Eduskunnan lakivaliokunnalle

ASIA: Asiantuntijalausunto koskien lakialoitetta LA 23/2023 vp

Suomen Pysäköintialan Liitto ry kiittää lakivaliokuntaa mahdollisuudesta lausua koskien lakialoitetta LA 23/2023 vp.

Suomen Pysäköintialan Liitto ry

Suomen Pysäköintialan Liitto ry ("SPAL") on valtakunnallinen pysäköintialan kattojärjestö. Yhdistyksen tarkoituksena on valvoa pysäköintialalla toimivien yritysten yleisiä ja yhteisiä etuja, aina kaupunkisuunnittelusta yksittäisiin projekteihin ja pysäköinninvalvontaan. Yhdistyksessä voivat olla jäseninä pysäköinnin operointia, pysäköinninvalvontaa ja pysäköintiin liittyviä palveluita tuottavat toimijat samoin kuin perintätoimintaa harjoittavat yritykset.

Yhdistys pyrkii aktiivisesti edistämään jäsentensä välistä yhteistoimintaa, kehittämään alan itsesääntelyä ja parantamaan alan yleisiä toimintaedellytyksiä sekä luomaan kansallisia ja kansainvälisiä yhteyksiä. Yhdistys seuraa alan taloudellista kehitystä ja lainsäädäntöä sekä tekee näihin liittyviä aloitteita, esityksiä ja antaa lausuntoja. Yhdistys ohjaa ja neuvoo jäseniään liiketoimintaan liittyvissä asioissa järjestämällä kokouksia, neuvontatilaisuuksia ja koulutusta sekä laatimalla tarvittavia asiaa koskevia selvityksiä ja julkaisuja. SPAL:n jäsenet ovat:

Aimo Park Finland Oy

EasyPark Oy

EuroPark Finland Oy

FLS Finland Oy

Greenlux Lighting Solutions Ltd

Hansab Oy

IGL-Technologies Oy

Kaskea Oy

NordicPark Oy

Parkpro Oy

ParkMan Oy

Parkkisähkö Oy

Parktech Finland Oy

Semel Oy

Simplyture Oy

SKIDATA

Smart Park Finland Oy

Swarco Finland Oy

Tapiola Paikoitus Oy

Vaasan Toripysäköinti Oy

WSP Finland Oy

Suomen Pysäköintialan Liitto ry kannattaa lain säätämistä koskien yksityistä pysäköinninvalvontaa

Tiivistyvä yhteiskuntarakenne ja yksityisautoilun lisääntyminen, erityisesti taajama-alueilla ja työpaikkakeskittymien ympäristössä, on johtanut haasteisiin pysäköintiin liittyen. Yksityisten alueiden ja pysäköintilaitosten, luvaton ja pysäköintiehtojen vastainen, hyödyntäminen pysäköintiin aiheuttaa sekä kiinteistönhaltijoille että kiinteistöllä toimiville elinkeinonharjoittajille huomattavaa haittaa ja taloudellista tappiota. Kiinteistönhaltijoiden ja -käyttäjien tarpeisiin vastaaminen on yksityisten pysäköinninvalvontapalveluja tarjoavien yritysten tehtävä.

Yksityistä pysäköinninvalvontaa koskevan lain säätäminen olisi tärkeää pysäköijien, kiinteistönhaltijoiden ja pysäköinninvalvontapalveluja tarjoavien toimijoiden oikeusturvan kannalta, ja vähentäisi käytännön toiminnassa esiin tulevia epäselvyyksiä ja ongelmatilanteita merkittävästi. Laintasoinen sääntely vähentäisi myös eri viranomaisiin, erityisesti kuluttajaviranomaisiin, kohdistuvaa kuormitusta.

SPAL on osallistunut yksityistä pysäköinninvalvontaa koskeneisiin lainsäädäntöhankkeisiin vuosina 2011 ja 2012, ja on käytettävissä, mikäli nyt kyseessä oleva lakialoite etenee lainvalmisteluun.

Yleiset huomiot koskien lakialoitetta LA 23/2023 vp

Yksityinen pysäköinninvalvonta on palvelu, jota tarjotaan kiinteistönhaltijoille. Yksityinen pysäköinninvalvontaa harjoittava yritys ei koskaan voi toimia kiinteistöllä ilman kiinteistönhaltijan pyyntöä ja sopimusta pysäköinninvalvonnan suorittamisesta. Yksityinen pysäköinninvalvonta liittyy myös erittäin usein kiinteästi pysäköinninoperointiin, jossa kiinteistönhaltijan tarpeiden mukaisen pysäköinnin toimivuuden edellytyksenä on pysäköinninvalvonnan olemassa olo.

Lakialoitteessa mainittu Ruotsin malli ja Ruotsin yksityistä pysäköinninvalvontaa koskeva laki ovat hyvä lähtökohta kansallisenkin lain säätämiseksi. Lakia säädettäessä on syytä myös hyödyntää Ruotsista saadut kokemukset paikallisen lain toimivuudesta ja oikeuskäytännöstä.

Toisin kuin lakialoitteessa olevassa lain nimessä todetaan, lain yksityisestä pysäköinninvalvonnasta ei tule kuitenkaan koskea vain pysäköintivalvontamaksua ja siihen liittyviä menettelyjä, vaan yksityistä pysäköinninvalvontatoimintaa, alan toimijoita, pysäköijiä sekä luoda näille oikeussuojakeinoja. Tämä olisi omiaan lisäämään kiinteistönhaltijoiden ja -käyttäjien, pysäköijien ja pysäköinninvalvontaa harjoittavien yritysten oikeusturvaa sekä selkeyttää toiminnan juridista kehystä.

SPAL haluaa nostaa esiin sen, että ajoneuvojen käyttö ja pysäköinti sekä niiden virheet perustuvat läheisesti tieliikennelakiin, jossa määritellään tarkasti liikenteessä ja ajoneuvojen käytössä noudatettavia sääntöjä. Lakialoitteessa olevaan terminologiaan, esimerkiksi valvontamaksun perimisen edellytyksenä olevasta olosuhteiden ja kuljettajan toiminnan kohtuullisuudesta ja pysäköinnin ehdon rikkomisen ei-vähämerkityksellisyydestä, tulee suhtautua

kriittisesti, jottei sääntelyllä luoda epäselvää oikeustilaa ja siten maaperää riidoille ja merkittävälle hallinnolliselle työlle.

Yksityiskohtaiset huomiot koskien lakialoitetta LA 23/2023 vp

Perustelut

Kappale 4:

Lakitekstissä tulee välttää tulkinnanvaraisia käsitteitä, kuten, "olosuhteisiin nähden kohtuullinen" ja "vähämerkityksellinen ehtojen rikkominen", koska ne ovat omiaan aiheuttamaan ongelmia käytännön tilanteissa. Alan yrityksille ja pysäköijille tulee olla selvää, mikä on sallittua ja mikä ei. Lisäksi tulee huomioida tieliikennelain määräykset, esimerkiksi kuinka ja miten pysäköintiaika tulee ilmoittaa, ja näitä tulee edellyttää myös laissa yksityisestä pysäköinninvalvonnasta. Tarkkarajaisesti määrittelemättömät termit voivat johtaa tulkintoihin onko pysäköintikiekon käyttäminen käytännössä pakollista vai ei.

Kappale 5:

Mikäli yksityisestä pysäköinnin valvonnasta säädetään laki, yksityinen pysäköintivalvonta ei perustuisi enää Korkeimman oikeuden ennakkopäätökseen hyväksytylle mallille, jossa pysäköintiä koskeva sopimus syntyy konkludenttisesti pysäköinninvalvontayrityksen ja ajoneuvoa kuljettavan henkilön välille, vaan velvollisuus suorittaa pysäköinninvalvontamaksu perustuisi lakiin. Tällöin ei ole esteitä säätää, Ruotsin lakia vastaavasti, että vastuussa pysäköinninvalvontamaksusta on ajoneuvon ajoneuvorekisteriin merkitty haltija. Pysäköinninvalvontamaksun kohde olisi näin ollen aina selvä.

Yleisesti voidaan todeta, että on loogista, että ajoneuvon haltijalla on vastuu ajoneuvon käyttämisestä myös silloin, kun kyse on ajoneuvon pysäköinnistä. Kuljettaja voidaan todentaa käytännössä vain kuvaamalla pysäköintialueelle ajavia ajoneuvoja ja niiden kuljettajia. Pysäköinninvalvontayrityksen mahdollisuudet selvittää kuljettajan henkilöllisyys kuvan perusteella ovat kuitenkin rajalliset juridisesti, taloudellisesti ja hallinnollisesti.

Tulee lisäksi huomata, että vain suurissa pysäköintilaitoksissa on tietty määrä sisäänajoja, kamerat voi asentaa sääoloilta suojaan ja kameroille saadaan tarvittavat tekniikka (sähkö, dataliikenne, jne.) ja niiden asentaminen on taloudellisesti järkevää. Ulkoalueilla, joihin on useita sisäänajoja eikä suojaa talvisilta sääoloilta voida järjestää tai tekniikka ole saatavilla, kameroiden asentaminen on teknisesti ja taloudellisesti käytännössä mahdotonta. Tämä johtaa siihen, että pienet ja/tai ulkona sijaitsevat kiinteistöjenhaltijoiden pysäköintialueet jäävät ilman

pysäköinninvalvontapalveluita, jos laissa säädetään kuljettaja, eikä haltija, vastuulliseksi valvontamaksusta.

Ajoneuvon haltijan vastuu valvontamaksusta vähentäisi erittäin merkittävästi riitoja sekä hallinnollista työtä pysäköinninvalvontayrityksiltä ja viranomaisilta. SPAL ei myöskään näe juridista eikä muuta käytännön perustetta sille, miksi tästä asiasta tulisi säätää Suomessa toisin kuin Ruotsissa.

1 § 2 momentti: "Julkisen paikan" määritelmä tulee olla selkeä, ja perustua muun lainsäädännön (esimerkiksi tieliikennelaki) määritelmiin.

2 § Määritelmien tarkastaminen tieliikennelain määritelmien kanssa on erityisen tärkeää lainvalmistelutyön aikana.

3 § 2 momentti: Pysäköinnin ehtojen "kohtuullisuus" tulee määritellä tarkasti. Esimerkiksi kohtuuttomuus ei voine kohdistua pysäköinnin hintaan, koska kohtuuttoman ehdon soveltaminen johtaisi 9 §:n mukaan vaatimukseen valvontamaksusta luopumiseen.

4 momentti: nyt esitetystä kirjoitusasusta voisi päätellä, että pysäköintikiekon käytön laiminlyönti ei voisi johtaa pysäköinninvalvontamaksuun. Tämä ei voine olla tarkoituksenmukaista. Kirjoitusasua lienee syytä tarkistaa ja selventää mitä momentissa tarkoitetaan, koska nykymuodossaan momentti johtaisi siihen, että pysäköintikiekon käyttö on vapaaehtoista, jos voi jälkikäteen todentaa miten on pysäköinyt. Tämä olisi omiaan aiheuttamaan runsaasti hallinnollista työtä, kun pysäköinninvalvontayrityksissä käsitellään lukuisia ja erilaisia selvityksiä pysäköijältä siitä, miten hän ei ole rikkonut pysäköinnin ehtoja.

4 § 2 momentti: Pysäköinninvalvontayritykset ovat kohdanneet tapauksia, joissa samalle ajoneuvon kuljettajalle on annettu yli sata pysäköinninvalvontamaksua jokapäiväisestä pysäköimisestä toisen vuokraamalle pysäköintipaikalle. Lain kirjaukset eivät saa edesauttaa pysäköinnin ehtojen noudattamiseen täysin välinpitämättömästi suhtautuvia jatkamaan toimintaansa. Nähdäksemme tätä ongelmaa ei käytännössä ratkaise mahdollisuus 3 momentin perusteella vaatia lisäksi vahingonkorvauslain mukaista korvausta, koska se edellyttää vahingonkorvauksen vaatimista mahdollisesti oikeudenkäynnissä ja oikeudenkäynnin kuluriskin kantamista.

5 § Viitataan edellä kohdassa "Perustelut, kappale 5" lausuttuun.

6 § Viitataan edellä kohdassa "Perustelut, kappale 5" lausuttuun.

7 § Kohta 2: Viitataan edellä kohdassa "Perustelut, kappale 5" lausuttuun. Todetaan lisäksi, että kuljettajan yksilöimiseksi tarvittavien tietojen esittäminen on mahdotonta, koska pysäköinninvalvontayritys ei niitä tiedä valvontamaksua asettaessaan.

Kohta 3: "Tekoajan" osalta pitää selventää mitä ajan hetkeä sillä tarkoitetaan. Ajan hetken tulee olla sellainen, jonka pysäköinninvalvontayritys voi valvontamaksussa esittää.

8 § Tässä tulee ottaa huomioon yleinen saatavia koskeva vanhentumissääntely ja yhdenmukaistaa aikamääreet tarvittaessa.

9 § Pykälässä esitetty "kohtuuttomuus" edellyttää määrittelyjä mitä kohtuuttomuus käytännössä tarkoittaa, jotta sitä voi noudattaa.

10 ja 11 § Näissä pykälissä mainitut menettelyt tulee valmistella osana sitä pykäläkokonaisuutta, jossa käsitellään yksityisen pysäköinninvalvontatoiminnan valvontaa ja sääntelyä.

Helsingissä, 6 päivänä kesäkuuta 2024

Kunnioittavasti,

Suomen Pysäköintialan Liitto ry

Juha Sirelius

Hallituksen puheenjohtaja

Puhelin 050 911 3401

Sähköposti juha.sirelius@aimopark.fi