Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Lausuntopyyntönne 28.10.2016

Lausunto hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen kirjallista asiantuntijalausuntoa hallituksen liikennekaarta koskevasta esityksestä HE 161/2016 vp.

Suomen tavara- ja joukkoliikennelupahallinto keskitettiin Etelä-Pohjanmaan ELY-keskukseen vuoden 2013 alusta. Perustettu lupayksikkö käsittelee vuosittain keskimäärin noin 5 000-6 000 lupahakemusta. Lisäksi yksikkö vastaa joukkoliikennelaissa ja kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetussa laissa (tavaraliikennelaki) säädetyistä vuotuisista valvontatehtävistä. Tällä hetkellä mainittuihin tehtäviin käytetään yhteensä noin 12,5 henkilötyövuotta. Hakemusten käsittely ja rekisteritarkistukset tapahtuvat sähköisessä käsittelyjärjestelmässä, joka mahdollistaa lupayksikön henkilöstön työskentelyn yhteensä kahdeksalla eri paikkakunnalla.

Seuraavassa taulukossa esitetään luvanhaltijat liikennemuodoittain ja tavara- sekä joukkoliikennelupien määrä lupalajeittain (tilanne 10.11.2016):

Tavaraliikenneyritykset	**14 659**
Yhteisölupa	11 452
Y:n ajoneuvokohtainen jäljennös	48 918
Kotimaan liikennelupa	5 613
Traktoriliikennelupa	2 574
Kuljettajatodistus	693
Joukkoliikenneyritykset	**1 345**
Kotimaan liikennelupa	1 345
Ajoneuvokohtainen jäljennös	14 539
Yhteisölupa	671
Y:n ajoneuvokohtainen jäljennös	2 632

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Kutsunumero 020 363 0030 Alvar Aallon katu 8
kirjaamo.etela-pohjanmaa@ely-keskus.fi PL 156
www.ely-keskus.fi 60101 SEINÄJOKI

Suomen taksilupahallinto on keskitetty puolestaan neljän ELY-keskuksen hoidettavaksi vuoden 2016 alusta alkaen. Näiden neljän taksiasioista vastaavan ELY-keskuksen koordinaatiovastuu on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksella. Toiminnan keskittämisellä on pyritty mm. lupahallinnon yhdenmukaistamiseen, tehostamiseen ja sähköistämiseen. Taksiliikennelaissa säädettyjen tehtävien hoitamiseen käytetään tällä hetkellä yhteensä noin 15 henkilötyövuotta ja henkilöstö työskentelee yhteensä 12 eri paikkakunnalla. Seuraavassa taulukossa esitetään luvanhaltijoiden määrä sekä lupamäärät ajoneuvotyypeittäin (tilanne 10.11.2016):

Taksiyritykset	**7 833**
Henkilöauton taksiluvat	8 405
Esteettömän henkilöauton taksiluvat	1 258

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus antaa seuraavassa asiantuntijalausuntonsa lupahallintotyötä tekevänä ja päivittäin sekä kansallista lainsäädäntöä että EU-tason asetuksia soveltavana ja liikenteen lupaehtojen noudattamista valvovana viranomaisena. Lausunnossa keskitytään esitykseen siten lähinnä siltä osin, kun kyseessä on henkilö-, tavara- tai taksiliikennelupien myöntämiseen, lupaehtojen valvontaan sekä erinäisten hallinnollisten seuraamusten asettamiseen liittyvät seikat. Samalla huomiota kiinnitetään esityksen niihin osiin, joissa käsitellään valtakunnallista liikennelupajärjestelmää (VALLU), jonka rekisterinpitäjänä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus myös toimii.

Liikennekaarella yhdistettäisiin ja uudistettaisiin henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Esitetyillä muutoksilla parannettaisiin henkilö- ja tavaraliikenteen toimijoiden kilpailukykyä ja asiakaslähtöisillä sekä digitaalisilla palvelumalleilla myös lisättäisiin palvelujen kysyntää. Nyt käsittelyssä olevan liikennekaaren ensimmäisen vaiheen esityksillä kevennettäisiin Sipilän hallitusohjelman tavoitteiden mukaisesti tieliikenteen palvelujen tarjoamista koskevaa sääntelyä ja vähennettäisiin toimijoiden hallinnollista taakkaa. Samalla monipuolistettaisiin kuljetusyrittäjyyttä ja luotaisiin tasapuoliset toimintaedellytykset niin nykyisille kuin uusillekin kuljetusmarkkinoilla toimiville yrityksille.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus pitää esityksen tavoitteita erittäin kannatettavina. Kyseessä on yleisesti katsottuna rohkea ja tulevaisuuteen suuntautuva lakiesitys, jolla aidosti mahdollistetaan uudenlaista yritystoimintaa kuljetusalalla mm. purkamalla raja-aitoja lähinnä henkilöliikenteen eri harjoittamismuotojen väliltä. Esityksessä mahdollistetaan uusia toimintatapoja myös henkilö- ja tavaraliikenteen palvelumuotojen yhdistämisessä, joihin nykyiset voimassaolevat säännökset eivät kaikilta osin taivu. Esityksen liikennepalvelujen digitaalisen toimintaympäristön pelisäännöt määrittelevä osuus (mm. tietorajapintojen avaaminen ja lippujärjestelmien yhteentoimivuus) on täysin uudenlaista sääntelyä.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus samoin kuin muut liikennelupatehtävissä toimivat ELY-keskukset ovat tunnistaneet nykyisissä säännöksissä piirteitä, joita voidaan myös lupaviranomaisen näkökulmasta katsottuna luonnehtia paikoin liian yksityiskohtaisiksi ja hallinnollisesti toimijoita turhaan kuormittaviksi. Hallitusohjelman tavoite sääntelyn keventämisestä ja sujuvoittamisesta sekä turhan byrokratian purkamisesta on siten lupahenkilöstön intressissä nyt ja myös vastaisuudessa, kun lupatehtäviä siirrytään hoitamaan Liikenteen turvallisuusvirastoon.

Nyt käsittelyssä olevasta esityksestä on poistettu aikaisemmin esillä ollut ja monella tavalla ongelmalliseksi katsottu mahdollisuus ns. pienimuotoisen toiminnan harjoittamiseen ilman taksi-, tavara- tai henkilöliikennelupaa. Tämä on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen mielestä selkeä parannus huhtikuiseen esitysluonnokseen verrattuna. Esitystä on muutenkin jäntevöitetty ja sen perusteluosuuksia on paranneltu ensimmäisen lausuntokierroksen palautteiden myötä monin paikoin. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus pitääkin ensiarvoisen tärkeänä, että luvanvaraista kuljetuselinkeinotoimintaa sääntelevät normit ovat mahdollisimman selkeitä ja että näitä yhteisiä pelisääntöjä sovelletaan kaikkiin alalla toimiviin yrityksiin tasapuolisesti ja yhdenvertaisesti.

Sujuvan sääntelyn tavoite täyttyy silloin, kun lainkohdat avautuvat vaivatta paitsi viranomaisille myös alalla toimiville yrityksille sekä niille, jotka harkitsevat alalle ryhtymistä. Tästä näkökulmasta Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus toteaa, että esityksen liikennemarkkinoita koskevassa 2 luvun pykälissä on useita kohtia, jotka edellyttävät täsmentämistä. Toinen tarkennettava asiakokonaisuus on liikenneluvan haltijoiden valvonta, oli kyse sitten lupaehtojen noudattamisen valvonnasta tai liikenteen tienvarsitarkastuksilla suoritettavasta toiminnan valvonnasta. Tästä säädetään esityksessä erittäin säästeliäästi, Myös esityksen lopussa olevien rangaistussäännösten tarkkuus jättää hieman toivomisen varaa. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus liittää tämän lausunnon oheen yksittäisiä lainkohtia koskevat kommenttinsa ja ehdotuksensa ja toivoo, että seikat huomioidaan esityksen jatkovalmistelussa.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen puolesta

Johtaja Anders Östergård

Lupapäällikkö Pasi Hautalahti

LIITE, pykäläkohtaiset kommentit, Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

I osa 1 luku, 1 § Määritelmät

1) *ammattimaisella kuljettamisella tiellä* henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklan määritelmien mukaan ”Maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatin” osalta yritys on
- voittoa tavoitteleva tai tavoittelematon luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö taikka
- voittoa tavoitteleva tai tavoittelematon yhteisö tai henkilöryhmä, joka ei ole oikeushenkilö taikka
- julkinen elin, joka on joko itse oikeushenkilö tai joka on sellaisen viranomaisen alainen, joka on oikeushenkilö

”Maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatti” on jonkin em. kaltaisen tahon harjoittamaa toimintaa joko suuren yleisön tai tiettyjen käyttäjäryhmien kuljettamiseksi matkustajan tai kuljetuksen järjestäjän suorittamaa maksua vastaan yli yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen rakennetulla ja varustetulla sekä tähän käyttöön tarkoitetulla moottoriajoneuvolla.

”Maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammatti” on puolestaan määritelty yritykseksi, joka on rahtiliikennettä kaupallisessa tarkoituksessa harjoittava luonnollinen tai oikeushenkilö ja ammattimainen liikenne on tässä em. tahon moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä toisen lukuun tai palkkiota vastaan harjoittamaa tavarankuljetusta.

Liikenteenharjoittaja-asetuksessa on siten useita määritelmiä ammattimaiselle liikenteelle, joista mikään ei ole sellaisenaan siirrettävissä liikennekaareen. Edellä todetun perusteella ammattimainen liikenne tulisi liikennekaaressa määritellä erikseen henkilö- ja tavaraliikenteen osalta. ELY-keskus esittääkin, että ammattimaisen kuljettamisen määritelmää korjattaisiin ainakin henkilöliikenteen osalta, koska määritelmän viittaus tulonhankkimistarkoitukseen ei vastaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklassa säädettyä.

Ensimmäiseen pykälään esitetään lisättäväksi uutena myös liikennelupia koskevat määritelmät, koska esityksestä ei käy ELY-keskuksen mielestä tarpeeksi selvästi ilmi se, tarkoitetaanko henkilöliikenneluvalla EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen (EY) N:o 1073/2009 mukaista joukkoliikenteen yhteisölupaa. Mainitun asetuksen 4 artiklan 8 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat päättää, että yhteisön liikennelupa antaa oikeuden myös kansallisen liikenteen harjoittamiseen. Esityksestä ei käy myöskään ilmi, tarkoitetaanko tavaraliikenneluvalla EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen (EY) N:o 1072/2009 mukaista tavaraliikenteen yhteisölupaa.

Liikenteenharjoittaja-asetuksen 2 artiklan 1 alakohdan 6 kohdan mukaan luvalla harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia tarkoitetaan hallinnollista päätöstä, jolla asetuksessa säädetyt edellytykset täyttävälle yritykselle annetaan lupa harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia. Liikenteenharjoittaja-asetus säätää siis luvan myöntämisen edellytyksistä ja mm. liikenneluvan peruuttamiseen liittyvistä menettelyistä. Yhteisölupia koskevat säännöt (esim. lupa-asiakirjojen muoto ja merkinnät, lupiin liittyvät yleiset määräykset ja velvoite säilyttää liikennelupien oikeaksi todistettuja jäljennöksiä ajoneuvossa tarkastuksia varten) säädetään tavaraliikenteen osalta tavaralupa-asetuksessa 1072/2009 ja joukkoliikenteen osalta joukkoliikennelupa-asetuksessa 1073/2009.

Esityksen päätavoitteina on hallitusohjelman mukaisesti purkaa turhaa sääntelyä ja byrokratiaa. Esityksessä julkilausuttu tavoite on poistaa esim. tavaraliikenteen sääntelystä ns.

Suomi-lisät sieltä, missä toiminta perustuu EU:n asetuksiin. Nämä tavoitteet huomioiden tavaraliikenneluvalla tarkoitetaan tässä esityksessä ilmeisesti asetuksen 1072/2009 mukaista tavaraliikenteen yhteisölupaa ja henkilöliikenneluvalla vastaavasti asetuksen 1073/2009 tarkoittamaa joukkoliikenteen yhteisölupaa. Tarkoituksena ei liene kahden uuden kansallisen liikennelupalajin perustaminen ja siten yritysten hallinnollisen taakan lisääminen. Mainittuihin EU-tason lupa-asetuksiin ei esityksessä viitata, mutta tämäkin olisi ELY-keskuksen mielestä tarpeen tulevan lupajärjestelmän selkeyttämiseksi.

Siinä tapauksessa, että uudet esitetyt lupalajit onkin tarkoitettu kansalliseen käyttöön, Liikenteen turvallisuusvirastolle tulee lisätä määräyksenantovaltuus koskien luvanhaltijalle annettavien lupa-asiakirjojen mallia. Tämä ei luonnollisestikaan ole tarpeen, mikäli tarkoituksena on ollut, että luvanhaltijalle ei anneta lainkaan lupa-asiakirjaa tai -kirjoja, vaan oikeus harjoittaa laissa tarkoitettua liikennettä on tarkoitettu perustuvan ainoastaan hallinnolliseen päätökseen. Esityksen viimeistelyssä on otettava kuitenkin huomioon se, että ajoneuvokohtaisten lupa-asiakirjojen puuttuminen kokonaan tai se, että lupa-asiakirjoja ei olisi velvollisuutta pitää mukana ajoneuvossa johtaa siihen, että kansallisen liikenteen harjoittajat ja kansainvälistä liikennettä yhteisöluvan nojalla harjoittavat suomalaiset luvanhaltijat ovat eriarvoisessa asemassa keskenään. Lupa-asiakirjoista ja niiden esittämisvelvollisuudesta luopuminen on myös omiaan lisäämään riskiä, että yritykset suorittavat kansallisessa liikenteessä kuljetuksia liikennekaaren voimaantulon jälkeen useammalla ajoneuvolla, kuin mille yrityksellä on voimassa olevia liikennelupia ja näin myös vakavaraisuuden osoittamiseksi vaadittavan oman pääoman määrän tai sen puuttuessa edellytetystä pankkivakuudesta johtuvien suorien ja välillisten kulujen osalta kansallisen liikenteen ja kansainvälisen liikenteen harjoittajat ovat eriarvoisessa asemassa keskenään.

Liikenneluvan perimmäistä olemusta koskevaa epätietoisuutta lisää se, että lain siirtymäsäännösten mukaan tavaraa saa kuljettaa edelleen myös kotimaan tavaraliikenneluvan nojalla ja lainkohdan mukaan se voidaan jopa uusia. Liikennelupia koskevissa määritelmissä on silloin todettava, että laissa tarkoitetuilla tavaraliikenneluvilla tarkoitetaan sekä II osan 1 luvun 1 §:n mukaista tavaraliikennelupaa että ennen 2.10.1999 voimassa olleiden säännösten nojalla myönnettyä ajoneuvokohtaista lupaa, joka oikeuttaa muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan tavarankuljetukseen (kotimaan tavaraliikennelupa). Kotimaan tavaraliikennelupaa tulee koskea samat luvan myöntämisen edellytykset kuin esitettyä uutta tavaraliikennelupaa.

II osa 1 luku, 1 § Henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä

Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) n:o 1071/2009 (*EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*) tarkoitettu lupa tarvitaan:
1) ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitetulla linja-autolla (*henkilöliikennelupa*); tai
2) ammattimaiseen tavaran kuljettamiseen tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 3 500 kiloa (*tavaraliikennelupa*).

ELY-keskus esittää 1 ja 2 kohtien välissä olevan sanan ”tai” korvaamista sanalla ”ja”.

Ilman henkilöliikennelupaa saa kuitenkin
1) suorittaa kuljetuksia konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla; tai

ELY-keskus esittää tämän kohdan poistamista kokonaan. Jos kohdan mukaisia kuljetuksia suoritetaan maksutta, ne eivät EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaan edellytä lupaa.

Jos taas kuljetuksista maksetaan korvaus ja kun kuljetuksissa ei ole kyse mikään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan 4 kohdassa säädetty tilanne (joihin asetusta ei sovellettaisi), ko. poikkeus ei ole liikenteenharjoittaja-asetuksen mukainen.

Ilman tavaraliikennelupaa saa kuitenkin Suomen sisäisissä kuljetuksissa kuljettaa tavaraa traktorilla, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Tavaraa saa kuljettaa myös henkilöliikenneluvan haltija linja-autolla. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voidaan vapauttaa luvanvaraisuudesta muu sellainen Suomen sisäinen tavaran kuljettaminen, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettavien tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

ELY-keskus esittää, että 3 momentissa esitetty henkilöliikenneluvan haltijan oikeus kuljettaa tavaraa linja-autolla joko poistetaan tai säädöstä muutetaan siten, että siinä rajoitetaan kuljetettavan tavaran kilomäärää, koska säädös esitetyssä muodossa ei ole EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukainen**.** Esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että ”EU:n lainsäädännöstä seuraa, että henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen tarvitaan kumpaankin oma erillinen lupadokumentti. Luvan myöntämisen kriteerit ovat kummassakin tilanteessa samat ja niitä voidaan myös hakea yhtä aikaa.”

Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittajalla tulee asetuksen 3 artiklan mukaan olla vaadittava ammatillinen pätevyys. Ammatillisen pätevyyden vaatimuksen täyttääkseen yrityksen liikenteestä vastaavalla henkilöllä tulee olla asetuksen liitteessä I olevassa 1 osassa säädettyä tasoa vastaavat tiedot kyseisessä osassa luetelluissa aihepiireissä. Aihepiirit poikkeavat toisistaan maanteiden tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen osalta. Näin ollen tavaraliikenteen harjoittamiseen ja henkilöliikenteen harjoittamiseen oikeuttavien lupien myöntämisen edellytykset eivät ole täysin samat, eikä siten ole asetuksen mukaista, että henkilöiden kuljettamiseen annettu lupa oikeuttaisi myös tavaraliikenteen harjoittamiseen.

ELY-keskus esittää, että pykälään lisätään uusi momentti, joka vastaa sisällöltään nykyisen tavaraliikennelain 5 §:n 2 momenttia. Säädös helpottaisi kuljetuksen suorittajan määrittelemistä liikenteen valvonnan yhteydessä.

II osa 1 luku, 2 § Taksiliikenne

Taksiliikenteen harjoittamiseen tarvitaan taksiliikennelupa tai 1 §:ssä tarkoitettu henkilö- tai tavaraliikennelupa, jonka haltija on ilmoittanut Liikenteen turvallisuusvirastolle harjoittavansa taksiliikennettä.

Esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa (s. 136) ei viitata lainkaan tavaraliikennelupaan, ainoastaan henkilöliikennelupaan. Tavaraliikennelupaa koskeva viittaus esitetään lisättäväksi myös esityksen perusteluihin.

ELY-keskuksen mielestä esitettyä ilmoitusmenettelyä (jonka sisällöstä tai menettelystä ei säädetä tarkemmin) toimivampi ratkaisu olisi vapauttaa taksiliikenne harjoitettavaksi suoraan em. liikennelupien nojalla. Jatkossa ei liene tarkoituksenmukaista valvoa, onko lupaehdot täyttävä toimija tehnyt ilmoituksen vai ei ja mitä seuraamuksia ilmoittamatta jättämisellä voisi olla. Toinen ja selkeämpi vaihtoehto olisi se, että em. liikennelupien haltijat velvoitetaan hakemaan erikseen taksilupa. Jos kumpaakaan näistä ei pidetä perusteltuna, ELY-keskus esittää pykälään lisättäväksi määräyksenantovaltuuden Liikenteen turvallisuusvirastolle. Säädösmuutosten vaikuttavuuden arvioimiseksi on tarpeen, että taksiliikennettä harjoittavien on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle myös se, kuinka monella ja millaisilla ajoneuvoilla taksiliikennettä harjoitetaan sekä mitkä ovat taksiliikennetoiminnan tuotot.

II osa 1 luku, 3 § Henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan

luonnolliselle henkilölle:
2) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädetyt maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset;

> Esitetyssä 2 kohdassa viitataan virheellisesti ”maanteiden henkilöliikenteen harjoittajaan” kun oikea termi on sekä henkilö- että tavaraliikennettä koskeva ”maantieliikenteen ammatin harjoittaja.” Toisekseen mainituista artikloista puuttuu kokonaan vakavaraisuutta koskeva 7 artikla. Ko. artikla on sisällytettävä lainkohtaan, sillä kaikkien yritysten on täytettävä luvan myöntämisen edellytykset riippumatta niiden yritysmuodosta. Luonnollisia henkilöitä (yksityisiä elinkeinonharjoittajia eli toiminimiä) koskevat samat vaatimukset kuin oikeushenkilöitä. ELY-keskuksen mielestä tässä kohdin olisi itse asiassa täsmällisempää viitata liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklaan, jossa säädetään kaikki neljä yleisedellytystä: tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka, hyvä maine, asianmukainen vakavaraisuus ja vaadittava ammatillinen pätevyys. Toinen vaihtoehto olisi viitata liikenteenharjoittaja-asetuksen artikloihin 4-8.

3) jota tai jonka määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain (746/2012) 2 luvun 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana

> ELY-keskus esittää 3 kohdasta poistettavaksi sanat ”sen toimiessa”, jotta säädöksen avulla kyetään tehokkaasti puuttumaan myös niihin tilanteisiin, jossa toiminnan jatkamiseksi on jo perustettu uusi yritys ja aiempi yritys asetetaan konkurssiin vasta, kun se on jo lopettanut toimintansa.

7) jos 3-6 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

> ELY-keskus esittää viittausta ”3-6” muutettavaksi muotoon ”3 ja 6”. Säädös esitetyssä muodossa viittaa tarpeettomasti myös 5 kohtaan, jolloin ilmeistä sopimattomuutta olisi arvioitava myös liiketoimintakieltoon asetetun hakijan kohdalla. Kohtaan 4 ei ole myöskään tarpeellista viitata, koska ko. kohta pitää sisältää jo sellaisenaan velvoitteen arvioida todettuja puutteita suhteessa hakijan maksukykyyn.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta henkilöliikenneluvan ja tavaraliikenneluvan oikeushenkilölle:
1) joka täyttää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 ja 6–8 artiklassa säädetyt maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista ja ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset;

> Esitetyssä lainkohdassa toistuu sama virhe viittauksessa ”maanteiden henkilöliikenteen harjoittajaan.” Tässä oikeushenkilömuotoiselta (yhtiöltä) edellytetään vakavaraisuutta, jota luonnolliselta henkilöltä ei edellisessä momentissa edellytetty. Viittaus liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklaan on tässäkin kohdassa täsmällisempi.

2) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

> ELY-keskus esittää ”sen toimiessa” -mainintaa poistettavaksi samoin perusteluin kuin edellä.

4) jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

> ELY-keskus esittää kohdan 4 poistamista kokonaan, koska liiketoimintakieltoon määrätty ei liiketoimintakiellosta annetun lain 4 §:n mukaan saa olla avoimen yhtiön yhtiömiehenä tai

kommandiittiyhtiön vastuunalaisena yhtiömiehenä taikka eurooppalaisen taloudellisen etuyhtymän henkilöjäsenenä eikä olla yhteisön tai säätiön hallituksen jäsenenä, varajäsenenä, toimitusjohtajana taikka muussa niihin rinnastettavassa asemassa yhteisössä tai säätiössä.

5) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin; ja

ELY-keskus esittää 5 kohtaa muutettavaksi siten, että siinä huomioidaan myös hakijan/luvanhaltijan sijaan sen toimivalle johdolle määrätyt seuraamukset ko. kaltaisista laiminlyönneistä**.**

6) jos 2-5 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

ELY-keskus esittää viittausta ”2-5” muutettavaksi muotoon ”2 ja 5” samoin perusteluin kuin edellä.

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, henkilö- ja tavaraliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö täyttää 1 momentin 2 ja 5 kohdan edellytykset. Lisäksi luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 6 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia.

1 momentin 2 kohta säätää ammatillisesta pätevyydestä ja hyvämaineisuudesta, 5 kohta puolestaan liiketoimintakiellosta. Esityksen mukaan liikenteestä vastaavan henkilön ei tarvitsisi siten olla lainkaan täysi-ikäinen tai -valtainen, josta säädetään 1 momentin 1 kohdassa. ELY-keskuksen mielestä tämä momentti on muotoiltava uudelleen siten, että liikenteestä vastaavan henkilön edellytykset (täysi-ikäisyys ja -valtaisuus, hyvä maine sekä liiketoimintakieltoon määräämistä koskeva maininta) tulevat huomioiduksi ja selvemmin ilmi. Liikenteestä vastaavalta henkilöltä ei voida liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaan edellyttää vakavaraisuutta, joten viittaus ko. asetuksen 7 artiklaan (joka sisältyisi korjattuun 2 momenttiin) ei tule tässä kyseeseen.

II osa 1 luku, 4 § Taksiliikenneluvan myöntäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan luonnolliselle henkilölle:
3) jonka tässä laissa tarkoitettua lupaa ei ole peruutettu VI osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana;

ELY-keskus esittää kohtaa muutettavaksi siten, että siinä huomioidaan mahdollisuus kiertää säädöstä yhtiömuotoa muuttamalla.

4) jota tai jonka määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

ELY-keskus esittää kohdasta poistettavaksi sanat ”sen toimiessa” samoin perusteluin kuin edellä.

8) jos 3-7 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

ELY-keskus esittää viittauksen ”3-7” muutettavaksi muotoon ”3, 4 ja 7” samoin perusteluin kuin edellä 3 §:n 1 momentin vastaavassa kohdassa.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää hakemuksesta taksiliikenneluvan oikeushenkilölle:
1) joka on 7 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen;

ELY-keskus esittää kohtaa muutettavaksi siten, että siinä viitataan 7 §:n 1 ja 3 momentteihin.

2) jonka liikennelupaa ei ole peruutettu VI osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana;

ELY-keskus esittää kohtaa muutettavaksi siten, että siinä huomioidaan mahdollisuus kiertää säädöstä yhtiömuotoa muuttamalla.

3) jota tai jonka Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:ssä tarkoitettua organisaatiohenkilöä taikka näiden määräämisvallassa arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 §:ssä tarkoitetulla tavalla olevaa yhteisöä ei ole asetettu konkurssiin sen toimiessa henkilö-, taksi- tai tavaraliikennelupaa vaativalla toimialalla kahden viimeisimmän vuoden aikana;

ELY-keskus esittää kohdasta poistettavaksi sanat ”sen toimiessa” samoin perusteluin kuin edellä.

5) jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon;

ELY-keskus esittää kohdan poistamista kokonaan samoin perustein kuin edellä 3 §:n 1 momentin vastaavassa kohdassa.

6) jota ei ole lainvoimaisella tuomiolla todettu syylliseksi tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehtyyn työsuhteeseen perustuvien, määrältään ja perusteeltaan selvien saatavien maksamisen laiminlyöntiin; ja

ELY-keskus esittää kohtaa muutettavaksi siten, että siinä huomioidaan myös hakijan/luvanhaltijan sijaan sen toimivalle johdolle määrätyt seuraamukset ko. kaltaisista laiminlyönneistä.

7) jos 2-6 kohdassa mainittu tai siihen välittömästi verrattavissa oleva aikaisempi toiminta ei osoita hakijaa ilmeisen sopimattomaksi harjoittamaan tässä laissa tarkoitettua luvanvaraista toimintaa.

ELY-keskus esittää kohtaa viittausta ”2-6” muutettavaksi muotoon ”2, 3 ja 6” samoin perusteluin kuin edellä 3 §:n 1 momentissa vastaavassa kohdassa.

Sen lisäksi, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on, että luvanhakijalla on tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka Suomessa ja luvanhakijan nimeämä liikenteestä vastaava henkilö on 6 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineinen. Myös luvan hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten on oltava 6 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisia.

Tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka Suomessa tarkoittaa paitsi yrityksen fyysisiä toimitiloja myös sitä, että yritys rekisteröityy kaupparekisteriin ja Verohallinnon alv- sekä ennakkoperintärekistereihin. Tämä vaatimus on perusteltu ja on linjassa muita liikennelupia koskevien vaatimusten kanssa.

Yksityiskohtaisissa perusteluissa (s. 138) todetaan, että taksiliikennelupa muutetaan ajoneuvokohtaisesta luvasta toimijakohtaiseksi luvaksi. Tavara- tai henkilöliikennelupa myönnetään edelleen ilmeisesti yhteisölupina (päälupa ja ao. määrä ajoneuvokohtaisia oikeaksi todistet-

tuja jäljennöksiä). ELY-keskuksen mielestä ajoneuvokohtainen lupa olisi mm. liikenteen valvonnan kannalta perusteltu ratkaisu myös taksiliikenneluvissa. Samoin, jos tarkoituksena on seurata esimerkiksi taksiliikenteessä toimivien ajoneuvojen määrän kehitystä.

II osa 1 luku, 5 § Liikenteestä vastaava henkilö

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijalla on oltava liikenteestä vastaava henkilö, joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaa yrityksen liikenteenharjoittamista ja edustaa yritystä, jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta muuta johdu. Konsernissa tai siihen verrattavassa yhtymässä voidaan sama henkilö nimetä useamman oikeushenkilön liikenteestä vastaavaksi henkilöksi.

ELY-keskus esittää jälkimmäisen virkkeen poistamista ja sen korvaamista nykyisen tavaraliikennelain 16 § säädöksillä. Lisäksi säädöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että mainittu 16 §:n mukainen rajoitus koskee vain tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoita.

Korvaamalla tavaraliikennelain säädös nykyisen tavaraliikennelain 16 §:n 1 ja 2 momentin säädöksillä kyetään jo riittävällä tavalla varmistamaan tosiasiallisen tehtävän hoitamisen valvonta. Käytännössä valtaosassa hakemustilanteita, joissa esitetään samaa henkilöä useamman yrityksen liikenteestä vastaavaksi, esitettävällä henkilöllä on olemassa tosiasiallinen yhteys molempiin tai jokaiseen oikeushenkilöön usein niiden omistajana tai osakkaana. Nykyinen konsernisääntö on johtaa myös tilanteisiin, joissa yhteisesti johdetuille luvanhaltijayrityksille, joilla on samat omistajat/osakkaat ja johto, mutta jotka eivät vakiintuneen konsernimääritelmän mukaan muodosta konsernia tai siihen verrattavaa yhtymää, ei voida hyväksyä samaa liikenteestä vastaavaa henkilöä. Konsernisäännön laajentamisen koskemaan myös henkilö- ja taksiliikenneluvan haltijoita, jotka eivät ole nykyisin voimassa olevien lakien perusteella sen piirissä olleet, voidaan lisäksi katsoa olevan liikennekaaren tavoitteiden vastaista lisäsääntelyä.

II osa 1 luku, 6 § Luonnollisen henkilön hyvä maine

Liikenteestä vastaava henkilö tai luvan hakijana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö ei ole hyvämaineinen, jos:
1) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomisesta taikka EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa mainittujen säännösten rikkomisesta;
2) hänelle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa vähintään neljästä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta vakavasta rikkomuksesta; taikka
3) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vankeus- tai sakkorangaistukseen taikka hänelle on määrätty seuraamuksia yhteensä vähintään neljästä 1 tai 2 kohdassa tarkoitetusta teosta.

Ensimmäisen momentin muotoilu vaatii ELY-keskuksen mielestä vielä hiomista. Pykälän yksityiskohtaisten perustelujen (s. 140) mukaan 1 momentti vastaa joukko- ja tavaraliikennelakien säädöstä lukuun ottamatta lukuun ottamatta vaatimusta siitä, ettei henkilöä saisi olla viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen rikoksesta riippumatta rikoksen laadusta. Esityksen mukaan vankeusrangaistus tulee tarkasteltavaksi silloin, kun kyse on työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, kiskontaa, liikenteen harjoittamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomisesta. ELY-keskus toteaa sekä taksi-, joukko- että tavaraliikennelain sisältävän hyvämaineisuutta koskevissa pykälissä jo nykyisellään vaatimuksen ns. ilmeisen sopimattomuuden arvioinnista vankeusrangaistuksen osalta. Vankeusrangaistuksia ei siten ole lupahallinnossa käsitelty rikoksen laadusta riippumatta samalla tavoin tai

mitenkään kategorisesti. Huomioitavien aihepiirien listaaminen on siten tässä kohdin tarpeetonta, varsinkin kun pykälän 2 momentissa säädetään edelleen erikseen ilmeistä sopimattomuutta ilmentävistä seikoista.

1 momentin 1 kohdassa ei täsmennetä, mitä tuomioita siinä tarkoitetaan. 2 kohdassa säädetään muista määrätyistä seuraamuksista, jotka siis eivät ole sakkoja tai vankeusrangaistuksia. 3 kohdassa säädetään edelleen huomioon otettavaksi, jos henkilö on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vankeus- tai sakkorangaistukseen taikka hänelle on määrätty seuraamuksia yhteensä vähintään neljästä 1 tai 2 kohdassa tarkoitetusta teosta. Vankeusrangaistuksen tarkastelujakso on lyhennetty nykyisestä viidestä vuodesta kahteen vuoteen, mutta tälle muutokselle ei esitetä mitään perusteluja. Kahden vuoden tarkastelujakso saattaisikin johtaa perin erikoisiin lopputulemiin: jos henkilö olisi tuomittu esim. kolmen vuoden ehdottomaan vankeusrangaistukseen törkeistä talousrikoksista, hän olisi tämän esityksen mukaan hyvämaineinen jo vankeusaikanaan. 3 kohdan sanamuoto viittaa lisäksi siihen, että vankeusrangaistukset lasketaan samanarvoisiksi sakkojen ja muiden määrättyjen seuraamusten kanssa ja näitä olisi yhteensä oltava vähintään neljä kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana.

ELY-keskus toteaa pykälän 1 momentin sanamuodon olevan tarpeettoman vaikeaselkoinen ja esittää sen yksinkertaistamista. Samalla pykälässä on otettava huomioon 1.1.2017 voimaan tuleva EU:n komission asetus 403/2016, jossa säädetään kaikkia jäsenvaltioita sitovasti unionin sellaisten sääntöjen vakavien rikkomusten osalta, jotka voivat johtaa maantieliikenteen harjoittajan hyvämaineisuuden menettämiseen.

II osa 1 luku, 7 § Oikeushenkilön hyvä maine

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan hakijana tai luvan haltijana oleva oikeushenkilö ei ole hyvämaineinen, jos:
1) se on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteisösakkoon; tai
2) sen toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies ei täytä 6 §:ssä säädettyä hyvän maineen vaatimusta.

Oikeushenkilöä on kuitenkin pidettävä hyvämaineisena, jos 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun tuomion perustana oleva teko ei osoita hakijan olevan 6 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla ilmeisen sopimaton harjoittamaan ammattimaista liikennettä.

Pykälä on muuten toimiva, mutta sen yksityiskohtaisissa perusteluissa (s. 140) todetaan, että henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan osalta hyvämaineisuusvaatimuksesta säädetään myös liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa. Tarkoitetaanko tässä, että ko. artiklaa ei sovellettaisi oikeushenkilömuotoisiin taksiluvan haltijoihin? Edellisessä pykälässä, jossa säädetään luonnollisen henkilön hyvästä maineesta taksiluvan haltijana, edellytetään kuitenkin myös liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan sisältämien seikkojen huomioimista.

II osa 1 luku, 8 § Luvan voimassaolo

Taksiliikennelupa on voimassa toistaiseksi. Henkilö- ja tavaraliikenneluvat ovat voimassa 10 vuotta myöntämispäivämäärästä.

ELY-keskus esittää pykälään lisättäväksi nykyisen tavaraliikennelain 18 §:n mukaisesti mainintaa siitä, että lupaa ei saa luovuttaa toisen käytettäväksi. Samoin pykälään olisi lisättävä myös maininta rekisterimerkinnästä, joka voisi olla toistaiseksi voimassaoleva.

II osa 1 luku, 9 § Luvan muuttaminen ja uusiminen

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikennelupaa voidaan muuttaa tai lupa uusia Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtävästä hakemuksesta. Luvan uusimiseen sovelletaan, mitä luvan myöntämisestä säädetään. Luvan muuttamisessa on huomioitava 3-7 §:ssä säädetyt luvan myöntämisen edellytykset siltä osin kuin niillä on vaikutusta luvan muuttamiseen.

Jos henkilö- tai tavaraliikenneluvan uusimista koskeva hakemus on pantu vireille viimeistään kuukautta ennen luvan viimeistä voimassaolopäivää, uusittavalla luvalla saa jatkaa liikennettä asian ratkaisemiseen saakka.

> ELY-keskus esittää kohtaa täsmennettäväksi siten, että liikennöintioikeus uudistettavan luvan nojalla jatkuisi asian lainvoimaiseen ratkaisemiseen saakka.

Luvan haltijan on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuneista muutoksista.

> Luvan haltijalle säädetään esityksessä velvoite ilmoittaa viipymättä luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuneista muutoksista, kuten esim. velvoitteiden hoitamisen tilanteesta, vakavaraisuuden vaatimuksen täyttymisestä, hyvämaineisuuden menetyksestä tai ammatillisen pätevyyden menetyksestä. Ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönnistä ei kuitenkaan säädetä mitään seuraamuksia.
>
> ELY-keskuksen mielestä luvanhaltijoiden omaan ilmoitukseen perustuvaa valvontaa ei voida mitenkään pitää riittävänä eikä tämän ilmoituksen varaan valvontaa ole ilmeisesti tarkoituskaan laskea. Lupahallintotyössä vuosien mittaan saatujen kokemusten mukaan luvan haltijat eivät oikeastaan koskaan ilmoita omaehtoisesti esim. hyvämaineisuutensa menetystä tai hoitamatta jääneitä verovelvoitteitaan. Tämä onkin ymmärrettävää, sillä kukapa haluaisi ehdoin tahdoin vaarantaa oman elinkeinolupansa voimassaolon. Jos ja kun lupaehtojen täyttymisen valvonta halutaan pitää edelleen uskottavalla tasolla, Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä on huolehtia valvonnan järjestämisestä määräajoin. Nykyiset sähköiset yhteydet rekisteriviranomaisiin nopeuttavat tehtävien tarkastuksia huomattavasti, eikä niistä aiheudu kohtuuttomia kustannuksia tai kohtuutonta hallinnollista taakkaa.

II osa 1 luku, 11 § Riskiyritys

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuna riskiyrityksenä pidetään henkilö- ja tavaraliikenneluvanhaltijaa, joka on tuomittu rangaistukseen tai jolle on määrätty seuraamuksia 6 §:n 1 momentissa tai 7 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainittujen lainkohtien mukainen. Riskiyrityksenä pidetään myös henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijaa, jonka liikenteestä vastaava henkilö, toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies on tuomittu rangaistukseen tai jonka liikenteestä vastaavalle henkilölle, toimitusjohtajalle tai vastuunalaiselle yhtiömiehelle on määrätty seuraamuksia 6 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista ja näiden tekojen määrä on mainitun lainkohdan mukainen.

Henkilö- ja tavaraliikenneluvanhaltija lakkaa olemasta riskiyritys, jos sitä tai sen liikenteestä vastaavaa henkilöä, toimitusjohtajaa ja vastuunalaista yhtiömiestä ei viimeksi kuluneen vuoden aikana ole tuomittu uusista rikoksista tai rikkomuksista tai jos rikosten ja rikkomusten kokonaismäärä on laskenut alle sen, mitä 6 §:n 1 momentissa tai 7 §:n 1 momentissa säädetään.

> ELY-keskus viittaa aiemmin 6 §:ssä mainittuun komission asetukseen 403/2016, joka on huomioitava tässäkin yhteydessä. Yrityksen riskiluokitusta määriteltäessä on otettava huomioon muidenkin kuin pykälässä lueteltujen hyvämaineisuuspiiriin kuuluvien henkilöiden rikkomukset. Käytännössä kaikki yritysten käyttämien kuljettajien tekemät rikkomukset voivat johtaa riskiyritysmerkintään ja jopa yrityksen hyvämaisuuden menetykseen.

II osa 1 luku, 12 § Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

Tavarankuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on ennen kuljetuksesta sopimista selvitettävä, että:
1) kuljetuksen suorittajalla on tarvittava lupa tai oikeus suorittaa kuljetus maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 (*EU:n tavaraliikenneasetus)* tarkoitettuna kabotaasiliikenteenä; ja

> ELY-keskus esittää kohtaan lisättäväksi kuljetuksen suorittajan oikeus suorittaa kuljetus ilman lupaa ja 14 §:n mukaisen rekisteröitymisvelvollisuuden perusteella sekä tarkennettavaksi, mitä tarvittavalla luvalla tarkoitetaan. Tilaajavastuusäädösten ulottaminen liikennelupavelvoitteesta vapautettuihin ja 14 §:n mukaisiin rekisteröitymisvelvollisiin voidaan perustellusti pitää keinona torjua harmaata taloutta, kun huomioidaan säädökseen sisältyvä velvoite tarkistaa myös kuljetuksen suorittajan rekisteröityminen arvonlisäverovelvolliseksi.

II osa 1 luku, 13 § Välityspalvelun tarjoajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus

Välityspalvelun tarjoajan on varmistettava, että kuljetuksesta vastaavalla kuljetustoiminnan harjoittajalla on tarvittava taksi-, henkilö- tai tavaraliikennelupa.

Välityspalvelun tarjoajan tai sen Suomessa olevan edustajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosittain tammikuun loppuun mennessä kokonaissummat korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista, ellei kyseinen tieto ole viranomaisen saatavilla Verohallinnolle tehdyn vastaavan ilmoituksen perusteella.

> ELY-keskus toteaa hieman erikoiseksi ratkaisuksi sen, että välityspalvelun tarjoajalla on ilmoitusvelvollisuus korvausten kokonaissummista, mutta sen ei tarvitse ilmoittautua mihinkään. Tällainen rakenne johtaa siihen, että Liikenteen turvallisuusvirastolla ei ole tietoa välityspalveluiden tarjoajista, joten 1 momenttia ei voida edes valvoa. Yksittäisen liikenteenharjoittajan ei myöskään ole pakko liittyä mihinkään välityspalveluun, jollei hän niin halua. Huomioitava on myös se, että välityspalvelun tarjoaja (jos siis puhutaan nykyisistä taksien tilausvälityskeskuksista) ei vastaa korvausten tilittämisestä kuljetusyrityksille. Tämän hoitavat maksuliikenteestä vastaavat tahot.

II osa 1 luku, 14 § Rekisteröitymisvelvollisuus

Palveluntarjoajan, joka harjoittaa ammattimaista tavaran kuljettamista tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2 000 kiloa ja enintään 3 500 kiloa, on rekisteröidyttävä Liikenteen turvallisuusvirastoon. Rekisteröitymisvelvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos toimintaan ei vaadita lupaa 1 §:n 3 momentin nojalla.

> Kokonaismassaltaan alle 3½ -tonnisten ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien (lähinnä suuret henkilöautot ja pakettiautot) vapauttaminen liikenneluvan tarpeesta on mahdollista liikenteenharjoittaja-asetuksen perusteella. Yrityksiltä edellytetään rekisteröintiä, mutta tämän velvoitteen laiminlyönnistä ei ole säädetty seuraamuksia. Epäselvää on myös se, onko yrityksen poistaminen rekisteristä mahdollista/suotavaa/pakollista esim. velvoitteiden hoitamatta jättämisen perusteella tai jostain muusta syystä.
>
> Esityksen mukaan ”liikennekaaren ensimmäisen vaiheen esityksellä kevennettäisiin merkittävällä tavalla tieliikenteen palveluiden tarjoamista koskevaa sääntelyä ja vähennettäisiin toimijoiden hallinnollista taakkaa. Esityksellä luotaisiin tasapuoliset toimintaedellytykset nykyisille ja uusille markkinoilla toimijoille.”. Lisäksi esityksessä todetaan, että kuorma-autot, pakettiautot ja traktorit kilpailevat lähtökohtaisesti eri kuljetuksista. Näin varmasti onkin, mutta se ei muuta kuitenkaan sitä tosiseikkaa, että samalla toimialalla toimivilla ei ole tasapuolisia

toimintaedellytyksiä, jos pakettiautoilla tehtävät kuljetukset edellyttävät liikenneluvan sijasta ainoastaan rekisteröitymistä, eikä rekisterimerkinnän tekemiselle aseteta minkäänlaisia ehtoja. Esitetty rekisteröitymisvelvollisuus ilman ehtoja mahdollistaa myös sen, että yrityksen, jonka tavaraliikennelupahakemus on hylätty tai jonka tavaraliikenneluvat on viranomaisen toimesta peruutettu esim. verovelvoitteiden laiminlyönneistä johtuen, on mahdollista aloittaa tai jatkaa kaupallisen kuljetustoiminnan harjoittamista pakettiautolla ja siten kilpailla samoilla kuljetusmarkkinoilla tavaraliikenneluvan haltijoiden kanssa.

Pakettiautoilla tapahtuvien kuljetusten vapauttaminen tavaraliikenneluvasta ja siirtyminen rekisteröitymisvelvollisuuteen ilman ehtoja merkinnän tekemiselle on myös ristiriidassa EU:n pyrkimysten kanssa tuoda luvanvaraisuuden rajaa alaspäin. Tempoilevan lupapolitiikan, jossa liikennelupavelvoitteesta vapauttamisen jälkeen ollaan mahdollisesti muuttuvan EU-lainsäädännön myötä pakotettuja palamaan pakettiautoilla tapahtuvien kuljetusten luvanvaraisuuteen, ei voida katsoa olevan alalla toimivien yritysten kannalta järkevää ja tarkoituksenmukaista.

Pakettiautoilla tapahtuvien kuljetusten rekisterimerkinnän tekemiselle olisi mahdollista asettaa tavaraliikenneluvan myöntämistä kevyemmät edellytykset ja jättää vaatimuksista pois esim. vakavaraisuuden osoittaminen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 7 artiklan mukaisesti ja ammatillisen pätevyyden osoittaminen asetuksen 8 artiklan mukaisesti. Ammatillinen pätevyys tulisi kuitenkin osoittaa, mutta sen osoittamiseksi riittäisi todistus, joka osoittaa yrityksen liikenteestä vastaavalla olevan maanteiden kansallisen tavaraliikenteen harjoittamista varten riittävän ammatillisen pätevyyden (esim. todistus kotimaan tavaraliikenteen yrittäjäkurssin tai traktoriliikenteen yrittäjäkurssin suorittamisesta). Pakettiautoilla tapahtuvia kaupallisia kuljetuksia suorittavan yrityksen ja samalla myös lupaviranomaisen hallinnollista taakkaa keventäisi se, jos kyseessä olisi toistaiseksi voimassa oleva rekisterimerkintä, josta ei toimitettaisi lupa-asiakirjoja. Merkinnän tekemättä jättämisestä tai merkinnän poistamisesta tehtäisiin kuitenkin aina kirjallinen päätös, johon olisi mahdollista hakea muutosta siten kuin VI osan 1 luvussa säädetään. Merkintä olisi toimijakohtainen, eikä se siten rajoittaisi kuljetuksissa käytettävien ajoneuvojen määrää. Kuljetuksen suorittajaa koskeva rekisteröitymismerkintä tulisi kuitenkin käydä ilmi kansalliseen liikenneluparekisteriin julkista käyttöliittymää käyttäen tehdyn kyselyn tuloksena, jolloin sekä kuljetusten tilaajien, että viranomaisten olisi mahdollista tarkistaa, että yritys on täyttänyt lainkohdan rekisteröitymisvaatimuksen ja on merkinnän saadakseen täyttänyt vastaavat vaatimukset esim. velvoitteiden asianmukaisen hoitamisen suhteen kuin voimassa olevan tavaraliikenneluvan haltijat.

II osa 1 luku, 15 § Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan ja 14 §:ssä tarkoitetun palveluntarjoajan on huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä ajoneuvo on rekisteröity ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuun rekisteriin.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen tilapäisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

Tämä on sinänsä hyvä ja tarpeellinen säännös, jolla voidaan ehkäistä epätervettä kilpailua. Avoimeksi jää se, mikä taho tätä valvoo ja mitä laiminlyönnistä seuraa? Ajoneuvon omistajalla tai sen haltijalla ei ole jatkossa merkitystä. 2 momentin mukaan korvaavan ajoneuvon ei tarvitse olla rekisteröity. Tätä ilmaisua lienee tarpeen tarkentaa hieman.

ELY-keskus esittää pykälään lisättäväksi uuden 2 momentin, jossa säädetään, että tässä laissa luvanvaraisiksi säädetyissä tai rekisteröitymistä edellyttävissä kuljetuksissa käytetty ajoneuvo tulee ajoneuvorekisterin mukaan olla kuljetuksen suorittajan yksinomaisessa hallinnassa tai kuljetuksen suorittajan käytössä kirjallisen vuokrasopimuksen nojalla. Pykälä esi-

tetyssä muodossaan ei koske tavaraliikenteen harjoittajiksi rekisteröityneitä. Seikka on omiaan hankaloittamaan kuljetuksen suorittajan määrittelemistä liikenteen valvonnan yhteydessä.

II osa 3 luku, 2 § Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen

Henkilö- ja taksiliikenneluvan haltijan on huolehdittava, että sen lukuun ajava taksinkuljettaja täyttää 1 §:n 1 momentissa säädetyt vaatimukset eikä ole syyllistynyt mainitun pykälän 2 momentissa tarkoitettuihin tekoihin eikä häntä koske 2 momentissa tarkoitettu kielto. Tätä tarkoitusta varten luvan haltijan on tarkistettava kuljettajan korkeintaan kuusi kuukautta aikaisemmin annettu ote rikosrekisteristä. Rikosrekisteriote voidaan vaatia esitettäväksi enintään kerran vuodessa uudelleen, jos luvan haltijan on syytä epäillä, että kuljettaja olisi syyllistynyt tekoihin tai häntä koskee kielto, jotka estävät häntä toimimasta taksinkuljettajana.

ELY-keskus huomauttaa, että tavaraliikenneluvan haltijat ovat jääneet pois pykälästä.

IV osa 1 luku, 1 § Liikenteen turvallisuusvirasto yleisenä valvontaviranomaisena

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei tässä laissa muuta säädetä. Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi liikennejärjestelmän toimivuutta ja tämän lain vaikutuksia ja raportoi säännöllisesti liikennejärjestelmän tilasta.

ELY-keskus esittää pykälään lisättäväksi Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuuden säädetyn valvontavelvoitteen toteuttamiseksi.

IV osa 1 luku, 5 § EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun asiakirjan ja 2 kohdassa tarkoitetun todistuksen antaa yrityksen tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan poliisi.

ELY-keskus esittää lisättäväksi momentin alkuun se, että Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa pakolliseksi säädetyn tutkinnon, jonka hyväksytty suorittaminen osoittaa, että henkilö täyttää mainitussa asetuksessa säädetyt ammattitaitovaatimukset. Esitetään lisäksi, että pykälän 4 momentti siirretään 3 momentiksi ja 2 momentin viimeinen virke omaksi 4 momentikseen siten, että esityksessä oleva väärä viittaus 1 momentissa tarkoitettuun tutkintoon samalla korjataan.

ELY-keskus katsoo, että lukuun olisi lisättävä pykälä, jossa säädetään EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa tarkoitetuista toimivaltaisista viranomaisista.

IV osa 2 luku, 2 § Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot II osan I luvussa tarkoitetun luvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitetusta organisaatiohenkilöstä tai 1 kohdassa tarkoitetusta organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organisaatiohenkilöasemassa. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä, sakkorekisteriä sekä poliisiasiain tietojärjestelmää.

ELY-keskus esittää momentissa huomioitavaksi, että tiedonsaantioikeuden tulee kattaa myös tavaraliikenteen yhteisöluvan ja joukkoliikenteen yhteisöluvan hakemuskäsittelyssä ja luvanhaltijoiden valvonnassa tarvittavat tiedot, mikäli tavaraliikenneluvalla ja henkilöliikenneluvalla ei tarkoiteta em. yhteisölupia. Koska pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa viitataan tiedonsaantioikeuteen Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmästä, ehdotetaan mainitun rekisterin lisäämistä 4 momentin rekisteriluetteloon, mikäli siitä on tarpeen erikseen säätää. Myös holhousrekisteri olisi mainittava, koska henkilön täysivaltaisuus on tarkistettava hakemuksia käsitellessä.

V Osa 1 luku, 1 § Rekisterin tarkoitus ja rekisteriviranomainen

ELY-keskus esittää momentissa huomioitavaksi, että tiedonsaantioikeuden tulee kattaa myös tavaraliikenteen yhteisöluvan ja joukkoliikenteen yhteisöluvan hakemuskäsittelyssä ja luvanhaltijoiden valvonnassa tarvittavat tiedot, mikäli tavaraliikenneluvalla ja henkilöliikenneluvalla ei tarkoiteta em. yhteisölupia. Koska pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa viitataan tiedonsaantioikeuteen Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmästä, ehdotetaan mainitun rekisterin lisäämistä 4 momentin rekisteriluetteloon, mikäli siitä on tarpeen erikseen säätää.

ELY-keskus esittää lisättäväksi maininnan siitä, että kyseessä on EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan mukainen kansallinen sähköinen rekisteri. 3 momenttiin esitetään mainittavaksi lainkohdan koskevan henkilö- ja tavaraliikennelupiin liittyvien tietojen lisäksi myös tavaraliikenteen harjoittajaksi rekisteröityneen tietoja ja niiden luovuttamista.

V osa 1 luku, 2 § Rekisteriin merkittävät tiedot

ELY-keskus esittää pykälän 1 momentista poistettavaksi ensimmäinen virke ja ehdotetaan, että Liikenteen turvallisuusvirastolle annetaan määräyksenantovaltuus sen osalta, miten käytännössä toteutetaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 3 kohdassa säädetyt velvoitteet. Ehdotetaan pykälän 1 momenttiin lisättäväksi, että rekisterin julkiseen osaan merkitään luvanhaltijoiden tietojen lisäksi myös vastaavat tiedot tavaraliikenteen harjoittajaksi rekisteröityneestä. Esitetään lisäksi pykälän 1 momenttiin lisättäväksi tieto luvanhaltijan oikeudellisesta muodosta, koska se on yksi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 16 artiklan 2 kohdassa säädetyistä tiedoista, jotka rekisterissä ainakin tulee olla.

ELY-keskus esittää pykälän 2 momentin osalta, että oikeushenkilön omistussuhteita koskevien tietojen osalta säädetään, että ne tallennetaan vain siltä osin, kuin tallentaminen on tarpeen tehtävien hoitamiseksi.

V osa 1 luku, 3 § Tietojen säilyttäminen

ELY-keskus esittää pykälän 1 momentista poistettavaksi ensimmäinen virke. Luvanhaltijoiden tietojen poistaminen rekisteristä esitetyllä tavalla johtaa mm. siihen, että IV osan 1 luvun 5 §:ssä säädetyn 10 vuoden yhtämittaisen kokemuksen toteaminen ei ole jatkossa mahdollista viranomaisen toimesta. Lisäksi tietojen poistaminen on omiaan johtamaan hakijoiden hallinnollisen taakan kasvuun, kun hakijoilta joudutaan mahdollisesti edellyttämään ammatillisen pätevyyden osoittamista uudestaan todistusjäljennöksin.

V osa 1 luku, 5 § Muutoksista ilmoittaminen

ELY-keskuksen mielestä pykälän 1 momentin jälkimmäinen virke on poistettava, koska yhtiömiehiä koskevien tietojen osalta on kysymys luvan myöntämisen edellytyksiin liittyvistä seikoista ja niitä koskevien muutosten osalta on säädetty II osan 1 luvun 9 §:n 3 momentissa.

VI osa, 1 luku, 2 § - *Luvan peruuttaminen, huomautus ja varoitus*

ELY-keskus esittää, että momentin jälkimmäinen virke muotoillaan siten, että Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava liikennelupa luvanhaltijan pyynnöstä ja poistettava rekisterimerkintä tavaraliikenteen harjoittajaksi rekisteröityneen pyynnöstä. Esitetään pykälän 2 momenttia muutettavaksi seuraavalla tavalla 1 kohdan osalta: ”luvan haltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvan haltijan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä, eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä.”

Pykälän 1 momentin 2 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi seuraavalla tavalla: ”luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty, eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa tai todetut virheet ja puutteet eivät ole korjattavissa.”

Pykälän 3 momenttiin jäävää kahta virkettä ehdotetaan muutettavaksi siten, että sekä huomautus että varoitus on annettava kirjallisesti ja molemmista tehdään merkintä liikenneluparekisteriin.

VI osa, 1 luku, 4 § - *Muutoksenhaku*

ELY-keskus esittää, että pykälän 1 momenttia muutetaan siten, että siinä mainitaan myös tavaraliikenteen harjoittajaa koskevan rekisterimerkinnän peruuttaminen. Esitetään myös pykälän 3 momentin muuttamista vastaamaan nykyisen tavaraliikennelain 31 §:n 3 momenttia.

VII osa 1 luku, 3 § *Muut siirtymäsäännökset*

ELY-keskus esittää, että pykälän 1 momentin 2 kohtaa täsmennetään siten, että siinä luetellaan ne liikenneluvat, jotka katsotaan II osan 1 luvun 1 §:n mukaisiksi luviksi. Lisäksi ehdotetaan pykälän 2 momentin sanamuotojen tarkentamista, jotta lainkohdasta käy selkeästi ilmi, mikä on lainsäätäjän tahtotila kotimaan tavaraliikennelupien osalta.