

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettua lakia ja harmaan talouden selvitysyksiköstä annettua lakia.

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

Lupapakko ehdotetaan säännösten selkeyttämisen vuoksi laajennettavaksi liikennetraktoriin lisäksi muuhunkin traktoreihin. Lupaa ei kuitenkaan vaadittaisi lumen kuljettamiseen tieltä eikä 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.

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. Ammattimaisen kuljetuksen tilaajan vastuuta laajennettaisiin niin, että kuljetussopimusta ei saa tehdä, ennen kuin on selvitetty, että kuljetuksen suorittaja on rekisteröitynyt arvonlisäverovelvolliseksi, eikä ole tiedossa, ettei kuljetuksen suorittaja täytä laissa säädettyjä velvoitteitaan työnan-

tajana, esimerkiksi 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 työsuhteiden suorittamisen. Verojen maksamattomuus on jo aiemmin otettu huomioon. Lisäksi ketjukonkurssien estämiseksi vaadittaisiin luvan haltijalta ja myös kuljetusyrityksen osaomistajilta tai siltä, joka omistamatta yhtiötä sitä tosiasiallisesti johtaa, ettei heillä ole konkurssia edeltäneen vuoden ajalta. 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 oma-aloitteisesti ilmoittaa lupaviranomaisille luvan peruuttamiseen liittyviä tietoja.

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 huhtikuun alusta, liikennelupapakon laajentaminen kaikkiin traktoreihin ja urakoiden ja muun liiketoiminnan yhteydessä tehtäviin kuljetuksiin kuitenkin vuoden 2014 heinäkuun alusta.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYS	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 JOHDANTO	3
2 NYKYTILA	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö	3
<i>Liikenneluvan pakollisuus</i>	3
<i>Urakkakuljetusten luvanvaraisuus</i>	4
<i>Kuljetukset traktorilla</i>	4
<i>Tilaajan vastuu</i>	5
<i>Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rekisteröinti</i>	7
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä EU:n ja ulkomaiden lainsäädäntö	7
<i>Vastuun laajentaminen kuljetusyrityksessä EU:ssa</i>	7
<i>Vastuun laajentamismahdollisuus Suomessa</i>	8
2.3 Nykytilan arviointi	8
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	9
3.1 Tavoitteet	9
3.2 Toteuttamismuutokset	9
3.3 Sanktiokumulaation estäminen rakentamiseen liittyvissä kuljetuksissa	10
3.4 Keskeiset ehdotukset	11
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	14
4.1 Taloudelliset vaikutukset	14
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan	15
5 ASIAN VALMISTELU	15
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ	16
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	17
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT	17
1.1 Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä	17
1.2 Laki harmaan talouden selvitysyksiköstä	22
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	23
3 VOIMAANTULO	23
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	23
LAKIEHDOTUKSET	25
kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta	25
Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 14 §:n muuttamisesta	30
LIITE	31
RINNAKKAISTEKSTIT	31
kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta	31
Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 14 §:n muuttamisesta	41

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 määräästä voidaan esittää vain arvioita. Vuonna 2009 tehtyjen yrityskyselyjen perusteella harmaata taloutta olisi tieliikenteen tavarankuljetusten kokonaisympärystä 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 palvelevaan toimintaan ja taksiliikenteeseen. Liikennettä palvelevan toiminnan runsaan 13 miljoonan euron suuruudesta tarkastuksilla löydetyn harmaan talouden määräästä 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 kaba-taasiliikenteen että ulkomaanliikenteessä aja-vien ulkomaisten, joko kotimaansa edullista

verotusta tai valvonnan heikkoutta hyödyntä-vien liikennöitsijöiden kanssa.

Selvityksen mukaan 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 tava-rakuljetusalan yritystä ja 11 300 yritystoimi-paikkaa vuonna 2009. Liikennelupia on use-ammalla yrityksellä, vuonna 2012 suunnil-leen 18 000 yrityksellä tai henkilöllä oli tava-raliikenteen liikennelupa, näistä vajaalla 9000 yhteisölupa, runsaalla 8000 kotimaan liikennelupa ja vajaalla 1600 liikennetraktori-lupa. Liikenneluparekisteriin on ilmoitettu luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen vakava-raisuutta kaikkiaan noin 55 000 autolle ja lii-kennetraktorille. Rekisteritietojen mukaan vain hieman yli 40 000 on kuitenkin ammat-timaisessa käytössä.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

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, jäljem-pänä *EU:n liikenteenharjoittaja-asetus* ja asetus (EY) N:o 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä, jäl-jempänä *EU:n tavaraliikennelupa-asetus* sis-sältävät säännöksiä maanteiden tavaraliiken-teen liikenneluvan pakollisuudesta, voimas-aolosta ja sen saamisen ehdoista sekä luvan antamista oikeuksista kuljettaa tavaraa kan-sainvälisessä liikenteessä.

Liikennelupa on mainitun asetuksen 2 ar-tiklan 3 kohdan mukaan oltava kun harjoittaa

tavaraliikennettä ”toisen lukuun tai palkkiota vastaan”. Oman tavarankuljettamiseen 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 kokonaisuutensa 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 §:n 3 momentin d kohdan mukaan muun traktorin kuin liikennetraktorin suurin sallittu nopeus. Suomessa näistä poikkeuksista on säädetty kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006, *tavaraliikennelaki*), 7 §:ssä. Muut traktorit kuin liikennetraktorit on vapautettu 1 ja 2 §:ssä lain soveltamisalan määritelmässä.

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 ammattitaitotodistuksen 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 muo-

dostaa 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 § ammatimaisen 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 ylijäämää siirretty 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.

Kuljetukset traktorilla

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

tavarankuljetukseen tarkoitetut kuormaa kantavat nestepainetoimisella runko-ohjauksella varustetut traktorit; liikennetraktori on myös muu traktori, jota käytetään tavarankuljetukseen kytkentämassaltaan yli 10 tonnin perävaunulla varustettuna; liikennetraktori ei kuitenkaan katsota traktoria, jota käytetään polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 7 §:ssä tarkoitettuihin kuljetuk-

siin; 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 tilojen yhteistoiminnassa ja esimerkiksi talvisin lumen pois kuljettamisessa.

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

Polttoainemaksusta vapautuminen traktorikuljetuksissa

Dieselöljyä lievemmin verotetun polttoaineen käyttäminen johtaa polttoainemaksusta annetun lain mukaan polttoainemaksun suoritusvelvollisuuteen. Maa- ja metsätaloudessa käytettävät traktorit on maatilatalouden kuljetuksissa vapautettu polttoainemaksusta. Lain 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 metsätalouskäytössä, 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.

Tilaaajan vastuu

Laki tilaaajan selvitysvelvollisuudesta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä (1233/2006), jäljempänä tilaajavastuulaki, on säädetty harmaan talouden torjumiseksi. Lailla pyritään edistämään laillisten velvoitteiden, erityisesti työehtojen noudattamista ja tasaver-taisia 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.

Syyskuun alussa lakiin lisättiin rakentamistoimintaa koskevat erityissäännökset (469/2012), joilla tehostettaisiin lain toivuutta sekä tarjottaisiin tilaajille paremmat mahdollisuudet varmistaa sopimuskumpaneidensa luotettavuutta.

Tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettua lakia muutettiin 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 selvitysvelvollisuuteen lisätään todistus tapaturmavakuutuksen ottamisesta.

Tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain noudattamisen tehostamiseksi säädettiin 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 sopimuskumpani ei aio noudattaa lakia.

Julkisista hankinnoista annettu laki muuttui siten, että jatkossa kaikkien hankintayksiköiden olisi otettava rakentamistoimintaa kos-

kevaan urakkasopimukseen lauseke, jonka mukaan sopimukseen liittyvissä työsuhteissa on noudatettava vähintään niitä työsuhteen vähimmäisehtoja, joita Suomen lain ja työehtosopimusmääräysten mukaan on noudatettava samanlaatuisessa 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 5 a §:ssä. Vastuu koskee liikenneluvan selvittämistä ja on rajattu kaupparekisteriin merkittyihin tilaajiin. 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 alkupuolella niin, että kaupparekisteriin merkitty kuljetuksen tilaaja saa siitä selville luvan haltijan ja luvan voimassaolon lupanumerolla tai yritysnimellä.

Kuljetuksen tilaajan vastuu liikenneluvan selvittämisestä ei ole päällekkäinen tilaajavastuulaissa säädetyn selvitysvastuun kanssa. Tilaajavastuulain 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. Tilaajavastuulaki tulee sovellettavaksi myös kuljetuk-

sisä kun kuljetukset ovat osa muuta alihankintasopimusta.

Kuljetuksen tilaajan vastuun noudattamisen valvonta kuuluu tämän lain nojalla poliisille ja tullilain (1466/1994) 3 ja 43 §:n nojalla tullille.

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 autoveroa 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 §:n 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.

Ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon käyttö tuo etua ajoneuvon verossa ja vakuutuksessa ja on harmaan talouden kannalta vaikea valvottava. Taloudellisen edun vuoksi ulkomaiden vetoautojen ja perävaunujen käyttäminen on yleistynyt.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä EU:n ja ulkomaiden lainsäädäntö

Vastuun laajentaminen kuljetusyrityksessä EU:ssa

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

Alankomaat. Aiemmin voimassa olleen EU:n ammattiinpääsydirektiivin 3 artiklassa

säädetyt hyvän maineen edellytyksen osalta Alankomaiden lainsäädännössä on edellytetty hyvää mainetta kaikilta henkilöiltä, jotka luvat myöntävä viranomaisella NIWO on ”rekisteröity liikenteestä vastuussa olevaksi johtajaksi tai vastuuhenkilöksi”. Vaatimus koskee kaikkia paikallisessa kaupakamarissa rekisteröityjä henkilöitä, jotka hakevat NIWO:lta lupaa. Hakija voi itse määrittellä 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.

Vastuun laajentamismahdollisuus Suomessa

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 alenevässä sukulaissuhteessa olevan henkilön, aviopuolison, rekisteröidys-

sä 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 kirjanpito-laissa (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 lisäbyro-

kratia on sekä yritysten että viranomaisten kannalta varsin pieni.

Kuten edellä on todettu, liikenneluvista voidaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan 5-kohdan nojalla liikennelupapapokosta 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 takaisinsaataa 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 kokonaisu­myynnistä. Vastaajina oli 282 kuljetusalan yritystä.

Harmaan talouden estäminen merkitsee samalla yritysten välisen kilpailun edellytysten tasaamista.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Yhtenä vaihtoehtona harmaan talouden kitkemisessä on myös kuljetusalalle esitetty käännettyä arvonlisäverovelvollisuutta, joka otettiin käyttöön rakennusalalla 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 rakentamispalveluihin sisältyviä 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. Asianomaisista dokumentteista ei kuitenkaan voi yhdistää mihinkään viralliseen tietoon ja sen vuoksi sen luotettavuus olisi aina kyseenalainen. Vääristelty 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 §:n 2 momentin ja 13 §:n 6 momentin nojalla. Vastaava kevyempi menette-

ly sopisi kaikille traktoreille annettavalle traktoriliikenneluvalle.

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

Yleisen tilaajavastuulain 9 §:n 3 momentin sanamuodon mukaan tilaajan on hankinnan tehdessään arvioitava, ettei hinnan perusteella tai muutoin ole ilmeistä, että alihankkija sopimuspuolena tai työnantajana ei täytä lakisääteisiä velvoitteitaan. Koska esimerkiksi kuljetuksen hinta ei välttämättä merkitse sitä, ettei työehtosopimuksen mukaista palkkaa tai kuljetukseen liittyviä veroja tai muita maksuja makseta, ei alhainen hinta tee ilmeiseksi sitä, ettei lakia noudatettaisi. Samoin muotoilu, ”ei aio täyttää lakisääteisiä velvoitteitaan”, olisi kuljetusten tilaamisessa liian laaja. Se toisi mukaan vastuuseen esimerkiksi autojen katsastamiset, ajopiirtureiden määräaikaistarkastukset ja muita ajoneuvon haltijan velvollisuuksia, joilla ei ole tekemistä kuljetusten tilaamisen kanssa ja joita tilaaja ei voi tarkistaa. Tämän vuoksi samaa sanamuotoa ei ehdoteta kuljetussopimuksen lainmukaisuuden arvioimisen perusteeksi.

Työnantajan velvollisuuksien täyttäminen on jossain määrin mahdollista tarkastaa. Ammattimaisella kuljetuksen tilaajalla, esimerkiksi huolitsijalla, on mahdollisuus huomata alihintaisen tarjouksen perusteita sopimustarjouksesta.

Patentti- ja rekisterihallituksen ja Verohallinnon yhdessä pitämästä Yritys- ja yhteisötietojärjestelmästä YTJ:stä on maksutta saatavissa useita harmaan talouden kannalta tärkeitä tietoja, muun muassa arvonlisäverovelvollisten rekisterin, ennakonperintärekisterin ja työnantajarekisterin tiedot. Näistä tiedoista arvonlisäverovelvolliseksi rekisteröityminen on pakollista kabotaasilikenteen harjoittajalle. Kun tilaajan tarkastusvelvollisuus rajoitetaan siihen, kuljetusyrittäjiä kohdeltaisiin tasapuolisesti sijoittautumisvaltiosta riippumatta.

Ammattimaiselta kuljetuksen tilaajalta voidaan edellyttää, ettei hän tee kuljetussopimusta tietäen ettei kuljetuksen suorittaja

noudata lakisääteisiä velvoitteitaan työnantajana.

Liikenneluvan selvitysvelvollisuutta tarkennettaisiin niin, että se voidaan tehdä julkisesta liikenneluparekisteristä.

Tapaturmavakuutuslaki (608/1948) edellyttää, että Suomessa tehtävässä työssä työnteekijä vakuutetaan Suomessa. Poikkeuksena ovat kuitenkin EU/ETA-valtioiden työnantajat eli esimerkiksi kuljetusyrittäjät, joilla on yhteisöluvan nojalla oikeus harjoittaa kabotaasia. Lisäksi lain 10 §:n mukaan vakuuttamisvelvollisuus koskee vain yritystä, jolla on enemmän kuin 12 teetettyä työpäivää. Kun monet kuljettajat ovat lisäksi yrittäjiä, joita vakuuttamisvelvollisuus ei koske, ei ole tarkoituksenmukaista säätää tapaturmavakuutuksen tarkastamista selvitysvelvollisuuden piiriin.

Suomen sisäisissä kuljetuksissa on syytä asettaa selvitysvelvollisuuden piiriin samat asiat kuljetusyrittäjän sijoittautumisvaltiosta riippumatta, jotta kilpailun vääristymää ei synny suomalaisten ja muiden valtioiden kuljetusyrittäjien välillä.

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 ajokielloon 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 epätarkoi-

tuksenmukaiseksi ja koska traktorikuljetukset eivät ole liiketaloudellisesti kannattavia pitimmillä etäisyyksillä kilometrirajan asettaminen myöskään harmaan talouden torjunnan kannalta ei ole perusteltua.

Aiemmin liikenneluvista vapautettujen kala- ja eläintalouden traktorikuljetukset ovat määriltään 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 lumiin talviin ei voida ennakolta 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 velvoitteiden 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 ylitökorvausten laiminlyömistä.

Jos lumen kuljettaminen ja tienpito sekä ne maa- ja metsätalouden kuljetukset, jotka polttoainemaksusta annetun lain mukaan ovat vevovapaan 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 lueteltaisiin 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 olisi kysymys kuljetuksen jälkeen tehtävästä urakasta tai työsuorituksesta. Metsäkoneiden siirto urakointikohteissa ja niiden välillä on tarkoituksenmukaista hoitaa urakointiin osallistuvien kesken kuten nykyisin 30 %:a säännön puitteissa tapahtuu. Kuljetukset tapahtuvat usein syrjäseuduilla, jonne kuljetuskalustoa on hankalaa ja kallista viedä.

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

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklan mukaan siinä mainittuja liikenneluvan ehtoja voidaan kansallisesti tiukentaa. Saman asetuksen 6 artiklan nojalla hyvämaineisyyden vaatimukseen voidaan liittää ”jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluvien henkilöiden käyttäytyminen”. Vaatimuksia voidaan siis asettaa muillekin kuin omistajalle tai liikenteestä vastaavalle henkilölle.

Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain mukaan yksikkö voi tehdä velvoitteidenhoitoselvityksiä paitsi organisaatioista myös organisaatiohenkilöistä. Tämä tarkoittaa mahdollisuutta saada tietoa, jolla olisi merkitystä kun yritetään estää rikoksiin syylistyneen luvanhaltijan toiminnan jatkamista toisessa yrityksessä. Tietoa saadaan esimerkiksi organisaatiohenkilöiden aiemmista konkurseista. Tällä on merkitystä niin sanotun ketjukonkurssin estämisessä. Ketjukonkurssissa konkurssiin mennyt luvanhaltija jatkaa toimintaansa uudessa yrityksessä vähemmistöosakkaana tai tosiasiallisena johtajana.

Liikenneluvan ehtoja ehdotetaankin tiukennettavaksi niin, että luvanhaltijan nykyisen konkurssitilan lisäksi katsottaisiin luvan saamisen esteeksi aiemmat konkurssit, varojen puutteesta rauenneet tai julkiselvitykseen menneet mukaan lukien, vuoden ajalta tavara-liikennelupaa vaativalla toimialalla. Samanlainen edellytys, karenssi-aika kuitenkin viisi vuotta, on alkoholilain (764/2002) 21 a §:n nojalla anniskeluluvan saamisen ehtoissa.

Ketjukonkurssien estämiseksi edellytys koskisi myös organisaatiohenkilöitä. Kuljetusyrityksessä liikkeen jatkaminen edellyttää kaluston siirtämistä toiseen yhtiöön mahdollisimman nopeasti, vuotta pidempi karenssi-aika ei sen vuoksi ole tarpeen. Verohallinnon harmaan talouden selvitysyksikön tekemän selvityksen mukaan vuonna 2012 187:llä tavaraliikenneluvan omaavan yrityksen organisaatiohenkilöllä oli edeltäneen viiden vuoden aikana ollut konkurssihistoriaa yrityksessä, jonka päätoimiala oli ollut tieliikenteen tavarakuljetus (Verohallinto HTSY 20.8.2012).

Kuljetuksen tilaajan vastuu

Kuljetuksen tilaajan vastuusta on säädetty tämän lain 5 a §:ssä. Nykyinen vastuu koskee liikenneluvan selvittämistä. Säännös tulee voimaan vuoden 2013 alussa. Selvitysvelvollisuuden piiriin liikenneluvan tarkastamisen lisäksi ehdotetaan arvonlisäverovelvolliseksi rekisteröityminen. Yleisen tilaajavastuulain 5 §:n 1 momentin mukaan siinä säädetyn hankinnan tekijällä on sama velvollisuus. Muut yleisen tilaajavastuulain selvitysvelvollisuudet kohdistuisivat vain suomalaiseen kuljetusyritykseen, joten niiden vaatiminen selvitettäväksi aiheuttaisi kilpailun vääristymää.

Lisäksi edellytettäisiin, ettei kuljetuksen tilaajan tiedossa ole seikkaa, jonka nojalla voidaan tietää, ettei sopimuksen toisella osapuolella ole tarkoitus noudattaa laillisia velvollisuuksiaan. Tämä voisi olla esimerkiksi tarjouksen yhteydessä saatu tieto, että kuljettajan palkkaus ei ole Suomen lainsäädännön mukainen. Suomen alueella tapahtuvassa työssä on noudatettava Suomen työsuhtesääntöksiä, 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 keskimäärin 44 % on tilastokeskuksen kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan palkkaa ja siihen liittyviä kustannuksia, palkalla on ratkaiseva merkitys kuljetuksista kilpailtaessa. Laiminlyöntimaksun sijasta tuomittaisiin 32 §:n nojalla sakko.

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.

Viranomaisien tietojen vaihtoa ja valvontaa lisätään

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

Liikenneluvan myöntäneen viranomaisen olisi vähintään kerran kalenterivuodessa selvitettävä, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen luvan myöntämisen edellytykset. Harmaan talouden selvityksikön tekemä velvoitteidenhoitoselvitys olisi keskeinen valvonnan väline.

Harmaan talouden selvityksiköstä annetun lain (1207/2010) 5 §:n 3 momentin mukaan velvoitteidenhoitoselvityksessä kuvataan organisaation tai organisaatiohenkilön sekä näihin välittömästi tai välillisesti kytkeytyvän organisaation ja organisaatiohenkilön toimintaa ja taloutta sekä veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka tullin perimiin maksuihin liittyvien velvoitteiden hoitamista. Velvoitteidenhoitoselvitys on kooste selvitystä pyytävän viranomaisen tiedonsaantioikeuden nojalla hankituista viranomaistiedoista.

Velvoitteidenhoitoselvitykseen liitettäviä, organisaation tai organisaatiohenkilön taloutta koskevia tietoja ovat muun muassa tiedot selvityksen kohteen maksuhäiriöistä, konkurseista ja yrityssaneerauksista tai velkajärjestelyistä. Velvoitteidenhoitoselvityksestä käy muun muassa ilmi konkurssivaihe ja sen päiväys. Velvoitteidenhoitoselvityksen kytkeänsiosta ilmenevät myös organisaation rekisteriin merkityt vastuuhenkilöt ja omistajat. Samoin velvoitteidenhoitoselvityksestä saa tiedon organisaatiohenkilön organisaatioon liittyvästä vastuuasemasta tai omistuksesta.

Velvoitteidenhoitoselvitys voidaan viranomaisen pyynnöstä, mikäli pyytävän viranomaisen tiedonsaantioikeus tähän riittää, laajentaa koskemaan myös organisaatioon liittyvien organisaatiohenkilöiden ja näihin liittyvien muiden organisaatioiden tietoja toiminnasta, taloudesta, velvoitteiden hoidosta sekä kytkennöistä.

Organisaatiohenkilöiden konkurssihistorian selvitys tehtäisiin ELY-keskukselle aiheutu-

van työmäärän lisäyksen vuoksi vain kun siihen on erityinen syy eli lähinnä epäily uudesta konkurssista tai tieto, jonka perusteella voidaan epäillä, että aiempi tieto konkurssihistoriasta on ollut puutteellinen.

Suomen sisäisissä kuljetuksissa käytettävän ajoneuvon rekisteröinti Suomessa

Ajoneuvon pitäminen joidenkin ulkomaiden rekisterissä tuo kuljetusyritykselle 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. Kuljetusyritysten 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 maahan-tuonnista. Ilmoitusvelvollisuuden aikamäärä olisi sama kuin autoverotuksen piirissä olevan auton vastaava ilmoittamisvelvollisuus ajoneuvon rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetuksen 42 §:n 2 momentin mukaan ja sallitun kabotaasin aikarajoitus. Ilmoitusvelvollisuus helpottaisi ulkomailla 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 vero-

tuloja, joskin niiden tarkkaa määrää on vaikea arvioida.

Yritysvaikutukset

Harmaan talouden estämisellä saadaan tapuolisemmat kilpailun edellytykset velvoitteensa suorittavien kuljetusyriytysten 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 aiheuttaa arvonlisäverovelvollisten rekisterin tarkistamisesta. Tämä ei kuitenkaan tuottaisi yrityksille merkittäviä lisäkustannuksia, sillä tiedot ovat saatavissa maksutta yritys- ja yhteisötietojärjestelmä YTJ:stä.

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

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotukset lisääisivät 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.

5 Asian valmistelu

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

sunnot pyydettiin oikeusministeriöltä, sisäasianministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, valtionvarainministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta, Liikennevirastolta, Varsinais-Suomen, Uudenmaan ja Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, tullihallitukselta, Verohallinnon harmaan talouden selvitysyksiköltä, Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto – AKT:lta, Autoliikenteen Työntantajaliittoa, Elinkeinoelämän Keskusliittoa, Koneyrittäjien liittoa, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK:lta, Logistiikkayritysten liittoa, Suomen Huolintaliikkeiden liittoa ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL:lta.

Elinkeinoelämän Keskusliitto katsoi kabaataasin määritelmän rajoittavan liikaa tehokasta kuljetustoimintaa. Muissa jäsenvaltioissa ei ilmeisesti ole lakiin sisällytetty kuljetuksen tarkkaa määritelmää. Koneyrittäjien liitto katsoi, että jo pelkästään liikenneturvallisuussyistä lumen poistaminen tietä pitäisi vapauttaa muiltakin ajoneuvoilta kuin traktoreilta.

Ehdotuksesta poistettiin ehdotus poliisin etsintäoikeuden laajentamisesta ajoneuvoissa. Syynä on vuoden 2014 alusta voimaan tuleva uusi pakkokeinolaki (1468/2011), joka muuttaa etsintäsäännöksiä muun muassa siten, että käsite kotietsintä ajoneuvossa korvataan paikkaetsinnällä. Oikeusministeriö katsoo, että on ensin katsottava uusien säännösten toimivuus.

Työ- ja elinkeinoministeriön lausunnon johdosta ammattimaisen kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuuden lisääminen 5 a §:ssä rajattiin koskemaan vain arvonlisäverovelvollisuutta ja kielto solmia sopimusta rajattiin koskemaan vain tilannetta, jossa kuljetuksen tilaaja tietää, ettei kuljetuksen suorittaja aio noudattaa lakisääteisiä velvoitteita. Vastaavasti muutettiin 32 §:n rangaistus-säännöstä koskemaan 5 a §:ää rajattua ammattimaisen kuljetuksen tilaajan vastuuta.

Ehdotuksesta poistettiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen tarkoittama, EU-valtioiden välistä tietojenvaihtoa rikkomuksista (ERRU) koskenut ehdotus uudeksi 33 a §:ksi koska se vaatii tarkempaa selvitystä eri viranomaisten vastuista. Samalla on syytä tarkastella vastaavaa tietojenvaihtoa

kotimaan viranomaisten välillä. Asiaa koskeva ERRU-projekti aloitetaan liikenne- ja viestintäministeriössä ensi vuonna.

Lisäksi lausuntojen perusteella tehtiin eräitä vähäisempiä tarkennuksia.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Joukkoliikennelakia koskevaan hallituksen esitykseen, joka on tarkoitus antaa tämän esityksen jälkeen, on tarkoitus lisätä soveltuvien osin tähän esitykseen sisältyvät harmaan talouden torjuntaan liittyvät ehdotukset.

Tilajavastuulaissa muutettiin lainlyöntimaksun määräämistä koskevaa 9 §:ää. Samassa pykälässä on tilaajan vastuuta sopimuksen tekemistä koskeva säännös, joka on tämän esityksen 5 a § 1 momentissa.

Tilajavastuulain laajemmista uudistustarpeista tehdään työ- ja elinkeinoministeriössä selvitys.

Palkan maksamisen vastuusta on tällä hetkellä Euroopan Unionissa vireillä komission

ehdotus lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivistä (U 30/2012 vp). Ehdotus koskee rakennusalaa. Sen mukaan lähetetty työntekijä voisi pitää rakennusalalla toimivaa tilajaa vastuullisena työnantajansa maksamattomista vähimmäispalkkasaatavista ja virheellisesti pidätettyjen ennakonpidätyksen tai sosiaaliturvamaksujen palauttamisesta, jos työnantaja on tilaajan välitön alihankkija. Vastuu ehdotetaan ulottuvaksi vain tilaajan välittömään sopimuskumppaniin. Asianmukaista huolellisuutta noudattanutta tilajaa ei pidetä vastuullisena alihankkijansa laiminlyönneistä. Tilajajan huolellisuuteen voi kuulua mm. näytön hankkiminen alihankkijan vastuiden hoitamisesta. Ehdotuksen käsittely on alkuvaiheessa.

Yrittäjäkuljettajien työaikoja koskeva hallituksen esitys annettiin joulukuussa (HE 179/2012). Ajo- ja lepoaikojen piirissä olevat yrittäjäkuljettajat, joiden kuljetuksiin vaaditaan liikennelupa, olisivat esityksen mukaan työaikarajoitusten piirissä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä

2 §. Määritelmät. Pykälän 5 ja 11 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi niin, että liikenne- ja traktorien lisäksi kaikki muutkin traktorit tulisivat liikennelupapakon piiriin ja vastaavasti liikennetraktoriluvan sijaan otetaan käyttöön traktoriliikennelupa. Uudeksi 17-kohdaksi lisättäisiin oman tavarankuljetuksen määritelmä, koska se on toisinaan muodostunut ongelmaksi. Tavarankuljetuksen 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 tavarankuljetukseen ilman liikennelupaa sisältyy taloudellinen riski esimerkiksi tavarankuljetuksen myymättä jäämisestä. Tämä vastaa nykyistä oikeuskäytäntöä.

5 a §. Kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus. Pykälään lisättäisiin tilaajalle velvollisuus selvittää, että kuljetuksen suorittaja on rekisteröitynyt arvonlisäverovelvolliseksi kuten yleisen tilaajavastuulain 5 §:n 1 momentti edellyttää vuokratun työntekijän käyttämisessä tai alihankintasopimukseen perustuvasta työstä. Tämä velvollisuus koskee sekä kabotaasin suorittajaa että suomalaista kuljetusyrittäjästä.

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. Tilaaajan selvitysvelvollisuus kuitenkin koskisi tilaajana olevaa julkista viranomaista.

Myös sopimussuhteen vakiintuneisuus poistettaisiin poikkeusluettelosta. Edelleen poistettaisiin 1 momentista maininta, että selvitys on pyydettävä 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 liikenneluvan selvittämisen poistamiselle 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 vakiintunut. 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 vakiintuneisakin sopimussuhteissa selvitys olisi tehtävä kuitenkin kalenterivuositain. Tilaaajavastuulaki vapauttaa tällaiset suhteet kokonaan selvitysvelvollisuudesta. Kuljetussopimukset ovat usein luonteeltaan varauksia tuleville kuljetuksille ja yksittäiset kuljetukset sovitetaan 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 nostata pienten urakoiden hankintakustannuksia. Yksittäisen kuljetusurakan loppusumma on yleensä tätä selvästi pienempi. Kynnysra-

jaksi ehdotetaan tässä 500 euroa. Jos se olisi alhaisempi, suuri osa yksittäisistä kuljetustilauksista jäisi kokonaan lain soveltamisalan ulkopuolelle.

Yleisen tilaajavastuulain 9 § säätelee tilaajan maksamaan laiminlyöntimaksua, jos tilaaja on tehnyt sopimuksen ”vaikka hänen on täytynyt tietää, että sopimuksen toisella osapuolella ei ole tarkoitus täyttää sopimuspuolena ja työnantajana lakisääteisiä velvollisuuksiaan”. Tähän pykälään ehdotetaan lisättäväksi samansuuntainen kielto kuljetuksen tilaajalle. Sopimusta ei saisi tehdä, jos kuljetuksen tilaaja tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää, ettei sopimuksen toisella osapuolella ole tarkoitus täyttää lakisääteisiä velvoitteitaan työnantajana. Tällä halutaan puuttua alipalkkaukseen erityisesti kabotaasissa.

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

6 §. Liikenneluvat. Kohtaa muutettaisiin traktoriliikenneluvan sisällyttämiseksi liikennelupien piiriin.

6 a §. 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.

7 §. Ilman lupaa sallittu kaupallinen liikenne.

Pykälän 1 momentin 3 kohdasta poistettaisiin liian epämääräisenä mahdollisuus kuljettaa tavaroita korvausta vastaan ilman liikennelupaa niissä tapauksissa, jotka liittyvät suoritusvelvollisen ”tavanomaiseen toimintaan”.

Ehdotetussa 2 §:n uudessa 18 kohdassa määritellään oma tavara. Omaan tavarahan rinnastettavan tavarahan kuljettamista säänneläisiin lisäksi tässä 3 kohdassa. EU:n tavarahan

liikennelupa-asetuksen 1 artiklan 5d-kohdan mukaan tavarahan 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 lykkävin ehdoin ostamia tai ne ovat sen vuokraamia sekä kun kuljetus on ainoastaan toissijainen yrityksen kokonaisuutensa nähtä.

Mainitussa säännöksessä siis edellytetään, että kuljetuksen suorittajan tosiasialliseen yritystoimintaan kuuluu kuljetettavan tavarahan muu käsittely ja kuljetussuorituksen toissijaisuus tähän muuhun elinkeinotoimintaan nähden. Tavarahan käsittelyksi luetaan myyminen, ostaminen taikka vuokralle ottaminen tai antaminen.

Määritelmänä ehdotetaan käytettäväksi mainittua kansainvälistä tavaraliikennettä koskevan EU-asetuksen määritelmää. Sitä sovelletaan Suomessa nykyisin esimerkiksi Tornionjokilaaksossa rajan ylittävään kuljetukseen. On senkin vuoksi tarkoituksenmukaista yhdenmukaistaa kotimaan liikenteen säännös rajan ylittävän kansainvälistä, EU:n sisäistä liikennettä koskevan säännöksen kanssa. 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. Turveteotannossa 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 jyrshinturvetta 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.

Nykyinen tilanne muuttuisi siten, että urakan tekijä ei voisi ostaa pelkkiä kuljetuksia alihankintana muilta kuin niiltä, joilla on liikennelupa. Nyt se on ollut jossain määrin mahdollista, kun kuljetuksen suorittaja on samalla urakoinut muuta tehtävää. Rakentamispalveluiden osalta sovellettaisiin muutoin uutta 3-kohtaa.

Ehdotetussa 1 momentin 3 kohdassa on kysymys urakasta tai työsuorituksesta, joka on yleensä tehty ennen kuljettamista. Samaan lupavapautukseen liittyy pykälän 1 momentin 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 koneurakointiin, rakentamiseen tai laitteen asentamiseen taikka muun vastaavan työn, esimerkiksi kiinteistön hoitoon yhteydessä olevaan työhön tarvittavien materiaalien, koneiden tai laitteiden kuljetus vapautettaisiin lupavaati-

muksesta, kun ajoneuvon kuljettaja on yksi työn tekijöistä. Tässä kohdassa olisi useimmiten kysymys kuljetuksen jälkeen tehtävästä urakasta tai työsuorituksesta.

Koneurakointi kattaisi esimerkiksi metsätyömaiden työmaahuollon koneen siirtoineen. Metsäalalla on toimintamalli muuttunut aikaisempaa laajemman kokonaisvastuun urakoinniksi, jossa esimerkiksi saman leimikon hakkuu ja kuljetus tapahtuu kahden yrityksen yhteistyösopimuksen perusteella. Vastuu työmaiden ketjuttamisesta on siirtynyt asiakkaina toimivilta metsäteollisuusyrityksiltä alan urakointiyrityksille. Metsätyömaat sijaitsevat usein syrjäseudulla ja osin hankalien kulkuyhteyksiä takana. Voimassaolevan lain mukaan vastaava työ on voitu tehdä ilman liikennelupaa urakan tai tavanomaisen toiminnan puitteissa. Samantyyppistä yhteistoimintaa on enenevässä määrin myös maataloudessa tapahtuvassa koneurakoinnissa.

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, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta, 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 muut-

tokuljetuksiin, jotka nykyisen 30 %:n urakkasäännön nojalla jäävät usein lupapakon ulkopuolelle sellaisissa lyhytmatkaisissa kuljetuksissa, joihin sisältyy myös muuttotavaroitten pakkaamista. Jos muuttoon liittyy laitteen asentaminen tai jokin tavaraan liittyvä työsuoritus, se kuuluisi edelleen 3- tai 4-kohdan nojalla poikkeusten piiriin.

Pykälän 1 momentin 5 kohdassa vapautetaan liikenneluvasta traktorilla tehtävät maa-, metsä-, eläin- ja kalatalouden kuljetukset eli alkutuotannon traktorikuljetukset kuten ne on vapautettu myös polttoainemaksusta. 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 pittemmillä etäisyyksillä, kilometrirajan asettaminen ei ole perusteltua myöskään harmaan talouden torjunnan vuoksi. Päinvastoin näin traktorikuljetusten valvonta voidaan keskittää muuhun kuin alkutuotannon kuljetuksiin.

Lievemmin verotetulla 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 liikennelupapoikeus liikenneluvasta ehdotetaan koskemaan myös kala- ja eläintaloutta.

Myös muu kuin maatilatalouden 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 raja polttoainemaksuvapautuksen kanssa helpottaisi valvontaa ja kuljetuksen suorittajan omaa harkintaa liikenneluvan tarpeesta.

Liikenteen turvallisuusviraston polttoainemaksusta antaman ohjeen mukaan maatalou-

della 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 kauppaliike kuljettaa maatilalle esimerkiksi siemeniä tai väkirehua ja kuljetuksesta peritään korvaus, kysymyksessä on luvanvarainen kuljetus. Tämä vastaa polttoainemaksusta annetun lain 7 §:n tulkintaa polttoainemaksun maksuvelvollisuudesta.

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.

Pykälän 1 momentin 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 kokonaisuudessa on enintään 3500 kiloa.

Pykälän 1 momentin 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.

Pykälän 1 momentin 12 kohtaa täsmennettäisiin niin, että päätoiminen kuljetustoiminta selvästi kuuluu luvanvaraisuuden piiriin.

Pykälään 1 momenttiin lisättäisiin uusi 13 kohta, jossa säädettäisiin poikkeus liikennelupavaatimukseen ajoneuvon siirtoa varten, kun ajoneuvo on kolarin tai rikkoutumisen vuoksi tiellä ja vaarantaa liikenneturvallisuutta. Poikkeus koskisi myös korjattavaksi viemistä. Nykyisin korjaamot ovat kuljettaneet rikkoutuneita ajoneuvoja ilman liikennelupaa korjaamon tavanomaiseen toimintaan liittyvänä.

Uudeksi 1 momentin 14 kohdaksi lisättäisiin hoidossa olevien eläinten kuljettaminen hoitoon ja kilpailuttamiseen liittyviin kuljetuksiin. Poikkeus koskisi käytännössä lähinnä hevoskuljetuksia, joita nykyisin tehdään kumottavan 30 %:n säännön puitteissa.

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 työsuhdeetuksista huolehtiminen. Lain 20 §:n mukaan lupa myös peruutetaan, jos luvan myöntämisen edellytykset eivät täyty ja sen 1 momenttia ehdotetaan jäljempänä täydennettäväksi 6 kohdalla.

Lisäksi 3 kohtaan lisättäisiin ketjukonkursien estämiseksi luvan myöntämisen edellytykseksi, ettei hakija tai sen organisaatiohenkilö tai näiden määräämisvallassa ollut yhteisö ole asetettu konkurssiin tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla viimeisen vuoden aikana.

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 20 a §:ssä. Nyt sanamuodoissa on tarpeettomia pieniä eroja, 3-

kohdassa kuitenkin viitattaisiin huomioon otettavana asiana teon kohdistuminen kuljettuun tavaraan kun joukkoliikennelain asianomaisessa kohdassa on vain asiakas.

9 a §. Oikeushenkilön hyvä maine. Oikeushenkilön hyvän maineen vaarantumista arviotaessa 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. Viimeksi mainittu muutos olisi voimaantulosäännöksen nojalla voimassa vuoden 2014 loppuun saakka, jonka jälkeen poikkeusta ei enää olisi. Uudet maarakennus- ja metsäkoneyrittäjät eivät siis olisi poikkeussäännöksen piirissä vaan samassa asemassa kuin muut alalle tulijat.

20 §. Liikenneluvan peruuttaminen ja henkilön soveltumattomuus ammattiin. Peruuttamisen syyksi lisättäisiin 1 momenttiin työnantajarikkomukset, niin kuin ne ehdotetaan lisättäväksi uuteen 8 § 6 -kohtaan. Konkurssit, myös organisaatiohenkilöiden osalta, on huomioitu 2 momentissa luvan saamisen esteeksi.

21 b §. Valvonta. Uuteen 2 momenttiin ehdotetaan ELY-keskusten tarkastavan vähintään kerran vuodessa tavaraliikenneluvan haltijoiden kelpoisuusehtojen täyttyminen. Velvollisuus on jo joukkoliikennelupien osalta joukkoliikennelaisissa. Organisaatiohenkilöiden konkurssitietojen osalta selvitys tehtäisiin vain erityisestä syystä, eli lähinnä silloin kun on saatu uutta tietoa.

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 ja Venäjän kanssa asiasta neuvotellaan.

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.

Ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:ssä on säädökset lisäverosta, kun rekisteröimättöä ajoneuvoa käytetään liikenteeseen. Saman lain 2 §:ssä on säädetty, mitä säädöksiä rekisteröintivelvollisuuteen siinä laissa sovelletaan. Koska viimeksi mainittuun lain kohtaan ei esitetä lisättäväksi käsiteltävää lakia, ei ulkomailta rekisteröidyn ajoneuvon käyttämisessä olisi kysymys rekisteröimättömän ajoneuvon käyttämisestä ajoneuvoverolain tarkoittamassa mielessä, eikä lisäveroa siis perittäisi.

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 ja ajoneuvon kuljettajalle on siinä oma kappale. Nykyisin se on usein sähköisessä muodossa.

32 §. *Rangaistussäännökset.* Uudessa 2 momentissa säädettäisiin rangaistavaksi se,

että kuljetuksen tilaaja on tehnyt kuljetussopimuksen ilman 5 a §:ssä olleiden selvitysvelvollisuuksien täyttämistä. Momentin ensimmäinen virke noudattaa lisäksi yleisen tilaajavastuulain 9 §:n 1 momentin 3-kohtaa työnantajan velvollisuuksien osalta. Rangaistusvastuu edellyttää sen osalta mainitun lainkohdan tapaan tietoisuutta siitä, ettei toinen noudata lakisääteisiä velvollisuuksiaan työnantajana eli esimerkiksi kuljettajan palkka ei ole Suomen lainsäädännön mukainen.

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 tarkoitettua organisaatiohenkilöstä. Muutoin säädöstekstiä on selvennetty. Selvityksen pyytämisoikeus vastaa edellä 9, 9 a ja 20 §:n luvan myöntämisen ja peruuttamisen edellytyksiä.

1.2 Laki harmaan talouden selvitysyksiköstä

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 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. Sitä ehdotetaan muutettavaksi niin, että velvoitteidenhoitoselvityksiä voitaisiin tehdä myös liikenneluvan ehtojen täyttämisen tarkastamiseksi.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 13 §:n 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 kokonaisuus ylittäviä ajoneuvoja, näistä ajoneuvoista säädetään mainitussa 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 yrittäjäkursseista. 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 huhtikuun alusta, kuitenkin uudet liikennelupavaatimukset vuoden 2014 heinäkuun alusta, urakkasopimusten osalta voimaantulon ajankohta määräytyisi sopimuksen tekemisen ajankohdasta sopimuksen tilaajan vastuun vuoksi.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

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 perus-

tuslain mukaisena pääsääntönä. Elinkeinotoiminnan luvanvaraistaminen on kuitenkin poikkeuksellisesti sallittua tärkeiden ja vahvojen yhteiskunnallisten intressien puoltaessa sitä. Lisäksi esitetyn luvanvaraistuussääntelyn 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, tie liikenteen kohdalla viimeksi lausunnoissaan PeVL 31/2006 (taksiliikenne).

Ehdotetuissa tavaraliikennelain 8, 9 ja 9 a §:ää koskevissa muutosehdotuksissa säädettäisiin liikenneluvan myöntämisen edellytyksiin kuuluvista henkilöä koskevista vaatimuksista. Näitä tarkennettaisiin erältä sanamuodoltaan 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 ammattiin 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 elinkeinotoiminnan 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. Perustus-

lakivaliokunta 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 kuljetusyritysten toiminnan laillisuuden valvonnan hankaluuden ja alihankintojen yleisyyden vuoksi kuljetusten tilaajien vastuun lisääminen on perusteltua. Sääntelyllä pyritään estämään, että yritys voisi saada kilpai-

luedun käyttämällä lakiin ja sopimukseen perustuvien velvoitteiden laiminlyöntiin syyllistyviä yrityksiä.

Edellä kerrotuilla perusteilla elinkeinonvapauden rajoittamiseen on hyväksyttävät perusteet ja lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksityksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 7 §:n 3 momentti, *muutetaan* 2 §:n 5, 11 ja 16 kohta, 5 a §, 6 §:n 6 momentti, 6 a §:n 1 momentti, 7 §:n 1 momentin 3-7 ja 12 kohta sekä 2 momentti, 8 §:n 1 momentti, 9 §:n 2 momentin 2-4 kohta, 9 a §:n 2 momentti, väliaikaisesti 11 §:n 2 momentin 1 kohta, 11 §:n 2 momentin 2 kohta ja 3 momentti, 20 §:n 1 momentti ja 2 momentin 3 kohta, 22 §, 25 §:n 3 momentti, 29 §:n 1 momentti ja 33 §,

sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 16 kohta, 5 a §, 6 a §:n 1 momentti, 8 §:n 1 momentti, 9 §:n 2 momentin 2-4 kohta, 9 a §:n 2 momentti, 11 §:n 3 momentti, 20 §:n 1 momentti ja 2 momentin 3 kohta, 25 §:n 3 momentti, 29 §:n 1 momentti ja 33 § laissa 1283/2011, 7 §:n 2 momentti laissa 1231/2006, 11 §:n 2 momentti osaksi laeissa 1231/2006 ja 1311/2009 ja 22 § osaksi laissa 1311/2009, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 1231/2006 ja 1283/2011, uusi 17 kohta, 7 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1283/2011, uusi 13 ja 14 kohta, 21 b §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1283/2011, uusi 2 momentti, 32 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 769/2010 ja 1283/2011, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2-4 momentti siirtyvät 3-5 momentiksi, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

11) *ajoneuvolla* autoa ja traktoria;

16) *kabotaasiliikenteellä* kansallista liikennettä, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisesti;

17) *omalla tavarella* tavaraa, jonka hallinta on kuljetuksen suorittajalla muulloinkin kuin

kuljetuksen ja siihen välittömästi liittyvän toiminnan aikana.

5 a §

Kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

Kuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on ennen kuljetuksesta sopimista selvitettävä julkisesta liikenneluparekisteristä, että kuljetuksen suorittajalla on liikennelupa tai että sillä on oikeus suorittaa kuljetus kabotaasina tai ilman liikennelupaa, ja että kuljetuksen suorittaja on merkitty arvonlisäverolain (1501/1993) mukaiseen arvonlisäverovelolisten rekisteriin. Sopimusta ei saa tehdä, jos nämä edellytykset eivät täyty. Sopimusta ei saa myöskään tehdä, jos kuljetuksen tilaaja tietää tai hänen pitäisi tietää, ettei sopimuk-

sen toinen osapuoli aio täyttää lakisääteisiä velvoitteitaan työnantajana.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua selvitystä ei tarvitse tehdä, jos:

1) sopimuspuoli on valtio, kunta, kuntayhtymä, Ahvenanmaan maakunta, Ahvenanmaan maakunnan kunta tai kuntayhtymä, seurakunta, seurakuntayhtymä, Kansaneläkelaitos tai Suomen Pankki;

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

3) tilaajan ja sopimuspuolen sopimussuhdetta voidaan pitää vakiintuneena aikaisempien kuluvana vuonna tapahtuneiden kuljetusten johdosta, jolloin selvitykset on tehtävä kalenterivuositain.

Tilaajan tai tämän edustajan ei myöskään tarvitse tehdä 1 momentissa mainittuja selvityksiä, jos sovittu kuljetushinta on vähemmän kuin 500 euroa kolmen kuukauden aikana tehdyissä kuljetussopimuksissa.

6 §

Liikenneluvat

Traktoriliikenneluvalla voi harjoittaa liikennettä koko maassa lukuun ottamatta Ahvenanmaan maakuntaa.

6 a §

Tilapäinen liikenne

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa tarkoitettut kolme Suomen sisäistä kuljetusta määräytyvät siten, että ensimmäinen kuljetus alkaa Suomeen päättyneen kansainvälisen kuljetuksen kuorman purkamisen jälkeen tehdystä ajoneuvon ensimmäisestä lausauksesta. 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) tavarankuljetuksia moottoriajoneuvolla seuraavin edellytyksin:

a) kuljetettavana on vain kuljetuksen suorittajan omaa tavaraa taikka kuljetuksen suorittaja on myynyt tai ostanut, antanut tai ottanut vuokralle, valmistanut, louhinut tai erotanut taikka jalostanut tai korjannut kuljetettavan tavarantoimen;

b) 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;

c) kuljetuksessa käytettävien moottoriajoneuvojen kuljettajat kuuluvat kuljetuksen suorittajan henkilöstöön tai sen käyttöön sopimuksen perusteella asetettuun henkilöstöön;

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

e) kuljetus on toissijainen kuljetuksen suorittajan koko elinkeinotoimintaan nähden;

4) koneurakointiin, rakentamiseen tai laitteen asentamiseen taikka muun vastaavan työn yhteydessä työhön tarvittavien materiaalien, koneiden tai laitteiden kuljetusta, kun ajoneuvon kuljettaja on yksi työn tekijöistä eikä siirrettäessä metsäkoneita metsäurakointipaikoissa ja niiden välillä, kun siirron tekee urakointiin osallistuva;

5) maa-, metsä-, eläin- tai kalatalouden kuljetusta traktorilla;

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

7) tien ja kadun hoitoon liittyvän maaineksen, veden, suolan tai muun vastaavan aineen levittämistä tielle tai kadulle taikkalumen 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;

13) liikenneturvallisuutta vaarantavien rikoutuneiden ajoneuvojen siirto;

14) kuljetuksen suorittajan hoidossa olevien eläinten kuljetus hoitoon tai kilpailuihin.

Taksiluvan haltijan oikeudesta kuljettaa tavaraa säädetään taksiliikennelaisissa (217/2007) ja joukkoliikenneluvan haltijan oikeudesta kuljettaa tavaraa säädetään joukkoliikennelaisissa (869/2009).

8 §

Liikenneluvan myöntämisen edellytykset

Liikennelupa myönnetään hakijalle:

1) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 ja 6–8 artiklassa säädetyt luvanvaraista tavarankuljetusta ammatikseen harjoittavaa koskevat vaatimukset;

2) joka on täysi-ikäinen ja jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolle ei ole mainitun lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrätty edunvalvojaa;

3) jota tai jonka Harmaan talouden selvityksistä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitettu organisaatiohenkilöä taikka näiden arvopaperimarkkinalain (/) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla määräämisvallassa olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla viimeisimmän vuoden aikana;

4) jolla ei ole eräänntyneitä verovelkoja tai sosiaaliturvamaksuja eikä muita, ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, eikä velkoja, jotka on palautettu ulosotosta varattu-
muustodistuksin;

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

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

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 tarkoitettulla 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, kuljettuun tavarahan tai viranomaiseen;
- 4) se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus;

9 a §

Oikeushenkilön hyvä maine

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

11 §

Tutkinto

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy kokeeseen ilman liikenneyrittäjäkurssia henkilön, 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 liikenneyrittäjäkurssia 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 valtionviraston on peruutettava liikennelupa määrääjäksi tai kokonaan, jos luvanhaltija sitä pyytää tai jos luvanhaltija ei enää täytä 8 §:n 1 momentin 2, 5 tai 6 kohdassa säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä. Toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai Ahvenanmaan valtionviraston on peruutettava liikennelupa määrääjäksi 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 valtionviraston on peruutettava liikennelupa määrääjäksi tai kokonaan, jos:

3) yrityksen toimitusjohtaja, tai vastuunalainen yhtiömies tai Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettu organisaatiohenkilö ei enää ole 9 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineinen.

21 b §

Valvonta

Toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja Ahvenanmaan valtionviraston 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 yli 3 500 kiloa 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 ajoneuvo-liikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuun rekisteriin ammatteisessa liikenteessä käytettäväksi. Muussa Euroopan talousalueen valtiossa rekisteröity

ajoneuvo on ilmoitettava mainittuun rekisteriin seitsemän vuorokauden kuluessa ajoneuvon maahantuonnista, jos sitä käytetään Suomen sisällä muussa kuin 6 a §: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 tavara-liikennelupa-asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu todiste taikka 25 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu vuokrasopimus, jäljennös tai selvitys sekä 6 a §:ssä tarkoitettuisa kuljetuksissa CMR-rahtikirja joko paperimuodossa tai luotettavana sähköisenä dokumenttina.

32 §

Rangaistussäännökset

Kuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, joka tilaa kuljetuksen tekemättä 5 a §:ssä tarkoitettua selvitystä taikka tehdyn selvityksen perusteella tai muutoin tietää, ettei kuljetuksen suorittaja täytä 5 a §:ssä tarkoitettuja edellytyksiä tai ettei sillä ole tarkoitus täyttää lakisääteisiä velvollisuuksiaan työnantajana, on tuomittava *kuljetuksen tilausrikkomuksesta* sakkoon. Jos kuljetukseen sovelletaan tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettua lakia (1233/2006) ja sopimuksen tekemisestä voidaan määrätä mainitussa laissa tarkoitettu laiminlyöntimaksu, sakkoa ei tuomita.

33 §

Oikeus rekisteritietojen ja muiden valvontatietojen saantiin

Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja Ahvenanmaan valti-onvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 5 §:ssä tarkoitettu velvoitteidenhoitoselvitys liikenneluvan myöntämisen tai peruuttamisen edellytysten selvittämiseksi.

Lisäksi 1 momentissa mainituilla viranomaaisilla 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 tarkoitettun henkilön soveltumattomuuden selvittäminen;
- 3) liikenteenharjoittajan vakavaraisuuden osoittamiseksi annetun vakuuden palauttaminen.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot saadaan pyytää:

- 1) liikenneluvan hakijasta ja haltijasta;
- 2) liikenteestä vastaavasta henkilöstä;
- 3) yrityksen toimitusjohtajasta;
- 4) vastuunalaisista yhtiömiehistä; ja
- 5) Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettusta organisaatiohenkilöstä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20. Sen 2 §:n 5 ja 11 kohta, 7 §:n 1 momentin 3—5 kohta sekä 2 momentti tulevat kuitenkin voimaan ja 7 §:n 3 momentti kumoutuu päivänä kuuta 20. Lain 11 §:n 1 kohta on voimassa vuoden 2014 loppuun.

Mikäli urakkaa tai työkokonaisuutta koskeva sopimus on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, siihen sisältyviin kuljetuksiin sovelletaan 7 §:n 1 momentin 3—5 kohtaa sellaisina kuin ne olivat tämän lain voimaan tullessa.

2.

Laki**Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 6 §:n 1 momentin 13 kohta ja

lisätään 6 §:n 1 momenttiin uusi 14 kohta seuraavasti:

6 §

Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tuke-
 maan:

13) rahanpesun ja terrorismin rahoittamisen
 estämisestä ja selvittämisestä annetun lain
 (503/2008) 35 §:n 1 momentin 1 kohdassa

tarkoitettua rahanpesun ja terrorismin rahoit-
 tamisen estämistä ja selvittämistä;

14) kaupallisista tavarankuljetuksista an-
 netun lain (693/2006) ja joukkoliikennelain
 (869/2009) mukaista liikenneluvan myöntä-
 mistä ja peruuttamista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20.

Helsingissä 20 päivänä joulukuuta 2012

Pääministeri

JYRKI KATAINEN

Asunto- ja viestintäministeri *Krista Kiuru*

*Liite
Rinnakkaistekstit*

1.

Laki

kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 7 §:n 3 momentti, *muutetaan* 2 §:n 5, 11 ja 16 kohta, 5 a §, 6 §:n 6 momentti, 6 a §:n 1 momentti, 7 §:n 1 momentin 3-7 ja 12 kohta sekä 2 momentti, 8 §:n 1 momentti, 9 §:n 2 momentin 2-4 kohta, 9 a §:n 2 momentti, väliaikaisesti 11 §:n 2 momentin 1 kohta, 11 §:n 2 momentin 2 kohta ja 3 momentti, 20 §:n 1 momentti ja 2 momentin 3 kohta, 22 §, 25 §:n 3 momentti, 29 §:n 1 momentti ja 33 §,

sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 16 kohta, 5 a §, 6 a §:n 1 momentti, 8 §:n 1 momentti, 9 §:n 2 momentin 2-4 kohta, 9 a §:n 2 momentti, 11 §:n 3 momentti, 20 §:n 1 momentti ja 2 momentin 3 kohta, 25 §:n 3 momentti, 29 §:n 1 momentti ja 33 § laissa 1283/2011, 7 §:n 2 momentti laissa 1231/2006, 11 §:n 2 momentti osaksi laeissa 1231/2006 ja 1311/2009 ja 22 § osaksi laissa 1311/2009, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 1231/2006 ja 1283/2011, uusi 17 kohta, 7 §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1283/2011, uusi 13 ja 14 kohta, 21 b §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1283/2011, uusi 2 momentti, 32 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 769/2010 ja 1283/2011, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2-4 momentti siirtyvät 3-5 momentiksi, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

5) *liikennetraktoriliikenneluvalla* muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa *liikennetraktorilla* tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen myönnettyä lupaa;

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

11) ajoneuvolla autoa ja *liikennetraktoria*;

11) *ajoneuvolla* autoa ja traktoria;

16) *kabotaasiliikenteellä* kansallista liikennettä, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen mukaisesti;

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

5 a §

Kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

Kuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on ennen *luvanvaraisesta* kuljetuksesta sopimista selvitettävä, että kuljetuksen suorittajalla on *tarvittava* liikennelupa.

Tilaajan 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

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

4) *luottamukseen on edellä 1–3 kohdassa säädettyyn rinnastettava syy.*

5 a §

Kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

Kuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on ennen kuljetuksesta sopimista selvitettävä julkisesta liikenneluparekisteristä, että kuljetuksen suorittajalla on liikennelupa *tai että sillä on oikeus suorittaa kuljetus kabotaasina tai ilman liikennelupaa, ja että kuljetuksen suorittaja on merkitty arvonlisäverolain (1501/1993) mukaiseen arvonlisäverovelvollisten rekisteriin. Sopimusta ei saa tehdä, jos nämä edellytykset eivät täyty. Sopimusta ei saa myöskään tehdä, jos kuljetuksen tilaaja tietää tai hänen pitäisi tietää, ettei sopimuksen toinen osapuoli aio täyttää lakisäätelisiä velvoitteitaan työnantajana.*

Edellä 1 momentissa tarkoitettua selvitystä ei tarvitse tehdä, jos:

1) sopimuspuoli on valtio, kunta, kuntayhtymä, Ahvenanmaan maakunta, Ahvenanmaan maakunnan kunta tai kuntayhtymä, seurakunta, seurakuntayhtymä, Kansaneläkelaitos tai Suomen Pankki;

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

3) tilaajan ja sopimuspuolen sopimussuhdetta voidaan pitää vakiintuneena aikaisempien kuluva vuonna tapahtuneiden kuljetusten johdosta, jolloin *selvitykset* on tehtävä kalenterivuositain. *Tilaajan tai tämän edustajan ei myöskään tarvitse tehdä 1 momentissa mainittuja selvityksiä, jos sovittu kuljetushinta on vähemmän kuin 500 euroa kolmen kuukauden aikana tehdyissä kuljetussopimuksissa.*

6 §

Liikenneluvat

Liikennetraktoriluvalla voi harjoittaa liikennettä koko maassa lukuun ottamatta Ahvenanmaan maakuntaa.

6 §

Liikenneluvat

Traktoriliikenneluvalla voi harjoittaa liikennettä koko maassa lukuun ottamatta Ahvenanmaan maakuntaa.

6 a §

Tilapäinen liikenne

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa tarkoitettut kolme Suomen sisäistä kuljetusta määräytyvät siten, että ensimmäinen kuljetus alkaa Suomeen päättyneen 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.

6 a §

Tilapäinen liikenne

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa tarkoitettut kolme Suomen sisäistä kuljetusta määräytyvät siten, että ensimmäinen kuljetus alkaa Suomeen päättyneen 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 tavarankuljetusta elinkeinonharjoittajan hallinnassa olevalla ajoneuvolla;

7 §

Ilman lupaa sallittu kaupallinen liikenne

Lupaa ei tarvita suoritettaessa:

3) *tavarankuljetuksia moottoriajoneuvolla seuraavin edellytyksin:*

a) kuljetettavana on vain kuljetuksen suorittajan omaa tavaraa takkai kuljetuksen suorittaja on myynyt tai ostanut, antanut tai ottanut vuokralle, valmistanut, louhinut tai erottanut taikka, jalostanut tai korjannut kuljetettavan tavarana;;

b) kuljetuksen tarkoituksena on tavaroiden kuljettaminen kuljetuksen suorittajalle tai

4) työurakoiden tai muiden sopimuksen kohteena olevien työkokonaisuuksien yhteyteen kuuluvaa tavaran kuljetusta urakoitsijan tai muun suoritusvelvollisen hallinnassa olevalla ajoneuvolla, jos tiellä suoritettua kuljetuksen kuljetuskustannusten osuus on enintään 30 prosenttia urakasta tai työkokonaisuudesta;

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 yhden kunnan alueella;

7) tien ja kadun hoitoon liittyvän maa-aineksen, veden, suolan tai muun vastaavan aineen levittämistä tielle tai kadulle;

12) kuljetusta, josta työnantaja maksaa palkansaajalle verohallinnon verottomana hyväksymän suuruisen korvauksen työtehtäviin liittyvien tavaroiden kuljettamisesta palkansaajan hallinnassa olevalla ajoneuvolla.

tämän yritykseen tai yrityksestä taikka niiden siirtäminen joko yrityksen sisällä tai yrityksen omia tarpeita varten sen ulkopuolella;

c) kuljetuksessa käytettävien moottoriajoneuvojen kuljettajat kuuluvat kuljetuksen suorittajan henkilöstöön tai sen käyttöön sopimuksen perusteella asetettuun henkilöstöön;

d) kuljetuksessa käytettävät ajoneuvot kuuluvat kuljetuksen suorittajalle tai ovat sen lykkäävin 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

e) kuljetus on toissijainen kuljetuksen suorittajan koko elinkeinotoimintaan nähden;

4) koneurakointiin, rakentamiseen tai laitteen asentamiseen taikka muun vastaavan työn yhteydessä työhön tarvittavien materiaalien, koneiden tai laitteiden kuljetusta, kun ajoneuvon kuljettaja on yksi työn tekijöistä eikä siirrettäessä metsäkoneita metsäurakointipaikoissa ja niiden välillä, kun siirron tekee urakointiin osallistuva;

5) maa-, metsä-, eläin- tai kalatalouden kuljetusta traktorilla;

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

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 työkohteesta;

12) kuljetusta, josta työnantaja maksaa palkansaajalle verohallinnon verottomana hyväksymän suuruisen korvauksen työtehtäviin liittyvien tavaroiden kuljettamisesta palkansaajan hallinnassa olevalla ajoneuvolla, kun

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 tavarann kuormaamisessa ja purkamisessa, myös tien ulkopuolella, siltä osin kuin ne tapahtuvat kuljetuksen mahdollistamiseksi.

mukana olevien tavaroiden kuljettaminen ei ole palkansaajan päätyö;

13) liikenneturvallisuutta vaarantavien rikoktuneiden ajoneuvojen siirto;

14) kuljetuksen suorittajan hoidossa olevien eläinten kuljetus hoitoon tai kilpailuihin.

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

8 §

Liikenneluvan myöntämisen edellytykset

Liikennelupa myönnetään hakijalle:

1) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittajasetuksen 4 ja 6–8 artiklassa säädetyt luvanvaraista tavarankuljetusta ammatikseen harjoittavaa koskevat vaatimukset;

2) joka on täysi-ikäinen ja jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolle ei ole mainitun lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrätty edunvalvojaa;

3) joka ei ole konkurssissa;

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 varattomuustodistuksiin; ja

5) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon.

8 §

Liikenneluvan myöntämisen edellytykset

Liikennelupa myönnetään hakijalle:

1) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittajasetuksen 4 ja 6–8 artiklassa säädetyt luvanvaraista tavarankuljetusta ammatikseen harjoittavaa koskevat vaatimukset;

2) joka on täysi-ikäinen ja jonka toimintakelpoisuutta ei ole holhoustoimesta annetun lain (442/1999) 18 §:n nojalla rajoitettu ja jolle ei ole mainitun lain 8 §:n 1 momentin nojalla määrätty edunvalvojaa;

3) jota tai jonka Harmaan talouden selviytysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 2 §:ssä tarkoitettu organisaatiohenkilöä taikka näiden arvopaperimarkkinalain (/) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitettulla tavalla määrittämismääräyksen nojalla määrätty edunvalvojaa;

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 varattomuustodistuksiin;

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-etuuksien suorittamista tai tapaturmava-

kuutuslain (608/1948) mukaista työntekijän pakollista vakuutusvelvollisuutta.

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;
- 3) teon kohdistuminen asiakkaaseen tai viranomaiseen;
- 4) se, että teolla on turvallisuutta heikentävä vaikutus;

9 a §

Oikeushenkilön hyvä maine

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:

- 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

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, kuljettuun tavaraan tai viranomaiseen;
- 4) se, että teolla on liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus;

9 a §

Oikeushenkilön hyvä maine

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.

Voimassa oleva laki

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 kuljetusalan tehtävissä 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, 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 valtionviraston on peruutettava liikennelupa määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija sitä pyytää tai jos luvanhaltija ei enää täytä 8 §:n 1 momentin 2 tai 5 kohdassa säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä. Toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai Ahvenanmaan valtionviraston on peruutettava liikennelupa määräajaksi tai kokonaan myös, jos luvanhaltija on liikennettä harjoitettaessa sallinut liiketoimintakiellossa tai väliaikaisessa

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 valtionviraston on peruutettava liikennelupa määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija sitä pyytää tai jos luvanhaltija ei enää täytä 8 §:n 1 momentin 2, 5 tai 6 kohdassa säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä. Toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai Ahvenanmaan valtionviraston 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 valtionviraston on peruutettava liikennelupa määrääjäksi tai kokonaan, jos:

3) yrityksen toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei enää ole 9 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen.

21 b §

Valvonta

22 §

Kansainväliset kuljetukset

Ulkomailla rekisteröidyllä tai Suomessa rekisteröidyllä, mutta ulkomaille vuokratulla, kuorma-autolla ja *raskaalla perävaunulla* 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 ajoneuvo-

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 valtionviraston on peruutettava liikennelupa määrääjäksi tai kokonaan, jos:

3) yrityksen toimitusjohtaja, tai vastuunalainen yhtiömies *tai Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettu organisaatiohenkilö* ei enää ole 9 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen.

21 b §

Valvonta

22 §

Kansainväliset kuljetukset

Toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja Ahvenanmaan valtionviraston on vähintään kerran kalenterivuodessa selvitettävä, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen 8 §:n 1 momentissa säädetyt liikenneluvan myöntämisen edellytykset, organisaatiohenkilöistä selvitys on tehtävä vain kun siihen on erityinen syy.

Ulkomailla rekisteröidyllä tai Suomessa rekisteröidyllä, mutta ulkomaille vuokratulla kuorma-autolla ja *yli 3 500 kiloa 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 ajoneuvo-

liikennerekisteriin ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi.

liikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuun rekisteriin ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi. Muussa Euroopan talousalueen valtiossa rekisteröity ajoneuvo on ilmoitettava mainittuun rekisteriin seitsemän vuorokauden kuluessa ajoneuvon maahantuonnista, jos sitä käytetään Suomen sisällä muussa kuin edellä 6 a §: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 tavara-liikennelupa-asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu todiste taikka 25 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu vuokrasopimus, jäljennös tai selvitys.

29 §

Velvollisuus esittää asiakirja

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

32 §

Rangaistussäännökset

32 §

Rangaistussäännökset

Kuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, joka tilaa kuljetuksen tekemättä 5 a §:ssä tarkoitettua selvitystä taikka tehdyn selvityksen perusteella tai muutoin tietää, ettei kuljetuksen suorittaja täytä 5 a §:ssä tarkoitettuja edellytyksiä tai ettei sillä ole tarkoitus täyttää lakisääteisiä velvollisuuksiaan työnantajana, on tuomittava kuljetuksen tilausrikkomuksesta sakkoon. Jos kuljetukseen sovelletaan tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettua lakia (1233/2006) ja sopimuksen tekemisestä voidaan määrätä mainitussa laissa tarkoitettu laiminlyöntimaksu, sakkoa ei tuomita.

33 §

Oikeus rekisteritietojen ja muiden valvontatietojen saantiin

Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja Ahvenanmaan valti-onvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada liikenneluvan hakijaa ja haltijaa, liikenteestä vastaavaa henkilöä sekä yrityksen toimitusjohtajaa ja vastuunalaisia yhtiömiehiä koskevat liikenneluvan ja EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 4 ja 6 artiklassa tarkoitettua yhteisön liikenneluvan myöntämistä, luvan myöntämisen edellytysten tarkastamista, lupien peruuttamista, varoituksen antamista, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklassa tarkoitetun henkilön soveltumattomuutta koskevien asioiden käsittelyä sekä liikenteenharjoittajan vakavaraisuuden osoittamiseksi annetun vakuuden palauttamista varten välttämättömät tiedot rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvo-liikennerekisteristä, ulosottorekisteristä, liiketoimintakieltorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä.

Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja Ahvenanmaan valti-onvirastolla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada poliisilta, Verohallinnolta, tullilaitokselta, työsuojeluhallinnolta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettua valvonnan toteuttamiseksi välttämättömät tiedot liikenneluvan haltijoita koskevista yritystarkastuksista ja 8 §:ssä säädettyjen liikenneluvan myöntämisen edellytysten täyttymisen arvioimiseksi välttämättömät muut tiedot.

33 §

Oikeus rekisteritietojen ja muiden valvontatietojen saantiin

Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja Ahvenanmaan valti-onvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada *Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 5 §:ssä tarkoitettu velvoitteidenhoitoselvitys liikenneluvan myöntämisen tai peruuttamisen edellytysten selvittämiseksi.*

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 selvittäminen;
- 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;
- 4) vastuunalaisista yhtiömiehistä; ja
- 5) Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöstä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20. Sen 2 §:n 5 ja 11 kohta, 7 §:n 1 momentin 3—5 kohta sekä 2 momentti tulevat kuitenkin voimaan ja 7 §:n 3 momentti kumoutuu päivänä kuuta 20. Lain 11 §:n 1 kohta on voimassa vuoden 2014 loppuun.

Mikäli urakkaa tai työkokonaisuutta koskeva sopimus on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, siihen sisältyviin kuljetuksiin sovelletaan 7 §:n 1 momentin 3—5 kohtaa sellaisina kuin ne olivat tämän lain voimaan tullessa.

2.

Laki**Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 6 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain (1207/2010) 6 §:n 1 momentin
 13 kohta ja
lisätään 6 §:n 1 momenttiin uusi 14 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 §

6 §

Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus

Velvoitteidenhoitoselvityksen käyttötarkoitus

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tuke-
 maan:

Velvoitteidenhoitoselvitys laaditaan tuke-
 maan:

13) rahanpesun ja terrorismin rahoittami-
 sen estämisestä ja selvittämisestä annetun
 lain (503/2008) 35 §:n 1 momentin 1 kohdas-
 sa tarkoitettua rahanpesun ja terrorismin ra-
 hoittamisen estämistä ja selvittämistä;

14) kaupallisista tavarankuljetuksista an-
 netun lain (693/2006) ja joukkoliikennelain
 (869/2009) mukaista liikenneluvan myöntä-
 mistä ja peruuttamista.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä huhti-
 kuuta 20 .