatalousajoa traktorilla ilman liikennelupaa. Toisaalta varsinainen kuljetuselinkeino traktorilla eli esimerkiksi puun tai hakkeen kuljetus tehtaalle tai voimalaitokseen ei varsinaiseen maa- ja metsätalouteen kuulumattomana olisi liikennelupavapautuksen piirissä. Yhtenäinen rajaus

polttoainemaksuvapautuksen kanssa helpottaisi valvontaa ja kuljetuksen suorittajan omaa harkintaa liikenneluvan tarpeesta.

Liikenteen turvallisuusviraston polttoainemaksusta antaman ohjeen mukaan maataloudella tarkoitetaan varsinaista maataloutta sekä sellaista erikoismaataloutta taikka maa- ja metsätalouteen liittyvää muuta toimintaa, jota ei ole pidettävä eri liikkeenä, esimerkiksi:

- siementen, lannoitteiden, maanparannusaineiden, väkirehujen ja muiden maataloudessa tarvittavien hyödykkeiden kuljettaminen tilalle;
- lietteen siirto ja levitys omalle tai toisen maatalouden harjoittajan pellolle taikka lietteen kuljetus maatalouden harjoittajien yhteiseen säiliöön;
- maatalouden harjoittajan tuottaman maidon, lihan, viljan ja muiden vastaavien maataloustuotteiden kuljetus meijeriin, jalostamoon tai muulle sellaiselle ostajalle;
- muiden maataloudessa tarvittavien hyödykkeiden kuljetus, kun kuljetus tapahtuu maatalouden harjoittajan lukuun.

Jos meijerituotteita kuljetetaan meijeristä esimerkiksi kauppaliikkeisiin tai kouluihin, traktorissa on oltava liikennelupa. Samoin, jos kauppa- ja liikenne- ja viikennevirasto kuljettaa maatilalle esimerkiksi siemeniä tai väkirehua ja kuljetuksesta peritään korvaus, kysymyksessä on luvanvarainen kuljetus. Tämä vastaa polttoainemaksusta annetun lain 7 §:n tulkintaa.

Pykälän 5-kohta sallisi muun muassa tilojen yhteistoimintaan liittyvät kuljetukset, esimerkiksi rahtipuinnin samoin kuin polttoainemaksusta annetun lain 7 §:ssä on polttoainemaksuvapautuksesta säädetty. Pykälän 7-kohtaan lisättäisiin vapautus lumen kuljettamiseen traktorilla kun kuljettajana on lumen poistanut.

1 mom. 6-kohta

Pykälän 6-kohtaa toisaalta väljennettäisiin niin, ettei luvasta vapauttaminen olisi enää sidoksissa yhden kunnan alueella tehtäviin kuljetuksiin ja toisaalta kiristettäisiin niin, ettei se koskisi muita kuin henkilö- tai pakettiautoja ilman perävaunua tai niin pienellä perävaunulla, että yhdistelmän kokonaismassa on enintään 3500 kiloa.

1 mom. 7-kohta

Pykälän 7-kohdassa ehdotetaan lumen kuljettaminen traktorilla vapautettavaksi liikenneluvasta, kun lumen kuljettaja on huolehtinut sen poistamisesta. Runsaslumisiin talviin ei voi ennakolta varautua sellaisilla kuljetusresursseilla, ettei toisinaan esiintyisi tarvetta kuljetuskapasiteettiin, joka ei normaalisti toimi tällaisissa tehtävissä.

1 mom. 12-kohta

Pykälän 12-kohtaa täsmennettäisiin niin, että päätoiminen kuljetustoiminta selvästi kuuluu luvanvaraisuuden piiriin.

2 ja 3 momentti

Pykälän 2 ja 3 momentissa on säännökset kuljetuksen 30 %:n osuuden laskemisesta muun liiketoiminnan yhteydessä, urakoissa, liikennetraktorikuljetuksissa ja kotihoidon kuljetuksissa. Koska mainitut kohdat muutetaan, laskemissääntö on tarpeeton ja se kumotaan. Pykälään lisättäisiin uudeksi 2 momentiksi viittaussäännökset joukkoliikennelakiin ja taksiliikennelakiin sisältyviin taksilla ja linja-autolla ilman tavaraliikennelupaa sallittuihin tavarankuljetuksiin.

8 § Liikenneluvan myöntämisen edellytykset. Luvan myöntämisen edellytyksiin ehdotetaan 1 momentin uudeksi 6-kohdaksi lisättäväksi lakiin perustuvista työsuhde-etuuksista huolehtiminen. Lain 20 §:n mukaan lupa myös peruutetaan, jos luvan myöntämisen edellytykset eivät täyty ja sen 1 momenttia ehdotetaan jäljempänä täydennettäväksi 6-kohdalla.

Hyvämaineisuusvaatimuksen piiriin ehdotetaan 3 momentissa lisättäväksi niin sanotut organisaatiohenkilöt. Organisaatiohenkilöllä tarkoitetaan harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain mukaan liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) 2 §:ssä tarkoitettuja henkilöitä eli seuraavia: 1) yksityinen elinkeinonharjoittaja, jonka harjoittamasta liiketoiminnasta on kirjanpitolaissa (655/1973) säädetty kirjanpitovelvollisuus; 2) avoimen yhtiön yhtiömies, kommandiittiyhtiön vastuunalainen yhtiömies ja eurooppalaisen taloudellisen etuyhtymän henkilöjäsen; sekä 3) se, joka on yhteisön hallituksen jäsenenä tai toimitusjohtajana taikka muussa siihen rinnastettavassa asemassa, samoin kuin se, joka tosiasiallisesti johtaa yhteisön tai säätiön taikka ulkomaisen sivuliikkeen toimintaa taikka hoitaa sen hallintoa.

Lisäksi mainitussa harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain mukaan organisaatiohenkilöillä tarkoitetaan sellaista omistajaa, joka yksin tai yhdessä ylenevässä tai alenevassa sukulaissuhteessa olevan henkilön, aviopuolison, rekisteröidyssä parisuhteessa toisen osapuolen tai samassa taloudessa asuvan henkilön kanssa omistaa vähintään 10 prosenttia yhteisön pääomasta tai heillä on vastaava osuus yhteisön äänimäärästä.

9 § Liikenteestä vastaavan henkilön ja hakijana olevan luonnollisen henkilön hyvä maine.

Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon samat asiat kuin joukkoliikennelain 20a §:ssä. Nyt sanamuodoissa on tarpeettomia pieniä eroja, 3-kohdassa kuitenkin viitattaisiin huomioon otettavana asiana teon kohdistuminen kuljetettuun tavarahan kun joukkoliikennelain asianomaisessa kohdassa on vain asiakas.

9a § Oikeushenkilön hyvä maine. Oikeushenkilön hyvän maineen vaarantumisesta arvioitaessa edellä tarkoitettujen organisaatiohenkilöiden maineen vaarantuminen otettaisiin huomioon samoin perustein kuin liikenteestä vastaavan henkilön tai hakijana olevan luonnollisen henkilön maineen vaarantuminen. Lisäksi 2 momenttia lyhennettäisiin pykäläviittauksella tarpeettoman toiston välttämiseksi.

11 § Tutkinto. Pykälän 3 momentti tarkennettaisiin niin, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen sallima vapautus saada tavaraliikenteen yhteisölupa 10 vuoden kokemuksen perusteella, koskee vain tavaraliikenneluvan haltijoita, eikä tavaraliikenteen yhteisölupaa voi saada aiemman joukkoliikenneluvan nojalla. Vapautus kurssin käymisestä annettaisiin myös maarakennus- ja metsäkoneyrittäjille, joiden elinkeinotoimintaan on liittynyt kuljetuksia.

20 § Liikenneluvan peruuttaminen ja henkilön soveltumattomuus ammatin

Peruuttamisen syyksi lisättäisiin organisaatiohenkilön soveltumattomuus, niin kuin se ehdotetaan lisättäväksi 9 §:ään luvan saamisen esteeksi.

21b § Valvonta

Uuteen 2 momenttiin ehdotetaan ELY-keskusten tarkastavan vähintään kerran vuodessa tavaraliikenneluvan haltijoiden kelpoisuusehtojen täyttyminen. Velvollisuus on jo joukkoliikennelupien osalta joukkoliikennelaissa. Tarkastusten ei tarvitsisi koskea niitä luvanhaltijoita, joista on aiemmin saman vuonna pyydetty verohallinnon harmaan talouden yksikön

velvoitteidenhoitoselvitystä, koska se jo sisältää harmaan talouden kannalta tärkeimmät tarkastuskohteet.

22 § Kansainväliset kuljetukset

Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 1 artiklan 5c-kohta vapauttaa EU:n kuljetusluvista rajanylittävät kuljetukset EU/ETA/Sveitsi –alueen sisällä kuljetukset moottoriajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaisuus, perävaunut mukaan lukien, on enintään 3,5 tonnia. Yhtenäisyyden vuoksi sama sääntö ehdotetaan muihinkin maihin tapahtuvissa ja sieltä tulevista kuljetuksissa mikäli muuta ei ole näiden valtioiden kanssa sovittu. Suomen ja Valko-Venäjän väliseen tieliikennesopimukseen uudesta määritelmästä on parafoidussa sopimusluonnoksessa päätetty.

25 § Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Pykälään ehdotetaan tarkennettavaksi, että liikenteessä käytettävä ajoneuvo on ilmoitettava ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuun rekisteriin. Muussa Euroopan talousalueen valtiossa rekisteröity ajoneuvon käyttöä rajoitettaisiin niin, että ajoneuvo olisi ilmoitettava mainittuun rekisteriin 7 vuorokauden kuluttua ajoneuvon maahantuonnista, jos sitä käytetään Suomen sisällä muussa kuin EU:n säädösten sallimassa kabotaasissa. Euroopan talousalueen ulkopuolella rekisteröityä ajoneuvoa ei saisi käyttää.

29 § Velvollisuus esittää asiakirja

Mukana pidettäviin ja valvojalle näytettäviin asiakirjoihin lisättäisiin kabotaasikuljetuksissa CMR-rahtikirja, josta voidaan tarkastaa ajoneuvon Suomeen saapumisen päivä. CMR-rahtikirja on kansainvälisissä kuljetuksissa pakollinen maahan saavuttaessa. Nykyisin se on usein sähköisessä muodossa.

30 § Kuljetuksen keskeyttäminen ja etsintä ajoneuvossa

Pakkokeinolain (450/1987) 5 luvun 1 §:n momentissa säädetään etsinnästä ajoneuvossa. Sen mukaan etsintä saadaan suorittaa vain sellaisen rikoksen johdosta, josta voidaan tuomita vähintään 6 kuukautta vankeutta. Tämän lain rangaistusmaksimi on 3 kuukautta vankeutta, joten etsintää ei voi sillä perusteella suorittaa. Pykälän uuteen 3 momenttiin esitetään lisättäväksi tieliikennelain 92m §:n 1 momentin ajopiirturin kiekon tai kuljettajakortin etsinnän mahdollistavan säännöksen mukainen säännös luvattoma liikennettä koskevan asiakirjan etsinnän mahdollistamiseksi. Näin poliisi voisi tehdä luvattoman kuljetuksen todistavan asiakirjan löytämiseksi etsinnän ajoneuvossa taikka 29 §:ssä tarkoitetun asiakirjan todennäköisessä säilytyspaikassa siinä mainitun asiakirjan löytämiseksi mainitun pakkokeinolain kohdan estämättä.

33 § Oikeus rekisteritietojen ja muiden valvontatietojen saantiin

Pykälään lisättäisiin liikenneluvan myöntäjille oikeus saada harmaan talouden selvitysyksiköstä velvoitteidenhoitoselvitys liikenneluvan myöntämisen tai peruuttamisen edellytysten tarkastamiseksi ja lisättäisiin oikeus pyytää vastaavat tiedot myös harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitetusta organisaatiohenkilöstä. Selvityksen pyytämisoikeus vastaa edellä 9, 9a ja 20 §:n luvan myöntämisen ja peruuttamisen edellytyksiä.

33a § Tietojen vaihtaminen vakavasta rikkomuksesta muiden Euroopan talousalueen jäsenvaltioiden kanssa

Pykälässä säädettäisiin oikeushallinnon viranomaisille velvollisuus ilmoittaa toisesta EU-jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan Suomessa saamasta rangaistuksesta, jos kyseinen liikenteenharjoittaja on syyllistynyt yhteisön tieliikennelainsäädännön vakavaan rikkomiseen. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 13 artiklan mukaan, jos jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten tietoon tulee kyseisen asetuksen tai yhteisön tieliikennelainsäädännön vakava rikkomus, jonka tekijäksi voidaan osoittaa muu kuin tuosta jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja, jäsenvaltion, jonka alueella rikkomus on todettu, on ilmoitettava rikkeestä sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille.

Kansainvälistä tavaraliikennettä koskevan asetuksen N:o 1072/2009 13 artiklassa ja kansainvälistä linja-autoilla tapahtuvaa henkilöliikennettä koskevan asetuksen N:o 1073/2009 23 artiklassa rajataan rikkomuksen tekijä seuraavasti: "...rikkomus, jonka tekijäksi voidaan osoittaa ... liikenteenharjoittaja". Artiklan 2-kohdan mukaan ilmoituksen vastaanottavan jäsenvaltion viranomaiset voivat vastaavasti määrätä seuraamuksia "liikenteenharjoittajalle". Kuljettajan rikkomuksia ei siis oteta huomioon. Ilmoitukset koskisivat lähinnä tapauksia, joissa liikenteenharjoittaja itse on kuljettajana. Tämä vähentää ratkaisevasti mainituista rikkomuksista tehtävien ilmoitusten määrää.

Ehdotettu säännös mahdollistaisi sen, että tiedot rikkeistä kulkisivat Suomessa oikeushallinnon viranomaisilta Liikennevirastolle, joka Suomessa toimii yhteisönlaajuisen tiedonvaihdon solmupisteinä ja ylläpitää kansallista liikenneluparekisteriä. Liikennevirasto välittäisi riketiedot edelleen Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka on EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 18 artiklassa tarkoitettu kansallinen yhteyspiste. Pykälässä luetellut rikosnimikkeet vastaisivat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV lueteltuja yhteisön tieliikennelainsäädännön vakavimpia rikkomuksia. Ilmoitusmenettelyn teknisistä yksityiskohdista säädettäisiin tarkemmin oikeusministeriön määräyksellä. Ehdotettu sääntely vastaa tieliikennelain 106 §:ää, jossa on säädetty liikenne- ja viestintäministeriön päätöksistä ilmoittamisesta.

1.2 Laki harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain muuttamisesta

Harmaan talouden selvitysyksiköstä 21 päivänä joulukuuta 2010 annetun lain (1207/2010) mukaan verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikkö edistää harmaan talouden torjuntaa tuottamalla ja jakamalla tietoa harmaasta taloudesta ja sen torjunnasta.

Yksikkö tekee muille viranomaisille eri elinkeinomuotojen osalta ilmiöselvityksiä ja yrityksistä velvoitteidenhoitoselvityksiä. Ilmiöselvityksessä kuvataan harmaan talouden ilmiöitä ja harmaan talouden torjuntaa sekä näiden vaikutuksia yksilöimättä organisaatiota tai organisaatiohenkilöä. Lain 6 §:ssä säädetään siitä missä tarkoituksessa velvoitteidenhoitoselvityksiä voidaan tehdä.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Lain 13 § 6 momentin nojalla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään, kuinka paljon käytettävissä olevia varoja tulee olla hakijan jokaista ajoneuvoa varten. Vakavaraisuudesta on säädetty EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa, mutta koska asetus ei koske traktoreilla ja muilla kuin 3,5 tonnin kokonaisuudessaan ylittäviä ajoneuvoja, näistä ajoneuvoista säädetään mainituissa

asetuksessa. Nykyisen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen piirissä olevilla ajoneuvoilla vakavaraisuusvaatimus on 9000 Euroa ensimmäisestä ajoneuvosta ja muista 5000 Euroa. Koska EU:n asetus ei koske traktoreita, näistä voidaan säätää kansallisesti.

Kansallisesti voidaan päättää myös yrittäjäkurssista. Kurssivaatimus on tässä laissa, kurssin rakenne ja pituus on mainitussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa. Liikennetraktoriyrittäjäkurssin pituus on nykyisin liikennetraktoriluvan hakijoille 40 tuntia ja yhteisöluvan hakijoille 140 tuntia.

3 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan vuoden 2013 alusta lukien, kuitenkin uudet liikennelupavaatimukset 2013 heinäkuun alusta lukien, urakkasopimusten osalta voimaantulon ajankohta määräytyisi sopimuksen tekemisen ajankohdasta sopimuksen tilaajan vastuun vuoksi.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Koska esityksessä ehdotetaan laajennettavaksi velvollisuutta hankkia lupa kuljetusta käsittävän elinkeinon harjoittamiseen, on tarpeen arvioida sääntelyä perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta. Asiaa on käsitelty useissa liikennelupia koskevissa hallituksen esityksissä, tavaraliikenteen osalta viimeksi hallituksen esityksen HE 14/2011 vp yhteydessä.

Eduskunnan perustuslakivaliokunnan käytännössä elinkeinovapautta on pidetty perustuslain mukaisena pääsääntönä. Elinkeino toiminnan luvanvaraistaminen on kuitenkin poikkeuksellisesti sallittua tärkeiden ja vahvojen yhteiskunnallisten intressien puoltaessa sitä. Lisäksi esitetyn luvanvaraisuussääntelyn tulee aina täyttää muut perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset: elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia. Niiden olennainen sisältö, kuten rajoitusten laajuus ja edellytykset, tulee ilmetä laista. Sääntelyn sisällön kannalta on tärkeää, että säännökset luvan myöntämisen edellytyksistä ja luvan pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Merkitystä on myös sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät niin sanotun sidotun harkinnan mukaisesti. Perustuslakivaliokunta on aiemmin käsitellyt elinkeinovapautteen liittyviä kysymyksiä useissa lausunnoissaan, tieliikenteen kohdalla viimeksi lausunnossaan PeVL 31/2006 (taksiliikenne).

Ehdotetuissa tavaraliikennelain 8, 9 ja 9a §:ää koskevissa muutosehdotuksissa säädettäisiin liikenneluvan myöntämisen edellytyksiin kuuluvista henkilöä koskevista vaatimuksista. Näitä tarkennettaisiin eräiltä sanamuodoiltaan lähinnä tautologian välttämiseksi sekä niin, että ne koskisivat myös niin sanottuja organisaatiohenkilöitä. Asiaa on selostettu edellä kohdassa 2.4. Ehdotetussa tavaraliikennelain 20 §:n vastaavasti muutettaisiin liikenneluvan peruuttamisesta, varoituksesta ja henkilön soveltumattomuudesta ammatin koskevia ehtoja. Sääntely on tarpeen erityisesti turvallisuuteen ja harmaan talouden estämiseen liittyvistä syistä. Sääntely on kaikilta osin laintasoista. Säännökset ovat myös täsmällisiä ja tarkkarajaisia.

Perustuslakivaliokunta on elinkeino toiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttavana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamismahdollisuus vakaviin ja olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin sekä siihen, että luvan haltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen. Perustuslakivaliokunta on

käsitellyt asiaa muun muassa lausunnoissaan PeVL 16/2003, PeVL 44/2004, PeVL 48/2005 ja PeVL 8/2006. Ehdotus täyttää valiokunnan mainitut vaatimukset.

Harmaan talouden yleisyyden, ulkomaisten kuljetusyriyten toiminnan laillisuuden valvonnan hankaluuden ja alihankintojen yleisyyden vuoksi kuljetusten tilaajien vastuun lisääminen on perusteltua. Sääntelyllä pyritään estämään, että yritys voisi saada kilpailuedun käyttämällä lakiin ja sopimukseen perustuvien velvoitteiden laiminlyöntiin syyllistyviä yrityksiä.

Edellä kerrotuilla perusteilla elinkeinovapauden rajoittamiseen on hyväksyttävät perusteet ja lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella annetaan Eduskunnalle seuraavat lakiehdotukset

Lakiehdotukset

(poistettavat kohdat yliviivattu, lisättävät kohdat alleviivattu)

1.

Laki kaupallisista tavarankuljetuksista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan kaupallisista tavarankuljetuksista annetun lain (2006/693) 2 § 5 ja 11-kohta, 5a, 6, 6a §, 7 § 1 momentin 3-7 ja 12 kohdat, 8, 9 § 2 mom., 9a, 20, 21b ja 25 §, 29§ 1 momentti ja 33 §, sekä *lisätään* 2 §:ään uusi 17 kohta, 21b §:ään uusi 2momentti, 30 §:ään uusi 3 momentti, 32 §:ään uusi 2 momentti ja 33a § seuraavasti:

2 § Määritelmät

5) ~~liikenne~~*traktoriliikenneluvalla* muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa ~~liikenne~~traktorilla tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen myönnettyä lupaa;

...

11) *ajoneuvolla* autoa ja ~~liikenne~~traktoria;

...

17 omalla tavarella tavaraa, jonka hallinta on kuljetuksen suorittajalla muulloinkin kuin kuljettamiseen ja siihen välittömästi liittyvän toiminnan aikana.

...

5a § Kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

Kuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on ennen ~~luvanvaraisesta~~ kuljetuksesta sopimista selvitettävä, että kuljetuksen suorittajalla on ~~tarvittava~~-liikennelupa tai oikeus suorittaa kuljetus

kabotaasina taikka ilman liikennelupaa eikä kuljetuksen hinnan perusteella tai muutoin ole ilmeistä, että sopimuksen toisella osapuolella ei ole tarkoitus täyttää sopimuspuolena ja työnantajana lakisääteisiä velvoitteitaan.

Tilaaajan tai tämän edustajan ei tarvitse pyytää selvitystä, jos ~~hänellä on perusteltu syy luottaa, että kuljetuksen suorittajalla on liikennelupa sillä perusteella, että:~~

1) sopimuspuoli on valtio, kunta, kuntayhtymä, Ahvenanmaan maakunta, Ahvenanmaan maakunnan kunta tai kuntayhtymä, seurakunta, seurakuntayhtymä, Kansaneläkelaitos tai Suomen Pankki, osakeyhtiölaissa (624/2006) tarkoitettu julkinen osakeyhtiö, valtion liikelaitos tai sen kokonaan omistama yhtiö, kunnan tai kuntayhtymän kokonaan omistama yksityisoikeudellinen yhteisö tai yhtiö taikka vastaava ulkomainen yhteisö tai yritys;

2) sopimuspuolen tavarankuljetustoiminta on vakiintunutta edellisen selvityksen tekemisestä saman sopimuspuolen kanssa on kulunut vähemmän kuin kolme kuukautta tai;

3) tilaaajan ja sopimuspuolen sopimussuhdetta voidaan pitää vakiintuneena aikaisempien kuluvana vuonna tapahtuneiden kuljetusten sopimussuhteiden johdosta, jolloin selvitys on tehtävä kalenterivuositain; taikka

4) luottamukseen on edellä 1–3 kohdassa säädettyyn rinnastettava syy– sovittu kuljetushinta on vähemmän kuin 500 Euroa taikka yhteensä vähemmän 500 euroa kolmen kuukauden sisällä tehdyissä kuljetussopimuksissa.

6 § Liikenneluvat

...

Traktoriliikenneluvalla voi harjoittaa liikennettä koko maassa lukuun ottamatta Ahvenanmaan maakuntaa.

...

6a § Tilapäinen liikenne

...

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa tarkoitettut kolme Suomen sisäistä kuljetusta määräytyvät siten, että ensimmäinen kuljetus alkaa Suomeen päätyneen kansainvälisen kuljetuksen kuorman purkamisen jälkeen tehdystä ajoneuvon ensimmäisestä lastauksesta. Ensimmäinen kuljetus päättyy, kun kuormaa puretaan ensimmäisen kerran, toinen kuljetus päättyy, kun kuormaa puretaan toisen kerran ja kolmas kuljetus päättyy, kun kuormaa puretaan kolmannen kerran. Kuorman purkamiseksi katsotaan myös lastatun perävaunun kytkeminen pois vetoautosta siinä olevaa kuormaa purkamatta.

7 § Ilman lupaa sallittu kaupallinen liikenne

Lupaa ei tarvita suoritettaessa:

...

3) elinkeinotoiminnan yhteydessä siihen tavanomaisesti liittyvää tavaran kuljetusta elinkeinonharjoittajan hallinnassa olevalla ajoneuvolla tavarankuljetuksia moottoriajoneuvolla seuraavin edellytyksin:

i) kuljetettavat tavarat kuuluvat kuljetuksen suorittajalle tai kuljetuksen suorittaja on myynyt, ostanut, antanut tai ottanut vuokralle, valmistanut, louhinut tai erottanut, jalostanut tai korjannut ne;

ii) kuljetuksen tarkoituksena on tavaroiden kuljettaminen kuljetuksen suorittajalle tai tämän yritykseen tai yrityksestä taikka niiden siirtäminen joko yrityksen sisällä tai yrityksen omia tarpeita varten sen ulkopuolella;

iii) kuljetuksessa käytettävien moottoriajoneuvojen kuljettajina toimii kuljetuksen suorittajan henkilöstö tai sen käyttöön sopimuksen perusteella asetettu henkilöstö;

iv) kuljetuksessa käytettävät ajoneuvot kuuluvat kuljetuksen suorittajalle tai ovat sen lykkäivin ehdoin ostamia tai ne ovat sen vuokraamia, jälkimmäisessä tapauksessa sillä ehdolla, että ne täyttävät ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä 18 päivänä tammikuuta 2006 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/1/EY säädetyt edellytykset; ja

v) tällainen kuljetus on ainoastaan toissijainen kuljetuksen suorittajan koko elinkeinotoimintaan nähden;

4) työurakoiden tai muiden sopimuksen kohteena olevien työkokonaisuuksien yhteyteen kuuluvaa tavaran kuljetusta urakoitsijan tai muun suoritusvelvollisen hallinnassa olevalla ajoneuvolla, jos tiellä suoritettun kuljetuksen kuljetuskustannusten osuus on enintään 30 prosenttia urakasta tai työkokonaisuudesta rakentamiseen tai laitteen asentamiseen taikka muun vastaavan työn yhteydessä työhön tarvittavien materiaalien, koneiden tai laitteiden kuljetusta, kun ajoneuvon kuljettaja on yksi työn tekijöistä;

5) maa-, metsä-, eläin- tai kalatalouden kuljetusta näiden alojen elinkeinonharjoittajan hallinnassa olevalla liikennetraktorilla 50 kilometrin etäisyydelle elinkeinonharjoittajan maa- ja metsätilasta taikka eläin- tai kalatalouden harjoittamispaikasta sekä koko tämän sijaintikunnan alueella

6) kotihoidon palveluun liittyvää kuljetusta tämän alan elinkeinonharjoittajan hallinnassa olevalla ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka kokonaismassa on enintään 3500 kiloa, yhden kunnan alueella;

7) tien ja kadun hoitoon liittyvän maa-aineksen, veden, suolan tai muun vastaavan aineen levittämistä tielle tai kadulle taikka lumen kuljetusta traktorilla kun kuljetuksen suorittaja on huolehtinut myös lumen poistamisesta työkohteessa;

...

12) kuljetusta, josta työnantaja maksaa palkansaajalle verohallinnon verottomana hyväksymän suuruisen korvauksen työtehtäviin liittyvien tavaroiden kuljettamisesta palkansaajan hallinnassa olevalla ajoneuvolla, kun mukana olevien tavaroiden kuljettaminen ei ole palkansaajan päätyö.

~~Edellä 1 momentin 3, 5 ja 6 kohdassa tarkoitettujen kuljetusten kustannusten osuus saa olla enintään 30 prosenttia koko elinkeinotoiminnan suoranaisista kustannuksista tilikaudella, ja se lasketaan vertaamalla kuljetustoiminnasta aiheutuneita suoranaisia kustannuksia harjoitettavan koko elinkeinotoiminnan suoranaisiin kustannuksiin tilikaudella.~~

~~Kuljetuksen osuuteen lasketaan kuljettajan työpanos tavarankuormauksessa ja purkamisessa, myös tien ulkopuolella, siltä osin kuin ne tapahtuvat kuljetuksen mahdollistamiseksi.~~

Taksiluvan haltijan oikeudesta kuljettaa tavaraa on säädetty taksiliikennelaissa (217/2007) ja joukkoliikenneluvan haltijan oikeudesta kuljettaa tavaraa on säädetty joukkoliikennelaissa (869/2009).

8 § Liikenneluvan myöntämisen edellytykset

Liikennelupa myönnetään hakijalle:

...

4) jolla ei ole erääntyneitä verovelkoja tai sosiaaliturvamaksuja eikä muita, ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin; ja

5) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon; ja

6) joka ei ole tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta olennaisesti laiminlyönyt työsopimuslain (55/2001), työehtosopimuslain (436/1946), työaikalain (605/1996) ja vuosilomalain (162/2005) mukaisten työsuhde-etuksien suorittamista tai tapaturmavakuutuslain (608/1948) mukaista työntekijän pakollista vakuutusvelvollisuutta.

...

Lisäksi hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten sekä harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitetun organisaatiohenkilön tulee olla 9 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia.

9 § Liikenteestä vastaavan henkilön ja hakijana olevan luonnollisen henkilön hyvä maine

...

Liikenteestä vastaavaa henkilöä tai hakijana olevaa luonnollista henkilöä ei voida pitää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitetulla tavalla hyvämaineisena, jos hänen maineensa on vaarantunut 1 momentissa mainitusta syystä ja tämä osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista tavaraliikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon:

...

2) tekojen vakavuus ja suunnitelmallisuus;

3) teon kohdistuminen asiakkaaseen, kuljetettuun tavaraan tai viranomaiseen;

4) se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus;

...

9a § Oikeushenkilön hyvä maine

Liikenneluvan hakijana olevan oikeushenkilön hyvää mainetta arvioitaessa otetaan vaarantavina tekijöinä huomioon, jos:

...

2) yhteisön toimitusjohtajan, ~~tai~~ vastuunalaisen yhtiömiehen tai harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitetun organisaatiohenkilön hyvä maine on vaarantunut 9 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

Liikenneluvan hakijana olevaa oikeushenkilöä ei voida pitää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitetulla tavalla hyvämaineisena, jos sen hyvä maine on vaarantunut 1 momentissa tarkoitetusta syystä ja tämä osoittaa sen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista tavaraliikennettä. Ilmeistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon 9 § 2 momentissa mainitut seikat.:

~~1) tekojen suuri määrä;~~

~~2) tekojen vakavuus;~~

~~3) teon kohdistuminen asiakkaaseen tai viranomaiseen;~~

~~4) se, että teolla on turvallisuutta heikentävä vaikutus;~~

~~5) se, että teko on jokin mainitun asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista;~~

~~6) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa.~~

11 § Tutkinto

...

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy kokeeseen ilman liikenneyritystä henkilöä, joka on:

1) toiminut päätoimisesti hallintoa, taloutta tai operatiivista toimintaa koskevissa vastuullisissa tehtävissä kuljetusalalla tai kuljetuksia sisältäneissä maarakennus- tai metsäkoneurakoissa vähintään kaksi vuotta ja on ilmeistä, että henkilöllä on liikenneyritystä vastaavat tiedot ja taidot; tai

2) suorittanut kaupallisen, hallinnollisen, teknisen tai kuljetusalan vähintään ammattikorkeakoulutasoisen tutkinnon taikka ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetussa laissa (631/1998) tarkoitetun alalle soveltuvan erikoisammattitutkinnon ja toiminut 1 kohdassa tarkoitetuissa tehtävissä vähintään yhden vuoden.

Henkilön, joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artiklan mukaiset vaatimukset tavarankuljetusalalla, ei tarvitse suorittaa asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tutkintoa.

20 § Liikenneluvan peruuttaminen ja henkilön soveltumattomuus ammattiin

Sen lisäksi, mitä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklassa säädetään, toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai Ahvenanmaan valtioviraston on peruutettava liikennelupa määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija sitä pyytää tai jos luvanhaltija ei enää täytä 8 §:n 1 momentin 2, ~~tai~~ 5 tai 6 kohdassa säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä. Toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai Ahvenanmaan valtioviraston on peruutettava liikennelupa määräajaksi tai kokonaan myös, jos luvanhaltija on liikennettä harjoitettaessa sallinut liiketoimintakiellossa tai väliaikaisessa liiketoimintakiellossa olevan toimia liiketoimintakiellosta annetun lain (1059/1985) 4 tai 11 §:ssä säädetyn vastaisesti

Jollei 21 a §:stä muuta johdu, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai Ahvenanmaan valtioviraston on peruutettava liikennelupa määräajaksi tai kokonaan, jos:

...

3) yrityksen toimitusjohtaja, ~~tai~~ vastuunalainen yhtiömies tai harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitettu organisaatiohenkilö ei enää ole 9 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineinen.

...

21b § Valvonta

...

Toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja Ahvenanmaan valtioviraston on vähintään kerran kalenterivuodessa selvitettävä, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen 8 §:ssä säädetyt liikenneluvan myöntämisen edellytykset, organisaatiohenkilöistä selvitys on tehtävä vain siltä osin kuin käytettävissä on harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 5 §:n mukainen velvoitteidenhoitoselvitys.

22 § Kansainväliset kuljetukset

Ulkomailla rekisteröidyllä tai Suomessa rekisteröidyllä, mutta ulkomaille vuokratulla, kuorma-autolla ja ~~raskaalla perävaunulla~~ yli 3,5 tonnia painavalla auton ja perävaunun

ajoneuvoyhdistelmällä tulee olla Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä kuljetuslupa, jollei kansainvälisistä sopimuksista tai Euroopan yhteisön lainsäädännöstä muuta johdu.

25 § Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

...

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo on ilman aiheutonta viivytystä ilmoitettava ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuun rekisteriin ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi. Muussa Euroopan talousalueen valtiossa rekisteröity ajoneuvo on ilmoitettava mainittuun rekisteriin viimeistään 7 vuorokauden kuluttua ajoneuvon maahantuonnista, jos sitä käytetään Suomen sisällä muussa kuin edellä 6a §:ssä tarkoitettussa liikenteessä. Muualla rekisteröityä ajoneuvoa ei saa käyttää Suomen sisäisessä liikenteessä.

29 § Velvollisuus esittää asiakirja

Liikennettä harjoitettaessa on ajoneuvossa tarvittaessa oltava mukana voimassa oleva liikennelupa tai yhteisöluvan jäljennös, kuljetuslupa sekä kuljettajatodistus, EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu todiste taikka 25 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu vuokrasopimus, jäljennös tai selvitys sekä 6a §:n tarkoittamissa kuljetuksissa CMR-rahtikirja joko paperimuodossa tai luotettavana sähköisenä dokumenttina.

30 § Kuljetuksen keskeyttäminen ja etsintä ajoneuvossa

...

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty 32 § 1 momentissa tarkoitettu rikkomus, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (450/1987) tarkoitettun kotietsinnän ajoneuvossa taikka 29 §:ssä tarkoitettun asiakirjan todennäköisessä säilytyspaikassa siinä mainitun asiakirjan löytämiseksi sen estämättä, mitä pakkokeinolain 5 luvun 1 §:n 1 momentissa säädetään.

32 § Rangaistussäännökset

...

Kuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, joka tilaa kuljetuksen vaikka hänen on täytynyt kuljetuksen hinnan perusteella tai muutoin tietää, että sopimuksen toisella osapuolella ei ole tarkoitus täyttää sopimuspuolena ja työnantajana lakisääteisiä velvoitteitaan on tuomittava *kuljetuksen tilausrikkomuksesta* sakkoon tai yhteisösakkoon. Jos kuljetukseen sovelletaan tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettua lakia (1233/2006) ja sopimuksen tekemisestä voidaan määrätä mainitun lain tarkoittama laiminlyöntimaksu, sakkoa tai yhteisösakkoa ei tuomita.

...

33 § Oikeus rekisteritietojen ja muiden valvontatietojen saantiin

Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja Ahvenanmaan valtionvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 5 §:ssä (1207/2010) tarkoitettu velvoitteidenhoitoselvitys liikenneluvan myöntämisen tai peruuttamisen edellytysten tarkastamiseksi.

Lisäksi 1 momentissa mainituilla viranomaisilla on oikeus saada rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvoliikennerekisteristä, ulosottorekisteristä, liiketoimintakieltorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä vastaavat välttämättömät tiedot sekä välttämättömät tiedot seuraavien asioiden käsittelemistä varten:

- 1) varoituksen antaminen,
- 2) EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklassa tarkoitetun henkilön soveltumattomuuden tarkastaminen
- 3) liikenteenharjoittajan vakavaraisuuden osoittamiseksi annetun vakuuden palauttaminen.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut tiedot saadaan pyytää:

- 1) liikenneluvan hakijasta ja haltijasta,
- 2) liikenteestä vastaavasta henkilöstä,
- 3) yrityksen toimitusjohtajasta, ja
- 4) vastuunalaisista yhtiömiehistä, ja
- 5) harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitettusta organisaatiohenkilöstä.

33a § Tietojen vaihtaminen vakavasta rikkomuksesta Euroopan talousalueen jäsenvaltioiden kanssa

Jos toiseen Euroopan talousalueen valtioon sijoittautunut liikenteenharjoittaja tai tämän käyttämä kuljettaja tuomitaan rangaistukseen tieliikennelain 105 a §:ssä tarkoitettua tieliikennelain

sosiaalilainsäädännön rikkomisesta, ajoneuvolain 96 §:n 5 kohdassa tarkoitetulla tavalla tehdystä ajoneuvorikkomuksesta, rikoslain 44 luvun 13 §:ssä tarkoitetusta vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta, rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitetusta kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta tai tieliikennelain 87 §:ää rikkomalla tehdystä liikennerikkomuksesta, päätöksestä on ilmoitettava Liikennevirastolle oikeusministeriön määräämällä tavalla.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013, lain 2 §:n 5 ja 11-kohdat, 7 § 1 momentin 3 - 5 kohdat, uusi 2 momentti ja 3 momentin kumoaminen kuitenkin 1 päivänä heinäkuuta 2013. Mikäli urakkaa tai työkokonaisuutta koskeva sopimus on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, siihen sisältyvät kuljetukset voidaan suorittaa kumottavien 7 § 1 momentin 3 -5 kohtien mukaisina.

2.

Laki harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain muuttamisesta

Lisätään harmaan talouden selvitysyksiköstä 21 päivänä joulukuuta 2010 annetun lain (1207/2010) 6 §:ään uusi 14-kohta seuraavasti

6 § Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tukemaan:

...

14) kaupallisista tavarankuljetuksista annetun lain (693/2006) ja joukkoliikennelain (869/2009) mukaista liikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013.