

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettua lakia. Laissa ehdotetaan säädettäväksi Euroopan parlamentin ja neuvoston tavaraliikennelupia koskevan asetuksen ja liikenteenharjoittajia koskevan asetuksen mukaisista toimivaltaisista viranomaisista ja asetusten muusta soveltamisesta. Liikennelupajärjestelmän keskeiset säännökset säilyisivät entisellään.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi toimenpiteitä harmaan talouden estämiseksi. Lupaviranomaisen olisi vuosittain tarkastettava eri viranomaisilta saamiensa tietojen perusteella, täyttääkö liikenteenharjoittaja edelleen liikenneluvan saamisen edellytykset. Sen jäl-

keen lupaviranomaisen olisi ryhdyttävä ongelmatilanteissa toimenpiteisiin liikenneluvan peruuttamiseksi. Tässä yhteydessä yrityksiin voitaisiin tehdä tarkastuksia yrityksen toimipaikassa. Nämä ehdotukset perustuvat pääasiassa EU:n mainittuihin asetuksiin.

Lisäksi ehdotetaan vakavaraisuutta koskevan vaatimuksen kiristämistä, liiketoimintakiellon huomioon ottamista lupaa peruutettaessa, muidenkin yrityksessä toimivien henkilöiden kuin liikenteestä vastaavan hyvämaineisuuden tarkastamista sekä hyvämaineisuuden tarkastelujakson pidentämistä yhdestä kahteen vuoteen.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 4 päivänä joulukuuta 2011.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 JOHDANTO	3
2 NYKYTILA	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä EU:n ja ulkomaiden lainsäädäntö	5
2.3 Nykytilan arviointi	8
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	9
3.1 Tavoitteet	9
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	9
3.3 Keskeiset ehdotukset.....	10
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	14
4.1 Taloudelliset vaikutukset	14
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	14
4.3 Ympäristövaikutukset ja muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	15
5 ASIAN VALMISTELU.....	15
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	16
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	17
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	17
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	25
3 VOIMAANTULO.....	25
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	25
LAKIEHDOTUS	27
kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta.....	27
LIITE	36
RINNAKKAISTEKSTI.....	36
kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta.....	36

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta, jäljempänä EU:n liikenteenharjoittaja-asetus ja asetus (EY) N:o 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä, jäljempänä EU:n tavaraliikennelupa-asetus tulevat voimaan 4 päivänä joulukuuta 2011. Esityksessä ehdotetaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettua lakia (693/2006), jäljempänä tavaraliikennelaki, muutettavaksi säätämällä edellä mainittujen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten toimivaltaisista viranomaisista ja asetusten muusta soveltamisesta.

Eduskunta päätti 3 päivänä helmikuuta 2011 harmaan talouden estämiseksi tehtävistä toimenpiteistä eduskunnan tarkastusvaliokunnalle tehtyjen selvitysten ja valiokunnan käsittelyn jälkeen. Harmaan talouden torjumisen katsottiin edellyttävän laaja-alaisia toimenpiteitä. Tiekuljetusala, erityisesti tavarankuljetus, on katsottu sellaiseksi toimialaksi, jossa harmaan talouden riski on suuri. Tässä esityksessä ehdotetaan useita toimenpiteitä tavaraliikenteen harmaan talouden vähentämiseksi. Jotkut toimenpiteet, kuten yrityksen pakollinen toimipaikka ja tarkastusten suuntaaminen riskiyrityksiin, perustuvat uusiin EU:n säädöksiin.

Hallitusohjelmassa on nostettu keskeiseksi asiaksi tehostettu harmaan talouden torjunta. Hallitus valmistelee nyt muutettavaksi esitettyyn lakiin uuden muutosesityksen kevään

2012 kuluessa harmaan talouden torjunnan tehostamiseksi.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Voimassa olevat EU:n säännökset liikenneluvan saamisen ehdoista ovat maanteiden kansallisen ja kansainvälisen tavara- ja henkilöliikenteen harjoittamisen ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta sekä toimenpiteistä näiden liikenteenharjoittajien sijoittautumisvapauden tehokkaan käyttämisen edistämiseksi annetussa neuvoston direktiivissä 96/26/EY, jäljempänä ammattiinpääsydirektiivi. Direktiivi on pantu täytäntöön kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetulla lailla sekä sitä täydentävällä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella luvanvaraisen tavaraliikenteen vakavaraisuudesta ja yrittäjäkoulutuksesta (757/2006), jäljempänä tavaraliikenneasetus. EU:n lainsäädännön muuttuessa asetustasoisiksi kansallisista laeista on kumottava ammattiinpääsydirektiivin mukaiset säännökset. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa on myös kokonaan uusia ja osin kansallisen täytäntöönpanon varaan jääviä säännöksiä, jotka edellyttävät lakien muuttamista ja täydentämistä.

Tavaraliikennelaisissa säädetään liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä ammattiinpääsydirektiivin mukaisesti. Hakijan kotipaikan toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus myöntää liikenneluvan hakijalle, joka on oikeustoimikelpoinen, hyvämaineinen, vakavarainen ja ammatitaitoinen. Lupa myönnetään vakavaraisuusvaatimuksen

täyttävälle oikeushenkilölle, jonka liikenteestä vastaava henkilö täyttää mainitut vaatimukset. Liikenteestä vastaavalla henkilöllä tarkoitetaan henkilöä, joka on oikeushenkilön tähän tehtävään esittämä ja toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä, ja joka vastaa siitä että liikennettä harjoitetaan lain mukaisesti, ammattitaitoisesti ja huolellisesti sekä muutoin asianmukaisesti. Lisäksi edellytetään, että liikenteestä vastaava henkilö edustaa yritystä viranomaisten kanssa asioitaessa sekä johtaa tosiasiallisesti ja jatkuvasti yrityksen liikenteenharjoittamista. Laissa edellytetään myös, että sellaisella henkilöllä, jolla on oma liikennelupa, on osakkuuteen tai osakkeiden omistukseen perustuva määräämisvalta tai yhdenvertainen asema muiden osakkaiden kanssa kyseisessä yhtiössä tai yhteisössä ennen kuin hän voi toimia myös mainitun yhtiön liikenteestä vastaavana henkilönä. Viimeksi mainittu ehto yhdenvertaisuudesta koskee käytännössä lähinnä kuolinpesiä. Säännöksellä on tarkoitus estää se ristiriitailanne, jossa henkilö, jolla on oma liikennelupa, voisi määrätä toisen henkilön pääasiassa omistaman yhtiön kuljetuksista.

Hakija katsotaan vakavaraiseksi, jos hän kykenee asianmukaisesti vastaamaan velvoitteistaan ja osoittaa, että hänellä on riittävät taloudelliset voimavarat yrityksen käynnistämiseen ja liikenteen asianmukaiseen hoitamiseen. Tavaraliikenneasetuksessa vakavaraisuuden määräksi on säädetty 10 000 euroa kuorma-autoa ja 4 000 euroa muuta autoa tai liikennetraktoria kohti. Varoiksi katsotaan rahoitusomaisuus, vaihto-omaisuus sekä vakuutena käytettävissä oleva käyttöomaisuus ja muut pitkäaikaiset sijoitukset. Jos kyseessä on luonnollinen henkilö, avoin yhtiö tai kommandiittiyhtiö, varoiksi voidaan katsoa myös luonnollisen henkilön ja vastuunalaisten yhtiömiesten henkilökohtainen vakuutena käytettävissä oleva omaisuus. Lisäksi laissa on säännökset siitä, millä tavalla varat lasketaan ja millä tavoin niiden riittävyys osoitetaan.

Hakija tai liikenteestä vastaava henkilö on katsottava hyvämaineiseksi, jos häntä ei ole tuomittu rikoksista vankeuteen tai sakkorangaistukseen. Vankeusrangaistuksia tarkastellaan viiden viimeksi kuluneen vuoden ajalta ja sakkoja vuoden ajalta. Kaikki vankeusrangaistukset on otettava huomioon, kun taas

sakkorangaistuksista on arvioitava ne, jotka koskevat työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, liikenteen harjoittamista, ajo- ja lepoaikojen noudattamista, liikenne- ja ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muuta ammatillista vastuuta. Riippumatta siitä, onko henkilö tuomittu vankeus- vai sakkorangaistukseen, on lisäksi arvioitava, osoittavatko teot hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan luvanvaraista tavaraliikennettä.

Hakija tai liikenteestä vastaava henkilö on katsottava ammattitaitoiseksi, jos hän on suorittanut tavaraliikenteen yrittäjäkurssin ja kirjallisen kokeen sekä saanut suorittamisesta Liikenteen turvallisuusviraston antaman todistuksen. Yrittäjäkurssin suorittamista ei vaadita vähintään kaksi vuotta kuljetusalan vastuullisissa hallinnollisissa tehtävissä toimineelta henkilöltä, jolla ilmeisesti on liikenneyrittäjäkurssia vastaavat tiedot ja taidot. Myös vuoden kokemus edellä mainituista tehtävistä on riittävä, jos henkilö on suorittanut kaupallisen, hallinnollisen, teknisen tai kuljetusalan vähintään ammattikorkeakoulutasoisen tutkinnon taikka alalle soveltuvan erikoisammattitutkinnon. Tavaraliikenteen yrittäjäkurssin pituus on vähintään 140 oppituntia, liikennetraktoriluvan osalta kuitenkin vain 40 oppituntia. Kurssin opetussisältöön tulee kuulua ainakin ammattiinpääsydirektiivissä säädetyt aihepiirit. Kirjallisen kokeen tulee olla sisällöltään ja rakenteeltaan mainitun direktiivin mukainen. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa kokeen järjestämisestä ja hyväksyy kokeeseen henkilön, jolta ei vaadita yrittäjäkurssin suorittamista. Virasto voi käyttää koetehtävien laadinnassa ja koetilaisuuden järjestämisessä apuna ulkopuolista asiantuntijaa.

Tavaraliikennelaisissa on säännökset siitä, mitkä viranomaiset ovat toimivaltaisia antamaan ammattiinpääsydirektiivissä tarkoitettuja todistuksia ja asiakirjoja henkilölle, joka aikoo harjoittaa liikennettä muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa. Lisäksi laissa säädetään muusta Euroopan talousalueeseen kuuluvasta valtiosta olevalta hakijalta edellytettävistä asiakirjoista.

Liikenneluvan myöntävä toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi peruuttaa liikenneluvan määrääjäksi tai ko-

konaan, jos luvanhaltija ei enää täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Luvanhaltijalle voidaan luvan peruuttamisen sijasta antaa varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta ja ilmenneet puutteet, rikkomukset ja laiminlyönnit on korjattu tai ne ovat vähäisiä. Jos liikenneluvan peruuttamisen tai varoituksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, viranomaisen on ennen luvan peruuttamista tai varoituksen antamista annettava luvanhaltijalle mahdollisuus asetuksessa määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Määräaika ei saa olla lyhyempi kuin kolme kuukautta. Lupa voidaan peruuttaa, jos epäkohtaa ei ole määräajassa korjattu.

Luvan peruuttaminen voi koskea myös vain ajoneuvoikohtaisia lupia. Tällä on haluttu alentaa peruuttamisen kynnystä, kun yrityksen toiminta ei kokonaan keskeydy, kuten tapahtuu jos yrityksen liikennelupa peruutetaan. Lisäksi luvan peruuttaminen voi tavara-liikennelain nojalla tapahtua myös, kun luvanhaltijan käyttämä kuljettaja on tuomittu toistuvista ja vakavista liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta koskevien säännösten rikkomisesta. Tällä on haluttu lisätä yrityksen vastuuta seurata kuljettajien työtä ja reagoida tieturvallisuutta vaarantavaan käyttäytymiseen. Ajoaikojen seuraamisen osalta vastaava säännös on tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen N:o 561/2006 10 artiklassa.

Jos liikenneluvan haltija kuolee, kuolinpesä saa jatkaa liikennettä enintään 18 kuukauden ajan kuolinpäivästä, jos se kolmen kuukauden kuluessa kuolinpäivästä ilmoittaa liikenneluvan haltijan velvollisuuksista vastaavan henkilön toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen hyväksyttäväksi. Hänen tulee ammattitaitovaatimusta lukuun ottamatta täyttää liikenteestä vastaavalle henkilölle säädetyt vaatimukset.

Jos liikenneluvan haltija joutuu konkurssiin, konkurssipesällä on oikeus jatkaa liikenteen hoitoa kolmen kuukauden ajan konkurssiin joutumisesta. Konkurssipesän on viipymättä ilmoitettava toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, haluaako se käyttää hyväkseen tätä oikeutta. Liikenteestä vastaavalle henkilölle asetetuista tehtävistä vastaavat ne, jotka hoitavat konkurssipesää.

Jos liikenteestä vastaava henkilö on vaihdettava kuoleman, äkillisen vakavan sairauden, tapaturman tai muun näihin verrattavan ennalta arvaamattoman tapahtuman vuoksi, tulee hakemus tästä toimittaa viipymättä toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Jos liikenteestä vastaava henkilö ei enää täytä säädettyjä vaatimuksia, luvanhaltijan tulee välittömästi asiasta tiedon saatuaan toimittaa siitä ilmoitus toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Jos tehtävään ei heti voida esittää säädetyt ammattitaitovaatimukset täyttävää henkilöä, on vaatimuksen täyttymisen osoittavat selvitykset toimitettava mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään vuoden kuluessa vaihtamistarpeen aiheuttaneesta tapahtumasta.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä EU:n ja ulkomaiden lainsäädäntö

Euroopan unioni (EU)

Euroopan yhteisöjen piirissä annettiin 1970-luvulla useita maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä sekä tutkintotodistusten ja muodollista kelpoisuutta osoittavien muiden asiakirjojen vastavuoroista tunnustamista koskevia direktiivejä. Niiden selkiyttämiseksi ja yhtenäistämiseksi Euroopan unionin neuvosto antoi 29 päivänä huhtikuuta 1996 ammattiinpääsydirektiivin. Kyseisellä direktiivillä asetettiin jäsenvaltioille velvoite saattaa kansallisesti voimaan liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä, tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroista tunnustamista ja muita toimenpiteitä koskevat vaatimukset.

Ammattiinpääsydirektiivin soveltamisesta saadut kokemukset, vaikutusten arviointi ja tutkimukset osoittivat komission mukaan, että eri jäsenvaltiot sovelsivat direktiiviä epäyhtenäisesti, millä oli haitallisia seuraamuksia muun muassa liikenneturvallisuuden, kilpailun vääristymisen, markkinoiden avoimuuden ja yhtenäisen valvonnan puuttumisen muodossa. Katsottiin tarpeelliseksi ottaa käyttöön asetustasoista sääntelyä, mikä johti liikenteenharjoittaja-asetuksen antamiseen. Asetuksen tuomat keskeiset muutokset aiem-

paan direktiivitasoiseen sääntelyyn nähden koskevat liikenteestä vastaavan henkilön määritelmän sisällyttämistä asetukseen, vaatimusta liikenteen harjoittajan tosiasiallisesta ja pysyvistä toimipaikasta, luvan saaneiden yritysten riskiluokitusjärjestelmää ja tarkastusten ulottuvuuden täsmentämistä kansallisessa laissa sekä hyvän maineen menettämistä aiheutuvaa soveltumattomuutta.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa säädetään liikenteenharjoittajien ammattiin pääsyä koskevista vaatimuksista, joita ovat tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka, hyvä maine, asianmukainen varallisuus sekä ammatillinen pätevyys. Asetuksessa on myös säännöksiä toimivaltaisista viranomaisista, lupien myöntämisestä ja valvonnasta, hallinnollisesta yhteistyöstä ja sen yksinkertaistamisesta sekä todistusten ja muiden asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta.

Kansainvälistä tavaraliikennettä koskevasa asetuksessa säädetään kansainvälisen tavaraliikenteen ja kabotaasiliikenteen markkinoille pääsystä. Myös aiempi unionin lain-säädäntö on asetustasoista, joten tavaraliikennelakiin tarvittavat muutokset ovat vähäisempiä kuin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta johtuvat. Niistä keskeisiä ovat toimivaltaisia viranomaisia, muutoksenhakua ja asetuksen rikkomisen seuraamuksia koskevat säännökset.

Ruotsi

Ruotsissa ei ole asetettu liikenteenharjoittajille muita vaatimuksia sen lisäksi mitä liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklassa säädetään. Lisävaatimuksia ei myöskään ole suunnitteilla.

Ammattimaisesta liikenteestä annetussa laissa (yrkestrafiklag, 1998:490) edellytetään hyvää mainetta paitsi liikenteestä vastaavalta henkilöltä, myös oikeushenkilöltä, kun on kyse lupaa hakevasta yksityisoikeudellisesta oikeushenkilöstä tai ulkomaisesta oikeushenkilöstä. Hyvää mainetta koskeva vaatimus koskee lisäksi yrityksen toimitusjohtajaa tai muuta yrityksen avainhenkilöä, jolla johtavan asemansa tai muun vastaavan aseman kautta on tosiasiallisesti toiminnan määräysvalta, osuuskunnassa hallituksen jäsentä ja varajäsentä, jolla on huomattava osuusomis-

tus, sekä henkilöyhtiöiden yhtiömiehiä, kommandiittiyhtiössä kuitenkin vain vastuunalaisia yhtiömiehiä.

Kun liikennelupa menetetään vakavien rikkomusten vuoksi, luvanhaltijalle langetetaan vähintään kolmen ja korkeintaan viiden vuoden karenssi. Kyseisenä aikana henkilö ei voi harjoittaa ammattimaista liikennettä. Tämä lain säännös pidettäneen voimassa jatkossakin. Toisaalta EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa puhutaan nimenomaan toimenpiteistä hyvän maineen palauttamiseksi, jolloin pelkkä ajan kulumisen kriteerin täyttymisen ehtona ei liene jatkossa riittävää. Mahdollisia ratkaisuvaihtoehtoja tarkastellaan vielä.

Tieliikenteen riskiluokitusjärjestelmä on pantu Ruotsissa täytäntöön ajo- ja lepoajoista ja ajopiirtureista annetulla asetuksella 2004:865, jossa on säännökset lisätarkastuksista. Asetuksen mukaisesti lisätarkastuksia kohdistetaan yrityksiin, jotka ovat muita yrityksiä useammin syyllistyneet asetusten (EY) N:o 561/2006, joka koskee ajo- ja lepoaikoja, ja ajopiirturia ja sen käyttöä koskevan asetuksen (ETY) N:o 3821/85 rikkomiseen tai vakavaan rikkomiseen.

Viro

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen edellyttämä kansallinen lainvalmistelu tapahtuu Virossa samaan aikaan kuin Suomessa. Tietoa lopullisista ratkaisuista ei ole vielä saatavilla. Seuraavasta ilmenevät kuitenkin ne ajatukset, joiden pohjalta lainvalmistelutyö on käynnissä.

Voimassa olevan Viron lain mukaan yhteisöluvan hakijalla on oltava vähintään kahden vuoden pituinen kokemus maan rajojen sisällä tapahtuvan liikenteen parissa toimimisesta. Kyseistä vaatimusta sovelletaan sekä virolaisiin että sellaisiin ulkomaisiin yrittäjiin, jotka ovat perustaneet yritykselleen sivuliikkeen Viroom. Myöhemmin selviää, aiotaanko kyseinen vaatimus pitää voimassa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Lisäksi Virossa sovelletaan kaikkiin kotimaanluvan ja yhteisöluvan hakijoihin kriteeriä, jonka mukaan luvan myöntävä viranomainen voi evätä luvan, jos hakijalla on verorästejä tai se on asetettu konkurssiin.

Tämä vaatimus aiotaan pitää vastaisuudessa-kin voimassa, mutta muita vaatimuksia ei ole suunnitteilla.

Hyvän maineen edellytys koskee Virossa sekä maantieliikenneluvan haltijana olevaa yritystä että luonnollista henkilöä, jonka yritys on ilmoittanut sen liikenteestä vastaavaksi henkilöksi. Näiden henkilöiden piiriä ei aiota toistaiseksi laajentaa.

Hyvän maineen palauttamista koskevan vaatimuksen, siten kuin siitä säädetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa, täytäntöönpanotavasta kansallisen lainsäädännön tasolla, päätetään myöhemmin. Voimassa olevan kansallisen lainsäädännön nojalla tieliikenneluvan hakijaa tai haltijaa pidetään hyvämaineisena, jos häntä ei ole koskaan tuomittu törkeää tekotapaa käyttäen tehdystä rikoksesta tai useammin kuin kerran tahallisesti aiheutetusta muusta kuin törkeästä rikoksesta – näistä rikoksista säädetään tarkemmin muussa lainsäädännössä.

Ranska

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklan edellyttämät neljä liikenteenharjoittajaa koskevaa vaatimusta: pysyvä toimipaikka, hyvämaineisuus, taloudelliset edellytykset ja ammatillinen pätevyys koskevat Ranskassa paitsi liikenteenharjoittajaa, myös sellaista ajoneuvojen vuokraustoiminnan harjoittajaa, joka käyttää toiminnassaan ammatikujettajia. Ranskassa ei aiota asettaa näiden ohella lisävaatimuksia. Vaatimus tosiasiallisesta ja pysyvästä toimipaikasta ei kuitenkaan vielä sisälly Ranskan voimassaolevaan lainsäädäntöön, koska sitä ei edellytetty myöskään ammattiin pääsydirektiivissä, joten kyseinen vaatimus otetaan huomioon nyt EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen edellyttämän kansallisen lainvalmistelun yhteydessä.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta sovelletaan tavaraliikenteen harjoittajiin, jotka harjoittavat toimintaansa ajoneuvoilla, joiden paino ylittää 3,5 tonnia. Ranskassa on sovellettu vuodesta 1999 lähtien erityissääntelyä ajoneuvoihin, joiden paino jää alle mainitun 3,5 tonnin rajan. Tämä erityissääntely, joka koskee hyvää mainetta, taloudellisia edelly-

tyksiä ja ammatillista pätevyyttä, aiotaan mitä todennäköisimmin pitää voimassa. Samalla myös uusi pysyvää toimipaikkaa koskeva vaatimus täytyy ottaa huomioon.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan soveltamisen osalta Ranskan voimassa olevan lainsäädännön nojalla hyvämaineisuus koskee henkilöitä, jotka johtavat pysyvästi ja tosiasiallisesti yrityksen toimintaa ja joilla on tarvittava ammatillinen pätevyys. Kyseinen vaatimus koskee myös erilaisten yhtiöiden lakimääräisiä edustajia. Voimassaoleva sääntely aiotaan pitää voimassa, mutta hyvämaineisuuden vaatimus täytyy asetuksen 6 artiklan nojalla ulottaa koskemaan myös yhtiöitä oikeushenkilöinä.

Tuomioistuimen päätöksellä hyvän maineensa menettänyt henkilö ei voi toimia Ranskassa liikenteenharjoittajana ennen kuin hyvän maineen menettämisen perusteena olevaa tekoa koskeva merkintä on poistettu kyseisen henkilön rikosrekisteriotteen 2 osasta. Ranskassa rikosrekisteriotteen 2 osaan merkitään suurin osa niistä rikoksista ja rikkomuksista, joista henkilö on tuomittu. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa säädetyn korjaavaa tai muuta vaikutukseltaan vastaavaa toimenpidettä koskevan vaatimuksen täyttäminen hyvän maineen palauttamiseksi aiotaan toteuttaa Ranskassa hallintopäätöksellä. Hallintopäätökseen voisi tällöin sisällyä määräaikainen kielto harjoittaa tiettyä toimintaa tai velvollisuus selviytyä nuhteettomasti koeaikana tai velvollisuus suorittaa jokin kurssi tai koulutus. Tällaisen toimenpiteen oikeudellisia toteuttamismahdollisuuksia analysoidaan vielä.

Saksa

Lopullista tietoa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen perusteella toteutetusta kansallisesta lainsäädännöstä ei ole vielä saatavilla, koska EU-lainsäädännön muutokset käsitellään Saksassa useissa työryhmissä. Toistaiseksi käytyjen keskustelujen perusteella tilanteesta voidaan kuitenkin todeta seuraavaa.

Mitä tulee asetuksen 3 artiklassa mainittujen liikenteenharjoittajaa koskevien vaatimusten ohella mahdollisesti asetettaviin lisävaatimuksiin, Saksassa aiotaan mitä todennäköisimmin pitää voimassa muutamia yle-

set vaatimukset, jotka sisältyvät voimassa olevaan lainsäädäntöön. Näin ollen liikenteenharjoittajan tai liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuden esteenä voivat olla esimerkiksi tuomiot vakavista työ- tai sosiaaioikeudellisten velvoitteiden rikkomisista tai vero-oikeudellisten tai ympäristöoikeudellisten säännösten, etenkin jäte- ja päästörikosten vakavista rikkomisista.

Jos liikenteenharjoittaja tai liikenteestä vastaava henkilö on menettänyt hyvän maineensa, hänelle voidaan vain hakemuksesta myöntää oikeus johtaa tavarankuljetusliikkeen toimintaa. Tämä edellyttää, että tosiseikat puoltavat hakemuksen hyväksymistä ja että henkilöä ei voida enää pitää hyvän maineensa menettäneenä. Yleensä hyvä maine voidaan palauttaa vasta kun on kulunut vuosi siitä, kun hyvän maineen menettämisestä on päätetty. On myös oltava erityisiä syitä hyvän maineen palauttamiselle.

Saksassa aiotaan saattaa 6 artiklan 3 kohdassa säädetty hyvän maineen palauttamisen korjaavia toimenpiteitä koskeva vaatimus osaksi kansallista lainsäädäntöä siten, että hyvän maineen palauttamiseen tarvitaan hallintopäätös. Viranomainen voi palauttaa hyvän maineen ja siten sallia liikenteenharjoittajana toimimisen lähtökohtaisesti vasta vuoden kuluttua hyvän maineen menettämisestä. Ennen vuoden määräajan kulumista tapahtuva hyvän maineen palauttaminen edellyttää erityisiä syitä.

Alankomaat

Ammattiin pääsydirektiivi on pantu Alankomaissa täytäntöön lailla (Wet Wegvervoer Goederen).

Lakia valmisteltaessa maan parlamentti piti tärkeänä sitä, että EU-säännöstö kodifioitaisiin mahdollisimman kevyesti, ettei teollisuuden ja kaupan hallinnollista taakkaa lisätäisi. Näin ollen Alankomaissa ei aiota asettaa kansallisessa lainsäädännössä liikenteenharjoittajan ammattiin pääsulle muita vaatimuksia kuin ne, jotka sisältyvät EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklaan: tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka, hyvä maine, asianmukainen vakavaraisuus ja vaadittava ammatillinen pätevyys.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklassa säädetyn hyvän maineen edellytyksen osalta voimassa olevassa Alankomaiden laissa edellytetään hyvää mainetta kaikilta henkilöiltä, jotka luvat myöntävä viranomaisen NIWO on rekisteröinyt liikenteestä vastuussa olevaksi johtajaksi tai vastuuhenkilöksi. Vaatimus koskee kaikkia paikallisessa kaupakamarissa rekisteröityjä henkilöitä, jotka hakevat lupaa. Hakija voi siis 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.

Hyvän maineen palauttamisessa tarvitaan viranomaistoimi. Usein palauttamiselle asetetaan tietty määräaika. On tärkeää, että toimijat tietävät, miten niiden hyvä maine voidaan palauttaa ja mikä siihen tarvittava aika on. Alankomaissa hyvän maineen palauttaminen on ajateltu lähinnä tilanteisiin, joissa esimerkiksi liikenteestä vastaava henkilö kuolee tai joku yhtiön johtajista ei voi osoittaa olevansa hyvämaineinen. Tällöin annetaan määräaika rehabilitoinnille ja ensisijaisena keinona käytetään varoitusta. Toisaalta kokemusta säännöksen soveltamisesta on vähän. Sellaisia tilanteita varten, joissa hyvä maine on kertaikkisesti menetetty, Alankomaissa edellytetään Ranskan ja Saksan tapaan hallintopäätöstä 6 artiklan 3 kohdan edellytyksen saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä.

2.3 Nykytilan arviointi

Nykyinen lainsäädäntö on pääosin osoittautunut toimivaksi. Liikennelupajärjestelmä on osoittautunut tehokkaaksi keinoksi huolehtia siitä, että kuljetusmarkkinoilla on tarjolla laadukkaita ja turvallisia kuljetuspalveluita ja että yrittäjät ovat ammattitaitoisia ja vastuuntuntoisia. Kuljetusmarkkinat ovatkin pää-

sääntöisesti toimineet hyvin. Pääosin säädöksiä muutetaan vastaamaan EU:n uusia asetuksia, mutta samalla liikennelupien valvonnan parantamiselle on esiintynyt painetta.

Harmaa talous

Eduskunnan tarkastusvaliokunta päätti 10 päivänä joulukuuta 2008 käynnistää tutkimustyön harmaasta taloudesta. Valiokunta antoi asiasta mietintönsä 25 päivänä tammikuuta 2011. Eduskunta yhtyi valiokunnan mietintöön 3 päivänä helmikuuta 2011.

Eduskunnan mukaan hallituksen on ryhdyttävä harmaan talouden torjuntaan laajalla toimenpideohjelmalla. Eduskunnan hyväksymiin 25:een hallitukselle osoitettuun kannanottoon ei sisälly välittömästi liikennettä koskevia toimenpiteitä, vaan niissä on kaikkien elinkeinotoimintaan kohdistuvia ehdotuksia. Mietinnössä todetaan, että eri elinkeinoaloille tarvitaan erilaisia, juuri sille elinkeinolle soveltuvia toimenpiteitä.

Harmaan talouden osuutta kuljetusalan liikevaihdosta ei ole ollut selkeästi määriteltävissä. Eduskunnan tarkastusvaliokunnan tilaamissa raporteissa tiekuljetusala on kuitenkin määritelty yhdeksi harmaan talouden keskittymäksi. Harmaa talous merkitsee tiekuljetuksissa muun muassa arvonlisäveron maksamatta jättämistä, työehtosopimusta alhaisempien palkkojen maksamista, väärää liikennevakuutusta, kuititonta kauppaa ja luvattonta liikennettä. Välttämällä lakiin perustuvia veroja ja maksuja sekä muita velvoitteita yritys saa kilpailuetua.

Ongelmia ovat esimerkiksi konkurssiyritysten ketjuttaminen, jolloin tahallisesti konkurssiin päästettyjä yrityksiä jatkamaan perustetaan uusi yritys, jossa toimivat konkurssiin menneen yrityksen omistajat. Liikenneluvan haltijaa saatetaan pitää toimivana yrityksenä, mutta sen toiminnat on ulkoistettu palveluyhtiöille, jotka puolestaan menevät säännöllisesti konkurssiin. Nämä palveluyhtiöt ovat esimerkiksi henkilöstöpalveluja tai ajoneuvoja vuokraavia yrityksiä.

Liikenteen alalla havaitut ongelmat ovat ilmenneet pääosin tavarankuljetuksessa. Tavaraliikenteen harjoittamista koskevaan lakiin ehdotetaan säännöksiä harmaan talouden torjumiseksi, vaikka se ei olekaan ainut käy-

tettävissä oleva keino. Yleisesti ottaen harmaan talouden torjuminen on helpompaa niillä toimialoilla, joihin sovelletaan toimilupa-säännöksiä.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen pääasiallisena tavoitteena on saattaa voimaan yleisperusteluissa mainittujen EU:n asetusten edellyttämät muutokset kansalliseen lainsäädäntöön. Lisäksi pyritään poistamaan tarpeettomia eroja tavara- ja henkilöliikenteen säädösten sanamuodoista.

Liikennelupien valvonnan parantamiseen ja niin sanotun harmaan talouden estämiseen pyritään ehdottamalla muutoksia liikenteen valvonnan tehostamiseksi ja luvanhakijaa koskevien vaatimusten kiristämiseksi.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 7 artiklassa on säädetty yrityksen pakollisesta vakavaraisuudesta. Sen mukaan yrityksellä on oltava pääomaa ja vararahastoja yhteensä vähintään 9 000 euroa ensimmäiseltä ajoneuvolta ja 5 000 euroa seuraavilta. Lisäksi yrityksen on pystyttävä keskeytyksettä vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan vuotuisen tilikauden aikana. Asetuksen 3 artiklan 2 kohta sallii vakavaraisuuden osoittamisen rahoituslaitoksen todistuksella tai vakuutuksella. Vakavaraisuusvaatimuksen rahamäärä on pienempi kuin tavaraliikennelaissa.

Vakavaraisuudella on merkitystä kuljetusmarkkinoiden häiriöiden tasaajana. Sen yhtenä tarkoituksena on ollut estää yritysten konkurssseja ja liiketoiminnan lopettamisista laman aikana, jotta taloudellisen toiminnan vilkastuessa kuljetuskapasiteettia olisi riittävästi tarjolla.

Vakavaraisuuden rahamäärän korottamista EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa määrätystä pohdittiin, sillä asetusta voitaneen tulkita siten, että vakavaraisuutta voitaisiin korottaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 20 artiklan nojalla kansallisena lisävaatimuksena. Suomessa tavaraliikenneasetuksessa vaaditaan 10 000 euroa kuorma-autoa kohti.

Esityksessä pohdittiin, josko tämä voidaan edelleen asetuksessa säilyttää tai jos sitä voitaisiin korottaa 20 artiklan nojalla.

Kuitenkin lopulta vakavaraisuuden osalta on päädytty siihen, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta sovelletaan suoraan eikä vakavaraisuudesta säädetä kansallisesti. Ensinnäkin liikenteenharjoittamista EU:ssa päätettiin säädellä asetustasoisesti, jotta soveltaminen olisi yhtenäistä jokaisessa jäsenvaltiossa. Näin ollen Suomen eriyvät vakavaraisuusvaatimukset olisivat asetuksen tavoitteiden vastaisia. Myös Euroopan komissiolta pyydetty tulkintakannanotto Suomen mahdollisesti eriyvistä vakavaraisuusvaatimuksista on tukenut näkemystä, jonka mukaan vakavaraisuuden rahamääristä ei tule säätää kansallisesti. Myöskään vakavaraisuuden korotus Suomessa ei 20 artiklan mukaan voisi koskea niitä muiden jäsenvaltioiden yrityksiä, jotka harjoittavat Suomessa kansainvälistä liikennettä tai kabotaasia. Korottaminen voisi johtaa kilpailun vääristymiseen suomalaisten ja muista valtioista olevien yhtiöiden välillä.

Lisäksi vakavaraisuuden rahamäärällä ei näytä olleen Suomessa vaikutusta yrityksen liiketoimintaan tai konkurssien estämiseen. Pikemminkin se on ollut alallepääsyn este pienille yrityksille. Tärkeämpi vakavaraisuuden mittari on ollut selviytyminen taloudellisista velvoitteista, joka usein konkretisoituu siihen onko yrityksellä ollut esimerkiksi verovelkaa tai ulosotossa olevaa velkaa. Nämä ovat usein olleet myös harmaan talouden tunnusmerkkejä. Siten ehdotetaan yrityksen taloudellisen suorituskyvyn nykyistä parempaa tarkastamista. Näin joissakin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa jo tehdään, mutta säännöksiä tarkentamalla käytäntö ulotettaisiin koko maahan.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen vakavaraisuusvaatimuksilla ei ole vaikutusta liikennetraktoreille kansallisesti säädettyyn 4 000 euron vakavaraisuusvaatimukseen. Liikennetraktorit eivät ole asetuksen soveltamisen piirissä, joten niiden osalta yhä noudatetaan kansallisia määräyksiä.

3.3 Keskeiset ehdotukset

Yleistä

Esityksessä ehdotetaan useita toimenpiteitä, joiden tavoitteena on harmaan talouden kitkeminen. Ehdotukset liittyvät liikenneluvan saamisen edellytyksiin ja niiden valvontaan. Luvan saamisen edellytysten tiukentamiseen liittyviä muutoksia olisivat yrityksen hyvämaineisuus, hyvämaineisuuden piirin laajentaminen sekä hyvämaineisuuden tarkastelujakson pidentäminen, vakavaraisuusvaatimuksen kiristäminen ja liiketoimintakiellon lisääminen luvan saamisen esteeksi. Edelleen ehdotetaan auton ja liikennetraktorin ilmoittamista tavaraliikenteen liikennelupatietokantaan sekä ammattimaisen kuljetuksen tilaajalle velvollisuutta tarkistaa liikenneluvan olemassaolo. Valvontaa tehostettaisiin myös yritysten riskiluokitusjärjestelmällä. Lisäksi ehdotetaan muutoksia eräisiin viranomaisten toimivaltaa koskeviin pykäliin.

Valvonta ja riskiyritykset

Valvonnan tehostamiseksi ja luvan peruuttamisen oikea-aikaisuuden parantamiseksi esitykseen sisältyy riskiluokitusjärjestelmän käyttöön ottaminen.

Riskiluokitusjärjestelmästä on säännöksiä Euroopan Parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/22/EY, tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta, jäljempänä ajoaikojen valvontadirektiivi. Sen 9 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on otettava käyttöön riskiluokitusjärjestelmä, jossa yritykset luokitellaan suhteellisesti sen mukaan, montako kertaa ja kuinka vakavasti asianomainen yksittäinen yritys on rikkonut mainittuja ajoaikoja ja ajopiirturin käyttöä koskevia asetuksia N:o 3820/85 tai N:o 3821/85. Yritykset, joilla on korkea riskiluokitus, tarkastetaan artiklan mukaan tarkemmin ja useammin kuin muut. Suomessa direktiivi on pantu täytäntöön ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 7b §:ssä. Siinä valvonta on säädetty poliisin ja työsuojeluhallinnon

tehtäväksi. Riskiluokituksesta ei ole säännöksiä vaan poliisihallitus sekä sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön työsuojeluhallinto ovat sisäisillä ohjekirjeillään sopineet rikkomusten ilmoittamisesta työsuojeluhallinnolle, joka niiden perusteella päättää mahdollisesti tehtävistä yritystarkastuksista.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa viitataan edellä mainittuun riskiluokitusjärjestelmään ja säädetään, että jäsenvaltioiden on laajennettava riskiluokitusjärjestelmä koskemaan kaikkia asetuksen 6 artiklassa määritellyjä rikkomuksia. Artiklassa säädetään hyvän maineen vaatimukseen liittyvistä edellytyksistä. Koska edellä mainittu Suomen riskiluokitusjärjestelmä on vain valvonnan tehostamista koskeva ohje, jolla ei ole välitöntä vaikutusta esimerkiksi lupien peruuttamiseen, asiasta ehdotetaan säädettäväksi laissa tarkemmin.

Esityksessä ehdotetaan, että luvan myöntävällä lupaviranomaisella eli luvan myöntäneellä elinkeino, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja Ahvenanmaan maakunnassa Ahvenanmaan valtionvirastolla olisi oikeus saada eri viranomaisilta välttämättömät pyytämänsä tiedot seikoista, jotka voivat osoittaa, että 8 §:ssä säädetty liikenneluvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Lupaviranomaisilla olisi oikeus saada tiedot salassapitosäännösten estämättä. Tavoitteena olisi harmaan talouden torjuminen niillä keinoilla, joiden käyttämisen elinkeinon luvanvaraisuus antaa edellytyksiä. Tiedot voisivat koskea hyvän maineen vaatimukseen liittyviä tietoja, mutta myös verojen maksuun liittyviä rikkomuksia ja verojäämiä sekä sosiaaliturvamaksujen laiminlyöntejä. Lupaviranomaisilla olisi oikeus saada myös toimialan yritysten vero- ja työsuojelutarkastuskertomukset. Nykyisin lupaviranomaiset saavat poliisilta tiedon lähinnä tieliikenne rikkomuksista sekä työsuojeluhallinnolta ajoaika rikkomuksista ja työsuhteeseen liittyvistä rikkomuksista. Muita tietoja ne eivät pääsääntöisesti saa.

Saamiensa tietojen ja kaiken muun käytettävissä olevan tiedon perusteella luvan myöntänyt lupaviranomainen toteuttaisi EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa säädettyä valvontavelvollisuuttaan. Lupaviranomainen selvittäisi kerran vuodessa, täyttävätkö lupanhaltijat edelleen kaikki 8

§:ssä säädettyt luvan myöntämisen edellytykset. Valvontatiedon perusteella lupaviranomainen luokittelee riskiyrityksiksi ne liikenteenharjoittajat, jotka on tuomittu tai joille on määrätty muita seuraamuksia 9 tai 9a §:ssä säädetty määrä. Riskiyrityksenä pidettäisiin myös lupanhaltijaa, jonka liikenteestä vastaavalla henkilöllä, toimitusjohtajalla tai vastuunalaisilla yhtiömiehillä on 9 §:ssä tarkoitettuja tuomioita tai muita seuraamuksia pykälässä säädetty määrä. Riskiyrityksiksi katsottaisiin siten yritykset, joiden hyvä maine joutuu tarkemmin arvioitavaksi.

Jos lupanhaltija on määrätty liiketoimintakieltoon tai on konkurssissa, lupaviranomainen aloittaisi viipymättä luvan peruuttamismenettelyn. Sama koskisi tilanteita, joissa rikkomus on muutoin senlaatuinen, että luvan peruuttamista lievemmat toimenpiteet eivät tule kyseeseen.

Muissa tapauksissa lupaviranomainen voisi jatkaa menettelyä tekemällä yritystarkastuksen riskiyrityksiin. Lupaviranomainen voisi tehdä tarkastuksen yhteistyössä toisen toimivaltaisen tarkastusviranomaisen kanssa, jos tarkastuksen kohde liittyy tarkastusviranomaisen tehtäviin. Lupaviranomainen voisi myös tarvittaessa pyytää virka-apua toiselta tarkastusviranomaiselta.

Riskiyritykset tarkastettaisiin tarkemmin ja useammin kuin muut lupanhaltijat. Tarkastusten tavoitteena olisi selvittää, onko lupanhaltijan toiminnassa puutteita tai ongelmia, jotka vaikuttavat luvan pysyvyyteen mutta jotka eivät ole aikaisemmin tulleet viranomaisten tietoon. Tarkastuksesta ei pääsääntöisesti ilmoitettaisi lupanhaltijalle etukäteen. Tarkastusviranomaisella olisi oikeus päästä tarkastuksen toimittamista varten liikenneluvan haltijan toimipaikan tiloihin ja alueille, ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin sekä varikolle. Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulottuisi kotirauhan piirissä oleviin kohteisiin, joita ovat pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävät tilat. Tarkastuksessa sovellettaisiin hallintolain (434/2003) 39 §:n säännöksiä. Siten tarkastuksesta olisi tehtävä tarkastuskertomus.

Tarkastuksen jälkeen lupaviranomainen aloittaisi välittömästi menettelyn, joka voisi johtaa liikenneluvan tai sen jäljennöksen määräaikaan tai lopulliseen peruuttami-

seen, varoituksen antamiseen tai lievemmissä tapauksissa puutteen korjaamiseen soveltaen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklaa sekä lain 20 ja 21a §:ää. Jos menettely johtaisi liikenneluvan peruuttamiseen, yritys lakkaisi olemasta riskiyritys.

Silloin, kun lupaa koskevia seuraamuksia ei tule lainkaan tai ne ovat luvan lopullista peruuttamista lievempiä, lupaviranomainen olisi velvollinen uudistamaan yritystarkastuksen, esimerkiksi kahden vuoden kuluttua ensimmäisestä tarkastuksesta. Näin täyttyisi EU-oikeuden vaatimus siitä, että riskiyritykset on tarkastettava muita yrityksiä useammin. Tavoitteena olisi, että tarkastuksen uhka vaikuttaisi yritysten toimintaan ja saisi ne korjaamaan toimintatapojaan. Tarkastuksia jatkettaisiin, kunnes uusia rikkomuksia ei enää ole tai ne ovat merkitykseltään vähäisiä. Tällöin liikenteenharjoittaja lakkaisi olemasta riskiyritys.

Liiketoimintakielto

Sopimattoman ja vahingollisen liiketoiminnan estämiseksi sekä liiketoimintaan kohdistuvan luottamuksen ylläpitämiseksi voidaan määrätä liiketoimintakielto siten kuin liiketoimintakiellosta annetussa laissa (1059/1985) säädetään. Henkilö voidaan määrätä liiketoimintakieltoon, jos hän on liiketoiminnassa olennaisesti laiminlyönyt siihen liittyviä lakisääteisiä velvollisuuksia tai jos hän on liiketoiminnassa syyllistynyt rikolliseen menettelyyn, jota ei voida pitää vähäisenä. Lisäedellytyksenä kummassakin tapauksessa on se, että hänen toimintaansa on kokonaisuutena arvioiden pidettävä velkojien, sopimuskumppaneiden, julkisen talouden taikka terveen ja toimivan taloudellisen kilpailun kannalta vahingollisena.

Liiketoimintakielto on eräänlainen turvaamistoimi, jolla pyritään estämään epätervettä liiketoimintaa harjoittavien henkilöiden toiminta yrityselämässä. Liiketoimintakieltoon voidaan määrätä vähintään kolmeksi ja enintään seitsemäksi vuodeksi. Liiketoimintakieltoon määrää yleinen tuomioistuin syyttäjän vaatimuksesta. Liiketoimintakiellon noudattamista valvoo poliisi.

Liiketoimintakiellon sisällöstä on yksityiskohtaiset säännökset liiketoimintakiellosta

annetun lain 4 §:ssä. Yksinkertaistetusti voidaan todeta, että liiketoimintakieltoon määrätty henkilö ei saa harjoittaa liiketoimintaa.

Jos henkilö on epäilty tai syytteessä liiketoiminnassa tehdystä rikoksesta ja liiketoimintakiellon määräämistä voidaan pitää todennäköisenä, voi tuomioistuin syyttäjän vaatimuksesta määrätä hänet väliaikaiseen liiketoimintakieltoon, jos se on tarpeen vahingolliseksi katsottavan liiketoiminnan estämiseksi.

Esityksessä ehdotetaan, että liikennelupaa ei voitaisi myöntää henkilölle, joka on määrätty liiketoimintakieltoon tai väliaikaiseen liiketoimintakieltoon. Liikenteestä vastaavaksi henkilöksi ei voitaisi hyväksyä liiketoimintakiellossa olevaa henkilöä. Liikennelupa ja lupajäljennökset olisi peruutettava, jos luvanhaltija joutuu liiketoimintakieltoon. Lupa jäljennöksineen olisi peruutettava myös, jos luvanhaltija on liikennettä harjoittaessa sallinut liiketoimintakiellossa olevan henkilön itse tai toista välikätenä käyttäen toimia liiketoimintakiellosta annetun lain 4 tai 11 §:ssä säädetyn kiellon vastaisesti. Lupa olisi peruutettava tällä perusteella myös, jos luvanhaltija sallii liikenteestä vastaavan henkilön jatkaa toimintaansa liiketoimintakiellosta tai väliaikaisesta liiketoimintakiellosta tai väliaikaisesta liiketoimintakiellosta huolimatta. Välttääkseen luvan peruuttamisen luvanhaltijan olisi viipymättä ilmoitettava liiketoimintakiellosta lupaviranomaiselle, joka voisi asettaa luvanhaltijalle EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklan mukaisen, enintään kuuden kuukauden pituisen määräajan esittää uutta henkilöä liikenteestä vastaavaksi henkilöksi.

Yrityksen hyvämaineisuus ja hyvämaineisuuden piirin laajentaminen

Voimassaolevassa ammattiinpääsydirektiivissä ja tavaraliikennelaissa edellytetään luvanhaltijalta hyvää mainetta. Mikäli luvanhaltija on oikeushenkilö, hyvämaineisuutta vaaditaan vain yrityksen liikenteestä vastaavalta henkilöltä.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa edellytetään, että jäsenvaltiot määrittelevät myös yrityksen hyvämaineisuuden. Tämä edellyttää ainakin yhteisö-

sakon huomioimista lupaa myönnettäessä ja luvan voimassaoloa harkittaessa. Sen lisäksi mainitussa asetuksen kohdassa nimenomaisesti mahdollistetaan se, että hyvämaineisuutta harkittaessa otetaan huomioon muille mahdollisille jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluville henkilöille annetut tuomiot, määrättyt seuraamukset tai heidän tekemänsä rikkomukset.

Yhtenä epäkohtana harmaan talouden torjunnassa voitaneen pitää sitä, että vain yhtiön liikenteestä vastaavaa henkilöä vaihtamalla yhtiö on edelleen hyvämaineinainen vaikka muut yhtiössä keskeisessä asemassa toimivat henkilöt olisi tuomittu esimerkiksi talousrikoksista. Ongelmana on myös niin sanottu ketjuyrittäminen, jossa yhden yrityksen mentyä konkurssiin, samat henkilöt jatkavat entistä toimintaa perustamassaan uudessa saman alan yhtiössä.

Esityksessä ehdotetaan tavaraliikennelakiin hyvämaineisten piirin laajentamista niin, että siihen kuuluisivat myös toimitusjohtaja, avoimen yhtiön yhtiömiehet ja kommandiittiyhtiön vastuunalaiset yhtiömiehet. Vastavaan tyyppisiä säännöksiä on edellä kohdassa 2.2 selostetun mukaan monessa muussa jäsenvaltiossa.

Hyvämaineisuuden tarkastelujakson pidentäminen

Tavaraliikennelain 8 §:n mukaan liikenneluvan myöntämisen yhtenä edellytyksenä on, ettei luvan haltijaa tai liikenteestä vastaavaa henkilöä ole tuomittu viimeksi kuluneen vuoden aikana kolmesti sakkorangaistukseen ammatilliseen vastuuseen liittyvistä rikkomuksista. Tarkasteltavasta määräajasta ei ole EU:n säännöksiä. Vuoden ajanjakso on viranomaisen toiminnan kannalta lyhyt, mistä johtuen toistuvat rikkomukset eivät nykyisin juuri ole johtaneet luvan peruuttamiseen ja harvoin edes varoitukseen. Pidentämällä aikamäärää päästäisiin paremmin kiinni jatkuvaan säädösten rikkomiseen. Taksiliikennelaissa (217/2007) hyvän maineen edellytyksenä on kolme rikkomusta kahdessa vuodessa. Samaa aikamäärää ehdotetaan nyt tavaraliikennelakiin, mutta rikkomusten määräksi ehdotetaan neljää, jotta luvan peruuttamisen kynnyks pysyisi suunnilleen entisellään.

Vakavaraisuusvaatimus

Edellä ehdotetun mukaisesti kuorma-autoilta edellytettävä vakavaraisuuden rahamäärä laskee EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaiseksi. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaan vakavaraisuusehto täyttyy vain, jos yritys on pystynyt ”keskeytyksestä vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan vuotuisen tilikauden aikana”. Vastaava säännös on nykyisen direktiivin nojalla kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 13 §:ssä, jonka mukaan luvanhaltijalla on oltava ”riittävät taloudelliset voimavarat” liikenteen ”asianmukaiseen hoitamiseen”.

Voimassa olevia säännöksiä on lupaviranomaisena toimivissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa tulkittu vaihtelevasti. Joissakin on katsottu, että lupaa uusittaessa on tarkastettava aina verovelkatiedot, toisissa ei asiaan ole kiinnitetty huomiota. Esityksessä ehdotetaan vakavaraisuusvaatimusta selkeytettäväksi siten, että hakijalla ei saa olla erääntyneitä verovelkoja tai sosiaaliturvamaksuja eikä muita, ulosotossa olevia velkoja, jotka ovat hakijan maksukykyyn nähden vähäistä suurempia, taikka saatavia, jotka on palautettu ulosotosta varattomuustodistuksin.

Auton ja liikennetraktorin ilmoittaminen ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi

Vuonna 1999 kumotussa asetuksessa luvanvaraisesta tavaraliikenteestä tiellä (346/1991) oli säännös, jonka mukaan luvanhaltijan tuli kirjallisesti ilmoittaa poliisille liikennelupaa vastaava ajoneuvo. Ilmoittamisella oli merkitystä liikennelupavalvonnassa ja se myös varmisti, että auto on vakuutettu kalliimmalla ammattiliikenteen vakuutusella yksityiseen käyttöön otetun vakuutuksen sijasta. Uuteen asetukseen vastaavaa säännöstä ei liian byrokraattisena enää otettu.

Säännön poistaminen on johtanut siihen, että ammattimaisessa liikenteessä käytettäviä autoja ilmoitetaan vakuutusta otettaessa yksityiskäyttöön. Tämä vääristää kilpailua, koska yksityinen vakuutus on halvempi. Koska ammattiliikenteessä ajetaan enemmän ja siinä tapahtuu myös enemmän onnettomuuksia ja tavaravahinkoja, vakuutusmaksut eivät koh-

dennu oikein. Vakuutusyhtiöt eivät pysty käyttöä valvomaan.

Esityksessä ehdotetaan, että luvanvaraisessa liikenteessä käytettävä auto tai liikenne-traktori tulee ilmoittaa ajoneuvorekisteriin ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi. Tämä on tieto, jota jo nykyisinkin ajoneuvon rekisteröimisen yhteydessä ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetuksen 16 §:n (893/2007) nojalla kysytään ja vastauksen perusteella merkitään rekisteriin. Pakollinen ilmoitusvelvollisuus luvanvaraisessa liikenteessä olevista ajoneuvoista kuitenkin puuttuu.

Ammattimainen kuljetuksen tilaaja osavastuuseen liikenneluvasta

Tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006), jäljempänä tilaajavastuulaki, 3 §:ssä asetetaan selvitysvelvollisuuksia alihankintana työtä tilaavalle tai vuokratyövoiman käyttäjälle. Lain 2 §:n mukaan lakia sovelletaan muun muassa tilaajaan jonka Suomessa olevissa työtiloissa tai työkohteessa on työntekijä, jonka työtehtävät liittyvät tilaajan ”tavanomaiseen toimintaan liittyviin kuljetuksiin”. Kysymys ei ole kuljetustoiminnasta vaan muustakin yritystoiminnasta, johon liittyy kuljetuksia. Lakia sovelletaan siis kuljetusyrittäisiin alihankinnan tai vuokratyövoiman käytön yhteydessä.

Esityksessä ehdotetaan eräille tavaraliikenteen kuljetusten tilaajille velvollisuutta tarkastaa, että heidän käyttämällään yrityksellä on liikennelupa. Tilaajavastuulain velvollisuudet koskevat niitä elinkeinonharjoittajia, jotka ovat velvollisia tekemään kaupparekisterilain (129/1979) 3 §:n mukaisen perusilmoituksen. Esityksessä ehdotetaan samaa rajausta.

Vastaavasti kuljetuksen suorittajalle asetettaisiin velvollisuus luvan näyttämiseen kuten tilaajavastuulain 5 §:ssä on asetettu siinä laisaa tarkoitetuille asiapapereille. Tarkoitus kuitenkin on, että myöhemmin liikennelupa on kuljetuksen tilaajan tarkastettavissa julkisesta liikenneluparekisteristä.

Kuljetuksen tilaajan vastuu liikenneluvan tarkastamiseen vähentäisi muun muassa luvantonta kabotaasia. Muussa jäsenvaltiossa yh-

teisöluvan saanut liikenteenharjoittaja saa suorittaa toisessa jäsenvaltiossa sisäisiä tavarankuljetuksia eli kabotaasia EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan nojalla. Siinä kuljetusten määrä rajoitetaan kolmeen viikossa ja viikko lasketaan maahan tuodun kuorman purkamisesta. Jokaisesta kuljetuksesta on oltava todiste, jossa on asetuksessa määritellyt tiedot tavarasta sekä sen lähettäjistä ja vastaanottajasta. Lisäksi saavuttaessa maahan ilman kuormaa saa tehdä yhden kabotaasimatkan transiikuljetuksen yhteydessä kolmen päivän sisällä maahan saapumisesta. EU:n ulkopuolelta tuleva liikenteenharjoittaja ei voi laillisesti suorittaa kabotaasia Suomessa. Tarkastusvelvollisuus tukisi ulkomaisiin kuljetusyrittäisiin kohdistuvaa valvontaa.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä pyritään harmaan talouden torjuntaan. Harmaan talouden määrästä ei ole luotettavia tarkkoja arvioita. Eduskunnan tarkastusvaliokunnalle tehdyn raportin (Pekka Lith: Epäterve kilpailu liikenteessä – raportti harmaasta taloudesta maanteiden tavarajä ja henkilökuljetuksissa, Helsinki 8.1.2002) mukaan harmaan talouden arvo oli vuonna 2000 noin 180 miljoonaa euroa vastaten 4,6 % alan koko tuotoksesta. Koska alan kansainvälistyminen on sen jälkeen lisääntynyt ja harmaan talouden voidaan arvioida olevan mahdollista erityisesti vaikeasti valvottavissa kansainvälisissä kuljetuksissa, voidaan pitää todennäköisenä, että harmaan talouden määrä on tiekuljetuksissa kasvanut.

Harmaan talouden vähentäminen tiekuljetuksissa lisää merkittävästi valtion verotuloja ja tervehdyttäisi alan elinkeinoja. Harmaassa taloudessa epärehelliset yrittäjät saavat kilpailuetua rehellisiin verrattuna ja tämä puolestaan vauhdittaa harmaan talouden laajenemista.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esityksellä on vaikutuksia lupaviranomaisten eli elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskusten ja Ahvenanmaan valtionviraston toi-

mintaan. Pääosin vaikutukset kuitenkin aiheutuvat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta, jossa monipuolistetaan liikenneluvan edellytyksiä sekä lisätään ja täsmennetään liikenteen valvontaa koskevia säännöksiä. Muita kuin mainitusta asetuksesta suoraan johtuvia muutoksia lupaviranomaisten toimintaan ovat hyvän maineen vaatimuksen ulottaminen yrityksen toimitusjohtajaan sekä henkilöyhtiöiden vastuunalaisiin yhtiömiehiin, vakavaraisuusvaatimuksen tiukentaminen ja täsmennäminen eräänntyneiden verovelkojen ja sosiaaliturvamaksujen ja ulosotossa olevien muiden saatavien osalta sekä liiketoimintakiellon säätäminen luvan saamisen esteeksi. Lisäksi hyvän maineen vaatimukseen sisältyy jossain määrin kansallisia valintoja, samoin kuin siihen, miten usein niin sanottuja riskiyrityksiä on tarkastettava. Kummassakin pääasialliset vaatimukset kuitenkin sisältyvät EU:n asetukseen.

Esitystä valmisteltaessa on selvitetty, onko mahdollista muuttaa harmaan talouden selvitysyksiköstä annettua lakia (1207/2010) niin, että selvitysyksikkö voisi laatia luvanhaltijoita ja hakijoita koskevia velvoitteidenhoitoselvityksiä. Tämä edellyttäisi mainitun lain 6 §:n täydentämistä niin, että selvitysyksikkö voisi tehdä velvoitteidenhoitoselvityksiä liikenneluvan myöntämistä ja peruuttamista varten. Selvitysyksikkö kuvaa velvoitteidenhoitoselvityksessä organisaation tai organisaatiohenkilön toimintaa ja taloutta sekä veroihin, lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutusmaksuihin taikka tullin perimiin maksuihin liittyvien velvoitteiden hoitamista. Laki on tullut voimaan vuoden 2011 alusta. Velvoitteidenhoitoselvityksiä koskevia säännöksiä on sovellettu kuitenkin 1 päivästä heinäkuuta 2011.

Nykytiedon perusteella selvitysyksikkö pystyisi verrattain vähäisin resurssein tekemään vuosittain selvityksiä, joiden pohjalta toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset voisivat kohdentaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tarkoitettua tarkastusta riskiyrityksiin. Tämä vähentäisi merkittävästi sitä lisätyötä, joka aiheutuu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta ja ehdotetuista muutoksista.

Tarkoituksena on, että harmaan talouden selvitysyksiköstä annettua lakia muutetaan

vuoden 2012 aikana. Muutokset voisivat tulla voimaan vuoden 2012 loppupuolella. Koska muutos on tulossa pian ja kun lain soveltamisen laajentamista on tarkoituksenmukaisempaa arvioida sitten, kun velvoitteidenhoitoselvitysten laatimisesta on saatu kokemusta, ei tässä yhteydessä esitetä harmaan talouden selvitysyksikköä koskevan lain muuttamista. Asian lykkäämistä puoltaa myös se, että toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten pitää ensimmäisen keran laajamittaisesti selvittää luvanhaltijoiden toimintaa käytännössä aikaisintaan joulukuussa 2012.

4.3 Ympäristövaikutukset ja muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Esityksellä ei ole ympäristövaikutuksia ja yhteiskunnalliset vaikutukset liittyvät lähinnä kuljetustalouteen, jota on käsitelty kohdassa 4.1.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelu aloitettiin laatimalla esitysluonnos, johon sisältyivät sekä tavaraliikennelain että joukkoliikennelain (869/2009). Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti marraskuun 2010 ja tammikuun 2011 välisenä aikana kolme asiantuntijakokousta tiekuljetusalan harmaasta taloudesta. Kokouksiin osallistui kuljetusalan järjestöjä sekä valvontaviranomaisia ja liikennealan viranomaisia. Ehdotuksia harmaan talouden torjumiseksi on käsitelty näissä kokouksissa. Valmistelussa on otettu huomioon Eduskunnan tarkastusvaliokunnan selvitykset ja lausunto.

Esitysehdotuksesta on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriön poliisiosastolta, valtiovarainministeriöltä, sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskustalta, harmaan talouden selvitysyksiköltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, liikennelupa-asioissa toimivaltaisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT:lta, Autoliikenteen Työnantajaliitolta, Elinkeinoelämän Keskusliitolta, Liikennevakuutuskeskukselta, Linja-autoliitolta, Logistiikkayritysten liitolta, Pai-

kallisliikenneliitolta, Suomen Huolintaliik-
keiden liitolta sekä Suomen Kuljetus ja Lo-
gistiikka SKAL:lta.

Saaduissa lausunnoissa oli monia ehdotuk-
sia, jotka on otettu huomioon esityksen jat-
kovalmistelussa. Lausunnoista saadun kiel-
teisen palautteen perusteella hyvän maineen
vaatimusta ei esitetä ulotettavaksi yrityksessä
määräävässä asemassa olevaan henkilöön.
Ammatillista pätevyyttä koskevaa säännöstä
on täydennetty Liikenteen turvallisuusviras-
ton tehtävien osalta. Liikenneluvan peruut-
tamista koskevia säännöksiä on täsmennetty
ja täydennetty. Yritystarkastusten kohdistam-
ista koskevaan pykälään on tehty useita

tarkennuksia ja muutoksia. Esitykseen on li-
sätty rangaistussäännöksen ja rekisteritieto-
jen saantia koskevan pykälän muutokset

6 Riippuvuus muista esityksistä

Liikenne- ja viestintäministeriössä on val-
mistelussa hallituksen esitys tieliikenteen lii-
kennelupa- ja sopimusrekisteristä ja tietojen
luovuttamisesta. Siinä esitetään tämän esi-
tyksen toteutumisen kannalta keskeisiä tieto-
kantoja koskevat säännökset. Esitykset eivät
ole toisistaan riippuvaisia, vaan ne voidaan
saattaa eri aikoina voimaan.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

1 §. Lain soveltamisala. Lain soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavaksi koskemaan tässä laissa tarkoitettuja kuljetuksen tilauksia, sillä lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännökset kuljetuksen tilaajan ja suorittajan vastuusta huolehtia siitä, että kuljetuksia ei suoriteta ilman liikennelupaa.

2 §. Määritelmät. Pykälässä ehdotetaan EU:n säädösten nimet muutettavaksi vastaamaan uusien asetusten nimiä. Uudeksi määritelmäksi otettaisiin liikennelupa, koska se yksinkertaistaa myöhempiä säännöksiä. Lisäksi pykälään lisättäisiin tilaajavastuun toteuttamista varten uusi kuljetuksen tilaajan määritelmä. Kuljetuksen tilaajan määritelmä on sama kuin tilaajavastuulain 3 §:n tilaajan määritelmä. Kotimaan liikenneluvan määritelmää tarkennetaan ja kabotaasiliikenteen uusi määritelmä on sama kuin EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen määritelmässä 2 artiklassa.

3 §. Toimivaltaiset lupa- ja valvontaviranomaiset. Pykälän 1 ja 2 momentti pysyisivät sisällöltään nykyisinä. Pykälän uudessa 3 momentissa säädettäisiin toimivaltaisista viranomaisista EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 10 artiklan velvoitteen täyttämiseksi. Säännöksen mukaan kunkin jäsenvaltion on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka huolehtii asetuksen asianmukaisesta täytäntöönpanosta.

Toimivaltaisella viranomaisella on oltava valtuudet käsitellä yritysten tekemiä hakemuksia, antaa lupa maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiseen sekä peruuttaa tällainen lupa määräajaksi tai kokonaan, julistaa luonnollinen henkilö soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintaa liikenteestä vastaavana henkilönä sekä suorittaa tarkastuksia, jotka ovat tarpeen sen tarkistamiseksi, että yritys täyttää asetuksen 3 artiklan mukaiset vaatimukset. Toimivaltaiset

elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset ja Ahvenanmaan valtionvirasto Ahvenanmaan maakunnassa vastaisivat mainituista tehtävistä. Tarkastuksiin voisivat osallistua myös poliisi, työsuojeluhallinto, verohallinto ja tullilaitos niille muussa laissa säädetyn toimivallan nojalla. Lupa- ja valvontaviranomainen voisi myös saada niiltä virka-apua tarkastuksen suorittamisessa.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 18 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on nimettävä kansallinen yhteyspiste, joka vastaa asetuksen soveltamista koskevien tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden kanssa. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava kansallinen yhteyspisteensä nimi ja osoite viimeistään 4 päivänä joulukuuta 2011. Kansalliseksi yhteyspisteeksi ehdotetaan Liikenteen turvallisuusvirastoa, jolla on aiempaa kokemusta ja pätevyyttä vastaavanlaisten tehtävien hoitamisesta.

4 §. Kabotaasin turvaavaa menettelyä pyytävä viranomainen. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa sallitaan rajoitettu kabotaasioikeus yhteisöluvnan haltijalle. Saman asetuksen 10 artiklassa on säädetty menettelystä siltä varalta, että kabotaasista aiheutuu kansallisille kuljetusmarkkinoille ”vakavia häiriöitä tai kabotaasiliikenne pahentaa niitä”. Artiklan mukaan jäsenvaltio voi pyytää komissiolta lupaa olla soveltamatta kabotaasin sallivaa säännöstä määräajaksi. Muut jäsenvaltiot voivat saattaa komission päätöksen neuvoston päätettäväksi.

Esityksessä ehdotetaan että liikenne- ja viestintäministeriö saisi toimivallan pyytää komissiolta rajoitustoimenpiteitä ja päättää tarvittavista väliaikaisista vastaavista rajoitustoimenpiteistä Suomen liikenteenharjoittajiin. Rajoitusta voidaan pyytää rajoitettuna koskemaan esimerkiksi määrättyä aluetta, määrättyjä kuljetuksia tai määrättyjä ajoneuvoja. Yhteismarkkinoiden syrjimättömyysperiaate edellyttää, että muiden jäsenvaltioiden

liikenteenharjoittajien toimintaa ei estetä enempää kuin pyynnön toteuttamiseksi on tarpeen ja se saattaa edellyttää joitakin toimenpiteitä, jotka koskevat muista jäsenvaltioista tulevien liikenteenharjoittajien lisäksi myös omia kuljetusyriä. Mitä nämä tarkalleen ottaen olisivat, on vaikea ennustaa. Kysymykseen voisi tulla esimerkiksi kuljetusten valvontaan liittyvä asiakirja tai muut vastaavat toimenpiteet. Ministeriön päätösvalta rajoitettaisiin koskemaan asioita, joista ei pidä säätää lailla, esimerkiksi perustuslain takaamaan elinkeinon vapautteen ei voitaisi puuttua.

5 a §. *Kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus.* Lakiin lisättäisiin uusi pykälä, jossa ehdotetaan säädettävän ammattimaisen kuljetuksen tilaajien velvollisuudesta selvittää, että kuljetusyriyksellä on voimassa oleva liikennelupa. Vaatimuksen tarkoituksena on erityisesti puuttua laittomaan kabotaasiin ja harmaaseen talouteen. Tarkoituksena on lisätä kuljetuksen tilaajien ja välittäjien vastuuta siitä huolehtimisesta, että kuljetusten suorittajilla on tarvittavat luvat.

Kuljetuksen tilaajan määritelmä on lisätty tämän lain 2 §:ään. Vastuu edellyttää kuljetuksen tilaajan riittävää tietoisuutta luvasta. Eräs tapa selvittää luvan olemassa olo on pyytää lupa nähtäväksi. Tämän vuoksi lain 29 §:ään ehdotetaan lisättäväksi, että kuljetuksen suorittaja on velvollinen näyttämään voimassa olevan lupansa. Tiedot olisi hankittava ennen kuin tilaaja tekee sopimuksen luvanvaraisesta tavaraliikenteestä. Jos tilaaja kuitenkin hankkisi kyseessä olevat tiedot myöhemmin, katsottaisiin selvitysvelvollisuus laiminlyödyksi, ellei sopimuksessa ole purkavaa ehtoa siltä varalta, että tilaaja ei olisi tietojen perusteella tehnyt sopimusta. Jos voimassaolevista liikenneluvista saadaan julkinen tietokanta, niin kuin on suunnitteilla, tilaajan vastuu olisi helpompi toteuttaa.

Luvan tarkastamisvelvollisuuden tarkoituksena on, että kuljetuksen tilaaja selvittää, että luvanvaraista tavarankuljetusta suorittavalla liikenteenharjoittajalla on voimassa oleva liikennelupa. On useita tilanteita, joissa kuljetus ei vaadi 7 §:n mukaisesti liikennelupaa. Näissä tilanteissa vilpittömässä mielessä olevalla kuljetuksen tilaajalla on oikeus luottaa kuljetuksen suorittajan väitteeseen siitä, että

kuljetus ei edellytä liikennelupaa. Luvanvaraisen liikenteen määrittely on usein vaikeaa, mistä johtuen kuljetuksen tilaajan vastuuta ei haluta laajentaa liikaa. Kuitenkin kuljetuksen tilaajat, jotka toimintansa vuoksi tiesivät tai joiden piti tietää, että kyseessä ei ole 7 §:n nojalla liikennelupavaatimuksesta vapautettu liikenne, eivät voi vedota vilpittömän mielen suojaan. Tällaisia kuljetuksen tilaajia olisivat lähinnä ammattimaisesti tavarankuljetusta järjestävät elinkeinonharjoittajat, joiden jo tehtäviensä perusteella voisi olettaa olevan tietoinen liikennelupaa koskevista säännöksistä, kuten esimerkiksi ammattimaiset kuljetusten välittäjät.

Lain tavoitteiden kannalta on tarpeellista, että selvitysvelvollisuus ulottuisi tilanteisiin, joissa kuljetuksen tilaajalla on perusteltu syy luottaa siihen, että sopimusosapuoli täyttää lakisääteiset velvoitteensa. Tällaisia luottamusta lisääviä seikkoja ovat toiminnan vakiintuneisuus tai aikaisemmat kokemukset osapuolten välisestä sopimustoiminnasta. Selvitykset ja tiedot olisi kuitenkin aina hankittava, jos tilaajalla on syytä epäillä, ettei sopimusosapuoli aio täyttää velvoitteitaan. Tällainen syy voisi olla myös tieto siitä, että yhtiön omistaja on vaihtunut ja uuden omistajan toimintatavat ovat tuntemattomat. Tilaajavastuulain perusteella toiminnan vakiintuneisuudeksi on säädetty kolme vuotta. Liiketoiminnan harjoittaminen tarkoittaisi sitä, että yritys on tosiasiallisesti harjoittanut toimintaa vähintään kolme vuotta. Esimerkiksi niin sanottu pöytälaatikkoyhtiö ei täyttäisi tätä kriteeriä. Sen sijaan sopimussuhteen vakiintuneisuutta on vaikea määrittellä tarkalleen vuosina. Tilaajavastuulain 5 §:n perusteiden mukaisesti kuljetuksen tilaajan ja kuljetuksen suorittajan vakiintuneilta sopimussuhteilta ei edellytetäisi kolmen vuoden kestoa. Sopimussuhdetta voitaisiin pitää vakiintuneena jo noin kahden vuoden jälkeen, jos sanottuna aikana on myös käytännössä tehty tilaajan ja sopimusosapuolen välillä tässä laissa tarkoitettuja sopimuksia.

6 §. *Liikenneluvat.* Pykälän 3 momentissa viitattu direktiivi kumoutuu EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen voimaan tullessa. Vastaava säännös luvista vapautettavasta liikenteestä on asetuksen 1 artiklan 5-kohdassa. Momentin viittaus korjataan vastaavasti ja

maaluetteloon lisätään Sveitsi, jonka kanssa Euroopan Unioni on tehnyt rautateiden ja maanteiden kuljetuksia koskevan sopimuksen (EYVL L 114, 30.4.2002), jonka nojalla Sveitsin ja EU:n välisissä tiekuljetuksissa noudatetaan EU:n säännöksiä, kabotaasin sallimista lukuun ottamatta.

6 a §. Tilapäinen liikenne. EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa on rajoitettu kabotaasi kolmeen kuljetukseen viikossa kansainvälisessä liikenteessä olleen kuorman purkamisesta lukien. Artiklassa ei kuitenkaan ole kuljetuksen määritelmää. Kun Suomessa otettiin 14 päivänä elokuuta 2009 tavaraliikennelain uuteen 6 a §:ään (599/2009) ennakolta käyttöön asetuksen tarkoittama rajoitus, samalla määriteltiin yhden kuljetuksen tarkoittavan yhtä kuorman purkauksetta. Määritelmä on ollut käytännön valvonnassa selkeä ja kaikille osapuolille helposti ymmärrettävä. Pykälässä ehdotetaan määritelmän pysyttämistä ennallaan.

Lisäksi säädettäisiin tarkemmin mitä EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 2 artiklan 6 kohdan sallitun kabotaasin määritelmässä tarkoitetaan tilapäisyydellä. Tarkka määritelmä tarvitaan kuljetuksen tilaamista ja kabotaasin valvontaa varten. Esityksessä ehdotetaan, että kuljetus ei saa perustua toistaiseksi voimassa olevaan sopimukseen eikä kolmen kuukauden aikana saisi ajoneuvolla olla yli kymmentä kuljetusta.

Saaduissa lausunnoissa esitettiin, että kabotaasikuljetuksista vaadittaisiin erillistä kirjallista todistusta, johon on merkitty maahan saapunut kansainvälinen kuljetus maahantuloineen sekä kaikki kabotaasikuljetukset. Tällaisen todistuksen vaatiminen olisi EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklan 4-kohdan vastaista, sillä artiklan ehtojen täyttymisen osoittamiseksi ei vaadita mitään muuta asiakirjaa kuin artiklassa mainitut asiakirjat. Näin ollen erillistä kirjallista todistusta kabotaasikuljetuksista ei esityksessä ehdoteta.

7 §. Ilman lupaa sallittu kaupallinen liikenne. Pykälässä on lueteltu ne kuljetukset, joihin lupaa ei tarvita. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 artiklan 5-kohta sallii jäsenvaltioiden jättää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle kansallisen liikenteen, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus.

Pykälän poikkeusten voidaan katsoa kuuluvan tämän sanamuodon piiriin. Pykälän asiasältö säilytettäisiin pääosin nykyisenä. Postin kuljetusta koskevaan 10-kohtaan tehtäisiin uuden postilain (451/2011) vaatima sanamuodon muutos ja lisättäisiin postin kuljettamisen lisäksi myös sen jakelu tarkennuksena poikkeuksen piiriin. Postin jakelun mainitseminen pykälässä vastaisi jo käytännössä nyt toteutunutta lain tulkintaa.

4 luvun otsikoksi muutetaan ”Liikenneluvan myöntäminen ja peruuttaminen”, joka nykyistä otsikkoa ”Liikenteen harjoittamista koskevan luvan myöntämisen edellytykset” paremmin kuvaa luvun sisältöä, koska luvan myöntämisen edellytyksistä on pääasiassa säädetty EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa.

8 §. Liikenneluvan myöntämisen edellytykset. Lain 8—12 §:ssä säädettäisiin niistä vaatimuksista, jotka hakijan on täytettävä saadakseen liikenneluvan. Voimassa olevan pykälän direktiiviin perustuvat säännökset ehdotetaan muutettavaksi niin, että pykälässä säädettäisiin niistä luvan edellytyksistä, jotka eivät perustu EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen. Muutoin vain viitataan asetuksen asianomaisiin kohtiin.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklan mukaan liikenteenharjoittajalla tulee olla hyvä maine, asianmukainen vakavaraisuus, vaadittava ammatillinen pätevyys sekä tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka jossakin jäsenvaltiossa. Artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat asettaa lisävaatimuksia, joiden tulee olla oikeasuhtaisia ja syrjimättömiä. Asetuksen 4 artiklassa säädetään liikenteestä vastaavasta henkilöstä. Asetuksen 3 artiklan mukaisia vaatimuksia on täsmennetty artikloissa 5—9. Hyvän maineen vaatimus edellyttää kansallista täytäntöönpanoa; tarpeelliset säännökset sisältyisivät 9 ja 9 a §:ään. Ammatilliseen pätevyyssovellettavista, asetuksen sallimista lisävaatimuksista säädettäisiin 10—12 §:ssä.

Hakijalta vaadittaisiin edelleenkin oikeustoimikelpoisuutta, mutta vaatimus on kirjoitettu uudella tavalla, myös holhouslain säännökset huomioon ottaen. Siten luvan saamisen edellytyksenä olisi täysi-ikäisyys ja se, että henkilön toimintakelpoisuutta ei ole holhouslain nojalla rajoitettu. Kohdassa 3 sää-

dettäisiin nimenomaisesti myös siitä, että lupaa ei voida myöntää konkurssissa olevalle henkilölle.

Uutena vaatimuksena ehdotetaan liiketoimintakiellon huomioon ottamista luvan saamisen esteenä ja luvan peruuttamisen perusteena. Uusi on myös vaatimus siitä, että yrityksen toimitusjohtaja sekä avoimen yhtiön yhtiömiehet ja kommandiittiyhtiön vastuunalaiset yhtiömiehet täyttävät hyvän maineen vaatimuksen.

Myös hakijan maksukykyä koskeva vaatimus on uusi. Sen mukaan yrityksellä ei saisi olla maksukykyensä nähden vähäistä suurempia erääntyneitä verovelkoja tai sosiaaliturvamaksuja eikä muitakaan ulosotossa olevia velkoja. Luvan saamisen esteenä olisi myös se, että velkoja on ulosotosta palautettu varattomuustodistuksin paitsi jos hakijalle on palautuksen jälkeen tullut uusia varoja.

Pykälän sanamuoto vastaa ehdotetun uuden joukkoliikennelain 19 §:ää.

9 §. *Liikenteestä vastaavan henkilön ja hakijana olevan luonnollisen henkilön hyvä maine.* Pykälään lisättäisiin viittaukset EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklaan. Pykälässä säädettäisiin liikenteestä vastaavan henkilön ja muun luonnollisen henkilön hyvästä maineesta. Pykälän otsikko muutettaisiin.

Pykälässä viitataan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklaan. Artiklassa säädetään yrityksen ja yrityksen liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuden edellytyksistä. Asetuksen 2 artiklan liikenteestä vastaavan henkilön määritelmän mukaan liikenteestä vastaavalla henkilöllä tarkoitetaan yrityksen palveluksessa olevaa luonnollista henkilöä, tai, jos yritys on luonnollinen henkilö, tätä henkilöä tai, kun tätä edellytetään, toista luonnollista henkilöä, jonka asiaomainen yritys on nimennyt sopimuksella ja joka johtaa tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti yrityksen kuljetustoimintaa. Yrityksen, myös luonnollisen henkilön, voidaan 4 artiklan 2 kohdan mukaan sallia käyttää toista henkilöä sopimussuhteisena liikenteestä vastaavana henkilönä silloin, kun luonnollinen henkilö ei itse täytä asetuksen mukaista ammatillisen pätevyyden vaatimusta. Erityisesti harmaan talouden torjumiseksi on tärkeää, että tällaisessa erityistilanteessa sekä liikenteestä vas-

taavan henkilön että luvanhaltijan tulee täyttää hyvän maineen vaatimus.

Asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa säädetään niistä kansallisen lainsäädännön rikkomuksista, joiden perusteella hyvämaineisuuden voi menettää. Pykälän 2 momentin 2 kohdan luetteloon on lisätty verotusta koskevat säännökset, jotka eivät sisälly voimassa olevaan lakiin. Uutta on myös 2 momentin 3 kohdan säännös, jossa asetuksen edellyttämällä tavalla säädettäisiin huomioon otettavaksi myös muut seuraamukset kuin vankeus ja päiväskot. Tällaisia seuraamuksia ovat esimerkiksi ajokieltoon määrääminen ja rikesakko. Uudessa 2 momentin 4 kohdassa säädettäisiin tilanteesta, jossa henkilölle on määrätty sekä 2 että 3 kohdan mukaisia seuraamuksia yhteensä vähintään neljä.

Arvioinnissa on lisäksi edelleen otettava huomioon, osoittavatko 1—4 kohdissa mainitut teot henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan luvanvaraista tavaraliikennettä. Pykälän 2 momentissa lueteltaisiin niitä tekoja, jotka on otettava huomioon, kun arvioidaan onko henkilö ”ilmeisen sopimaton” harjoittamaan ammattimaista liikennettä. Luettelo on sama kuin joukkoliikennelain muuttamista koskevan hallituksen esityksen 20 §:ssä ehdotetaan. Kohdassa 5 mainittu vakavimpien rikkomusten luettelo on otettava huomioon EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 2a kohdan nojalla.

Mainitun 6 artiklan 2 kohdassa säädetään viranomaisen menettelystä, kun liikenteestä vastaava henkilö tai yritys on jossakin jäsenvaltiossa saanut seuraamuksen yhteisön säännösten rikkomisesta. Kun toimivaltainen viranomainen on saanut tietoonsa rikkomuksia, sen on ratkaistava täyttyykö hyvän maineen vaatimus edelleen. Jos se katsoo, että vaatimus täyttyy, asiassa on tehtävä perusteltu päätös ja perustelut on kirjattava kansalliseen rekisteriin.

9 a §. *Oikeushenkilön hyvä maine.* Lakiin lisättäisiin uusi 9 a §, jossa säädettäisiin yrityksen hyvästä maineesta. Vaatimus on uusi ja perustuu EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohtaan, jonka mukaan sekä yrityksen että sen liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä hyvän maineen vaatimus. Yrityksen hyvää mainetta arvioitaessa merkityksellinen olisi suoraan yritykseen

kohdistuvana seuraamuksena yhteisösakko, jota arvioitaisiin viiden vuoden ajalta. Yrityksen ei katsottaisi täyttävän hyvän maineen vaatimusta myöskään silloin, kun sen toimiva johto on menettänyt hyvän maineensa. Toimivan johdon hyvää mainetta arvioitaisiin samoin perustein kuin liikenteestä vastaavan henkilön hyvää mainetta.

Hyvän maineen vaatimus koskisi myös yrityksen toimitusjohtajaa, avoimen yhtiön yhtiömiehiä ja kommandiittiyhtiön vastuullisia yhtiömiehiä. Hyvämaineisuuden piirin laajentaminen sallitaan asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa. Muutoksen tarkoituksena on erityisesti torjua talousrikoksista tuomittujen mahdollisuuksia jatkaa liikennettä omistamassaan toisessa yhtiössä niissä tapauksissa, joissa henkilöä ei ole tuomittu liiketoimintakieltoon.

Hyvämaineisuuden vaarantumisen lisäksi olisi otettava huomioon, johtavatko sen aiheuttaneet teot ”ilmeiseen sopimattomuuteen”, kuten edellä 9 §:n 2 momentissa.

11 §. Tutkinto. Pykälän 1 ja 3 momentteja ehdotetaan muutettavaksi siten, että säädösviittaukset vastaavat liikenteenharjoittaja-asetusta. Lisäksi ehdotetaan otettavaksi käyttöön uusi termi ”tutkinto”, jolla viitataan kokeen ja kurssin muodostamaan kokonaisuuteen, tutkintoon. Tästä johtuen pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi.

Henkilöt, joilla on voimassaoleva kotimaan liikennelupa, vapautettaisiin yhteisöluvan saamiseksi edellyttävästä tutkinnosta. Tästä säädettäisiin 3 momentissa. Samalla poistetaan tarpeettomana momentissa säädetty mahdollisuus korottaa tutkinto.

12 §. Todistus. Pykälän säädösviittaukset ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta.

15 §. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitettu liikenteestä vastaava henkilö. Pykälän 1 momentti ehdotetaan kumottavaksi ja pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi, sillä 1 momentin kumoamisen johdosta pykälän suhde EU-asetukseen jäisi muutoin epäselväksi. Lisäksi pykälän 2 momentti muutettaisiin sanamuodoltaan vastaamaan 2 §:n 1 momentin 14-kohtaa.

16 §. Sopimuksella nimetyn liikenteestä vastaavan henkilön käyttö. Pykälä muutettaisiin koskemaan sopimuksella nimetyn liiken-

teestä vastaavan henkilön käyttöä liikenteestä vastaavan henkilön vaihtamisen sijasta. Laikiin lisättäisiin siten rajoitus yhtiön ulkopuolisen liikenteestä vastaavan henkilön käyttämiseen. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 artiklan 2-kohta sallii kansallisen lupaviranomaisen myöntävän luvan käyttää liikenteestä vastaavana henkilönä ulkopuolista. Kohdan c-alakohta rajoittaa tämän ulkopuolisen huolehtimaan enintään neljän yrityksen ja niissä yhteensä enintään 50 ajoneuvon liikenteestä. Kansallisesti tätä määrää voidaan artiklan 3-kohdan mukaan rajoittaa.

Voimassa olevassa 15 §:ssä edellytetään, että sellaisella henkilöllä, jolla on oma liikennelupa, on osakkuuteen tai osakkeiden omistukseen perustuva määräämisvalta tai yhdenvertainen asema muiden osakkaiden kanssa kyseisessä yhtiössä tai yhteisössä ennen kuin hän voi olla myös mainitun yhtiön liikenteestä vastavana henkilönä. Viimeksi mainittu ehto yhdenvertaisuudesta koskee käytännössä lähinnä kuolinpesiä. Säännöksellä on tarkoitus estää se ristiriitatilanne, jossa henkilö, jolla on oma liikennelupa, voisi määrätä toisen henkilön pääasiassa omistaman yhtiön kuljetuksista. Sama periaate on syytä pitää voimassa myös ulkopuolisen liikenteestä vastaavan henkilön palkkaamisessa ja ulkopuolisten yritysten määrä rajoitetaan sen vuoksi yhteen.

Ulkopuolinen liikenteestä vastaava henkilö hämärtää kuljetusyrittäjyyden merkitystä siirtämällä yrityksen tärkeintä vastuualuetta ulos yrityksestä. Ulkopuolisen palkkaamisen tarve voi kuitenkin joissakin poikkeustilanteissa, esimerkiksi omistajanvaihdoksen yhteydessä, olla hyödyllistä kaiken kokoisille yrityksille. Sen vuoksi esityksessä ei ehdoteta edellä mainittua ajoneuvojen määrän enempää rajoittamista asetuksella jo rajoitetusta.

17 §. Liikennelupahakemus. Pykälää ehdotetaan selkeytettäväksi puhumalla liikenneluvasta. Lisäksi pykälään lisätään Ahvenanmaan valtionvirasto toimivaltaiseksi viranomaiseksi. Kuljetuslupien hakemisesta muuten on säädetty 3 §:ssä. Hakemuksen käsittelemistä varten tarvittavat tiedot on koottu hakemuslomakkeelle. Vaatimus hakemuksen kirjallisesta muodosta poistetaan tarpeettomana hallintolain 19 §:n vuoksi.

Säätämällä vain hakemusten jättämispaikka, jätetään ELY-keskuksille mahdollisuus keskittää lupien käsittely yhteen tai muutama ELY-keskukseen.

18 §. Luvan myöntäminen. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi sanamuodoltaan vastaamaan 2 §:n 1 momentin 14-kohtaa. 2 momentti kumotaan tarpeettomana. Siinä mainittu kotimaan liikenneluvan ajoneuvo kohtaisuus on siirretty 2 §:n 4 kohtaan.

20 §. Liikenneluvan peruuttaminen ja henkilön soveltumattomuus ammattiin. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin liikenneluvan peruuttamisesta silloin, kun luvan haltija pyytää lupansa peruuttamista tai kun hän on joutunut liiketoimintakieltoon tai väliaikaiseen liiketoimintakieltoon. Pykälässä säädettäisiin myös luvan peruuttamisesta tilanteessa, jossa luvan haltija on liikennettä harjoittaessa sallinut liiketoimintakiellossa olevan henkilön itse tai toista välikätenä käyttäen toimia liiketoimintakiellon tai väliaikaisen liiketoimintakiellon vastaisesti. Säännöstä sovellettaisiin myös liikenteestä vastaava henkilön toimiesä liiketoimintakiellon tai väliaikaisen liiketoimintakiellon vastaisesti. Liikenneluvan peruuttamiseen silloin, kun luvan haltija ei enää täytä 8 §:n 1 momentin mukaisia luvan saamisen edellytyksiä, sovelletaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklaa, jonka mukaan liikenteenharjoittajalle myös voidaan antaa mahdollisuus tilanteen korjaamiseen asetetussa määräraajassa.

Pykälän uudessa 2 momentissa säädettäisiin liikenneluvan peruuttamisesta 8 §:n 2 momentin 2—4 kohtiin liittyvistä syistä, jotka eivät sisälly EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen. Näissä tilanteissa vaihtoehtona voisi olla varoituksen antaminen 21 a §:n mukaisesti.

Uudessa 3 momentissa on viittaussäännös EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklaan. Sen mukaan viranomaisen on julistettava liikenteestä vastaava henkilö soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintana, jos hän menettää 6 artiklassa säädetyt hyvän maineen.

Uudessa 4 momentissa säädettäisiin 3 momentin toimenpiteeseen liittyen ajankohdasta, jolloin hyvän maineensa menettänyt henkilö aikaisintaan voitaisiin katsoa ammattiin

soveltuvaksi. Soveltuvuuden palauttamista koskevaa säännöstä ehdotetaan 21 a §:ään.

Pykälän sanamuoto vastaa ehdotettua uutta joukkoliikennelain 31 §:ää.

21 §. Ajoneuvo kohtaisen luvan tai yhteisö-luvan jäljennöksen väliaikainen peruuttaminen. Pykälään lisättäisiin uusi momentti, jonka mukaan sille jonka liikennelupa tai autossa pidettäviä lupajäljennöksiä on peruttu, ei myönnetä uusia lupia tai lupajäljennöksiä peruutuksen aikana. Näin estetään peruuttamis-päätöksen kiertäminen.

21 a §. Varoitus, laiminlyönnin korjaaminen ja henkilön soveltuvuuden palauttaminen. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 21 a § EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklan mukaisesti. Uudessa pykälässä säädettäisiin varoituksen antamisesta ja mahdollisuudesta antaa luvan haltijalle tilaisuus laiminlyönnin korjaamiseksi. Varoituksen antaminen olisi siten mahdollista luvan peruuttamisen sijasta lievemmissä tapauksissa.

Lainkohdassa säädettäisiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan 2 kohdassa edellytetystä korjaavasta toimenpiteestä, jota on sovellettava silloin kun henkilöä ei enää pidetä asetuksessa tarkoitettulla tavalla ammattiin soveltumattomana. Henkilön soveltuvuutta arvioitaessa on otettava huomioon, onko 20 §:n 3 momentin mukaisen määräajan kuluessa ilmennyt 9 §:ssä tarkoitettuja tuomioita tai muita seuraamuksia, joiden takia henkilöä ei edelleenkaan voitaisi pitää hyvämaineisena. Tällöin on arvioitava myös, osoittavatko teot henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan luvanvaraista tavaraliikennettä. Harkinnan elementit ovat siten samat kuin 9 §:ää sovellettaessa. Jos henkilöä ei edelleenkaan voida pitää hyvämaineisena, toimivaltainen lupaviranomainen asettaa uuden 20 §:n 3 momentin mukaisen määräajan.

Pykälän sanamuoto vastaa ehdotettua uutta joukkoliikennelain 35 §:ää.

21 b §. Valvonta. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 21 b §, jossa säädettäisiin toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja Ahvenanmaan valtionviraston valvontavelvollisuudesta. Pykälän 1 momentissa viitattaisiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklaan, joka velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia valvomaan, täyttävätkö luvan saaneet liikenteenharjoittajat edel-

leen asetuksen 3 artiklassa säädetty vaatimukset.

Pykälän sanamuoto vastaa ehdotettua uutta joukkoliikennelain 30 a §:ää lukuunottamatta 2 momentin tarkastusten vähimmäismäärää.

21 c §. Riskiyritys. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 21 c §, jonka 1 momentissa säädetäisiin perusteista, joiden mukaan luvan haltijaa pidetään riskiyrityksenä sekä 2 momentissa siitä, missä tilanteessa luvan haltija lakkaisi olemasta riskiyritys. EU:n liikenteenharjoittaja-asetus velvoittaa soveltamaan riskiluokitusta hyvä maineen osalta.

Pykälän sanamuoto vastaa ehdotettua uutta joukkoliikennelain 30 b §:ää.

Riskiyritykseksi katsottaisiin luonnollinen henkilö, jos hän on syyllistynyt 9 §:n 2 momentissa tarkoitettuihin rikoksiin tai rikkomuksiin, joista seurauksena on ollut vankeutta, sakkoja tai muita seuraamuksia, kuten rikesakkoja tai ajokielto vähintään pykälässä säädetty määrä. Riskiyritykseksi katsottaisiin myös liikenteenharjoittaja, jonka liikenteestä vastaava henkilö on syyllistynyt mainittuihin tekoihin. Sama koskee oikeushenkilöä, joka on tuomittu yhteisösakkoon tai jonka toimitusjohtajan tai vastuunalaisten yhtiömiesten hyvä maine on vaarantunut 9 §:n 2 momentin mukaisesti. Luvan haltijaa pidettäisiin riskiyrityksenä riippumatta siitä, osoittavatko teot henkilön olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan luvanvaraista tavaraliikennettä. Arvio soveltumattomuudesta tehtäisiin liikenneluvan peruuttamista tai varoituksen antamista koskevassa menettelyssä.

Pykälän 2 momentin mukaan yritys lakkaisi olemasta riskiyritys, jos sillä tai sen hyvän maineen vaatimuksen piiriin kuuluvilla henkilöillä ei viimeksi kuluneen kalenterivuoden aikana ole lainkaan uusia rikkomuksia tai rikkomusten kokonaismäärä on pienempi kuin 9 §:n 2 momentissa ja 9 a §:n 2 momentissa säädetään. Riskiyrityksenä ei myöskään enää pidettäisi yritystä, jonka liikennelupa on peruutettu.

21 d §. Yritystarkastus. Pykälässä säädetäisiin tarkastusten kohdentamisesta ja tarkoituksesta, tarkastuksessa noudatettavasta menettelystä sekä siitä, missä tiloissa ja millä alueilla tarkastukset voidaan toimittaa. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on tehtävä tarkastuk-

sia yrityksiin, jotka on luokiteltu riskiyrityksiksi. Tätä varten jäsenvaltioiden on laajennettava riskiluokitusjärjestelmä, jonka ne ovat perustaneet ajoaikojen valvontadirektiivin 9 artiklan mukaisesti, koskemaan kaikkia 6 artiklassa määriteltyjä rikkomuksia. Lisäksi jäsenvaltioiden on vuoden 2014 loppuun asti suoritettava vähintään joka viides vuosi tarkastuksia varmistaakseen, että kaikki asetuksen 3 artiklassa säädetty vaatimukset täyttyvät. Edelleen, jäsenvaltioiden on tehtävä yksittäisiä tarkastuksia komission pyynnöstä.

Pykälän sanamuoto vastaa ehdotettua uutta joukkoliikennelain 30 c §:ää.

Pykälän 1 momentissa viitattaisiin niihin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen säännöksiin, jotka koskevat toimivaltaisten viranomaisten velvollisuuksia sekä tarkastusten tarkoitusta ja kohdentamista. Ajoaikojen valvontadirektiivin 9 artiklan edellyttämällä tavalla säädetäisiin siitä, että riskiyritykset on tarkastettava tarkemmin ja useammin kuin muut yritykset.

Tarkastuksissa on noudattava hallintolain 39 §:ää myös silloin, kun tarkastus ei liity esimerkiksi luvan peruuttamista koskevan päätöksen edellytysten toteamiseen. Tällaisia ovat yleensä muihin kuin riskiyrityksiin kohdistetut tarkastukset. Hallintolain 39 §:n mukaan viranomaisen on ilmoitettava tarkastuksen aloittamisajankohdasta asianosaiselle, ellei ilmoittaminen vaaranna tarkastuksen tarkoituksen toteutumista. Riskiyrityksiin kohdennettavissa tarkastuksissa voidaan perustellusta syystä olla etukäteen ilmoittamatta. Jos on esimerkiksi todennäköistä, että luvan haltija voisi kätkeä tai viedä pois tarkastuksen kohteena olevia asiakirjoja tai ajoneuvoja, ilmoitus voidaan jättää tekemättä. Toisaalta muihin kuin riskiyrityksiin tehtävistä tarkastuksista tulisi luvan haltijalle yleensä ilmoittaa etukäteen.

Asianosaisella luvan haltijalla on oikeus olla tarkastuksessa läsnä ja esittää mielipiteensä ja kysymyksiä tarkastukseen liittyvistä seikoista. Luvan haltijalle on mahdollisuuksien mukaan kerrottava tarkastuksen tavoitteista, sen suorittamisesta ja jatkotoimenpiteistä. Tarkastus on toimitettava aiheuttamatta tarkastuksen kohteelle kohtuutonta haittaa.

Tarkastajan on viipymättä laadittava tarkastuksesta kirjallinen tarkastuskertomus,

josta tulee käydä ilmi tarkastuksen kulku ja tarkastajan tekemät keskeiset havainnot. Tarkastuskertomus on annettava tiedoksi luvanhaltijalle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä asiakirjoista, jotka luvanhaltijan on pyynnöstä esitettävä tarkastusviranomaiselle. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, mitä tiloja ja alueita luvanhaltijan on esitettävä tarkastajalle. Tarkastusta ei saisi kohdistaa sellaisiin tiloihin tai alueisiin, jotka kuuluvat kotirauhan piiriin. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin asiakirjojen viemisestä toiseen paikkaan tarkastusta varten ja niiden palauttamisesta.

25 §. Liikenteessä käytettävä ajoneuvo. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi vapautus yhteystietojen merkitsemisestä ajoneuvoon, milloin siihen on kuljetusten turvallisuuteen liittyvät syyt. Tarvetta on esimerkiksi sille, että arvokuljetuksia ei pystyittäisi helposti tunnistamaan.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi vaatimus liikenneluvan mukaisissa ajoissa käytettävän ajoneuvon ilmoittamisesta ajoneuvoliikennerekisteriin ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi. Ehdotuksen tarkoituksena on harmaan talouden ehkäiseminen, sillä nykyään ammattimaisessa liikenteessä käytettäviä autoja käytetään ilmoitetaan vakuutusta otettaessa yksityiskäyttöön. Yksityinen vakuus on halvempi, joten nykyinen tilanne vääristää kilpailua.

26 §. Kuolin- ja konkurssipesän oikeus jatkaa liikennettä. Pykälän säännökset kuolin- ja konkurssipesän oikeudesta jatkaa liikennettä ja liikenteestä vastaavan henkilö vaihtamisesta ehdotetaan kumottavaksi. Kansallisten säännösten sijasta sovellettaisiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklaa. Artiklassa säädetään toimivaltaisen viranomaisen soveltamasta menettelystä ja siihen liittyvistä määräajoista silloin, kun yritys ei enää täytä asetuksen 3 artiklassa säädettyjä vaatimuksia.

29 §. Velvollisuus esittää asiakirja. Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädetään luvanhaltijalle velvollisuus esittää voimassa oleva liikennelupa kuljetuksen tilaajalle. Näin kuljetuksen tilaajalla olisi mahdollisuus todeta kuljetuksen suorittajan liikenneluvan olemassaolo tai sen puuttuminen. Tämä mahdollistaisi myös ehdotetun 5a §:n

mukaisen kuljetuksen tilaajalle säädetyin velvollisuuden selvittää, että kuljettajalla on voimassaoleva lupa.

31 §. Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku. Pykälään lisättäisiin valitusoikeus myös EU:n säädösten nojalla tehdyistä päätöksistä.

32 §. Rangaistussäännökset. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi rangaistuksista, kun kuljetuksen tilaaja on tehnyt sopimuksen tavarakuljetuksesta sellaisen liikenteenharjoittajan kanssa, jolla ei ole liikennelupaa. Velvollisuudesta tarkastaa liikennelupa on säädetty edellä 5a §:ssä. Olennaista on, että vastuun syntyminen edellyttää riittävää tietoisuutta siitä, että kuljetuksen suorittajalla ei ole liikennelupaa. Näin ollen syyksiluettavuus koskisi ainoastaan tahallisuutta. Lisäksi pykälään lisättäisiin rikkomuksena ajoneuvon ammattimaisen käytön ilmoittamatta jättäminen.

33 §. Oikeus rekisteritietojen ja muiden valvontatietojen saantiin. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan täydennettäväksi niin, että toimivaltaisilla lupaviranomaisilla olisi oikeus aikaisemman lisäksi saada tietoja myös liiketoimintakieltorekisteristä. Kaikista momentissa mainituista rekisteristä pitäisi saada tietoja myös yrityksen toimitusjohtajasta ja vastuunalaisista yhtiömiehistä. Myös rikosrekisteristä saa luovuttaa tietoja, mutta siitä on säädetty rikosrekisterilaissa (770/1993). Tietojen käyttötarkoitusta laajennettaisiin niin, että niitä saisi käyttää myös varoituksen antamista ja henkilön soveltumattomuutta koskevien tietojen käsittelyä varten.

Uudessa 2 momentissa ehdotetaan, että toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja Ahvenanmaalla Ahvenanmaan valtionvirastolla olisi oikeus saada luvanhaltijoiden valvontaa varten myös muita kuin 1 momentissa mainituissa rekistereissä olevia tietoja eri viranomaisilta. Tavanomaisesti tiedot annettaisiin keskuksen pyynnöstä, mutta momentissa mainittu viranomaisvoima voisi halutessaan antaa näitä tietoja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle myös oma-aloitteisesti. Valvonnasta ja siihen liittyvistä tarkastuksista säädettäisiin 21 b, 21 c ja 21 d §:ssä.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tavaraliikenneasetuksen vakavaraisuussäännökset kumottaisiin tarpeettomina.

3 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 4 päivänä joulukuuta 2011. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 9 artikla sallii jäsenvaltioiden vapauttavan tutkinnosta henkilöt, jotka voivat osoittaa johtaneensa yhtäjaksoisesti maanteiden tavaraliikenteen yritystä 10 vuoden ajan ennen 4 päivää joulukuuta 2009. Esityksessä ehdotetaan, että kaikki aiempien säännösten mukaisten kotimaan liikennelupien haltijoiden luvat muutetaan luvan uusimisen yhteydessä yhteisöluvaksi tutkintoa vaatimatta. Näin he saisivat myös ulkomaan liikenteen oikeuden. Näin pitkän ajan yritystä johtaneiden voidaan katsoa tuntevan riittävästi yhteisöluopan tarvittavat tiedot.

Kuljetuksen tilaajien selvitysvelvollisuuden toteuttamiseksi on kuljetuksen tilaajille annettava riittävän laaja varautumisaika ja uudesta säännöksestä on tiedotettava riittävän laajasti, mistä johtuen 5 a § ja 32 §:n 3 momentti ehdotetaan tulevan voimaan 1.1.2013.

4 Suhde perustuslakiin ja sääntämisjärjestys

Elinkeinovapaus

Esityksessä ehdotetaan muutoksia ammatimaisen kaupallisen tavaraliikenteen liikennelupien saamisen edellytyksiä ja lupien peruuttamista koskeviin säännöksiin. Sääntely on tältä osin arvioitava perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta.

Eduskunnan perustuslakivaliokunnan käytännössä elinkeinovapautta on pidetty perustuslain mukaisena pääsääntönä. Elinkeino toiminnan luvanvaraistaminen on kuitenkin poikkeuksellisesti sallittua tärkeiden ja vahvojen yhteiskunnallisten intressien puoltaessa sitä. Lisäksi esitetyn luvanvaraisuussääntelyn tulee aina täyttää muut perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset: elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia.

Niiden olennainen sisältö, kuten rajoitusten laajuus ja edellytykset, tulee ilmetä laista. Sääntelyn sisällön kannalta on tärkeää, että säännökset luvan myöntämisen edellytyksistä ja luvan pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Merkitystä on myös sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät niin sanotun sidotun harkinnan mukaisesti. Perustuslakivaliokunta on aiemmin käsitellyt elinkeinovapautteen liittyviä kysymyksiä useissa lausunnoissaan, muun muassa lausunnoissa PeVL 28/2001 (vartiointiliikkeet), PeVL 23/2000 (arpajaiset), PeVL 53/2001 (liikepankit), PeVL 14/2004 (päästökauppa), PeLV 9/2005 (vakuutus edustus), PeVL 33/2005 (lääkkeiden myynti), PeVL 8/2006 (eläinlääkärin ammatti) ja PeVL 31/2006 (taksiliikenne).

Tavaraliikennelain 8, 9, 9a ja 9b §:ssä säädetäisiin liikenneluvan myöntämisen edellytyksiin kuuluvista henkilöä koskevista vaatimuksista. Pääosin säännökset sisältyvät EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen ja niihin vain viitataan laissa. Asetus kuitenkin edellyttää säätämään hyvän maineen vaatimuksesta kansallisesti. Lisäksi asetus mahdollistaa lisävaatimusten asettamisen kansallisen harkinnan perusteella. Tällaisia lisävaatimuksia ehdotuksessa ovat hyvämaineisuuden piirin laajentaminen kaikkiin yrityksessä keskeisessä asemassa oleviin henkilöihin, yrityksen eräänntyneiden tai ulosotossa olevien velkojen huomioon ottaminen sekä liiketoimintakiellon säätäminen luvansaamisen esteeksi. Muutokset ja lisäykset täyttävät perusoikeuden rajoittamiselle asetetut vaatimukset. Sääntely on tarpeen erityisesti turvallisuuteen ja harmaan talouden estämiseen liittyvistä syistä. Sääntely on kaikilta osin laintasosta. Säännökset ovat myös täsmällisiä ja tarkkarajaisia.

Tavaraliikennelain 20, 21 ja 21a §:ssä säädetäisiin liikenneluvan peruuttamisesta, varoituksesta ja henkilön soveltumattomuudesta ammattiin. Peruuttamista koskeviin säännöksiin ehdotetaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksesta johtuvia muutoksia sekä uusista luvan saamisen edellytyksistä aiheutuvia lisäyksiä. Asetuksen 14 artiklan mukaan liikenteestä vastaava henkilö on julistettava ammattiin soveltumattomaksi, jos hän menet-

tää hyvän maineensa. Artiklassa edellytetään kansallisesti säädettyä korjaavaa toimenpiteitä, jolla henkilön soveltuvuus myöhemmin palautetaan. Tätä asiaa koskevat säännökset sisältyvät tavaraliikennelain soveltuvuuden menettämisen osalta 20 §:n 3 ja 4 momenttiin ja soveltuvuuden palauttamisen osalta 21a §:n 3 momenttiin.

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 luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen. Perustuslakivaliokunta on käsitellyt asiaa muun muassa lausunnoissaan PeVL 16/2003, PeVL 44/2004, PeVL 48/2005 ja PeVL 8/2006. Ehdotetut säännökset täyttävät valiokunnan asettamat vaatimukset.

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

Kotirauha

Tavaraliikennelain 21d §:ssä säädettäisiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa säädettyihin tarkastuksiin liittyvästä ko-

tirauhan suojasta. Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Pykälän 3 momentin mukaan lailla voidaan säätää perusoi-keuksien turvaamiseksi tai rikosten selvittä-miseksi välttämättömistä kotirauhan piiriin ulottuvista toimenpiteistä. Tarkastuksia ei ole kuitenkaan tarkoitus ulottaa kotirauhan pii-rissä oleviin tiloihin.

Tarkastusten tarkoituksesta ja kohdentami-sesta säädetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa. Asetuksen mukaan tarkastukset on kohdennettava erityisesti riskiyrityksiin, jotka on tarkastettava useammin ja tarkem-min kuin muut yritykset. Riskiyrityksenä pi-dettäisiin liikenteenharjoittajaa, joka on tuo-mittu tai jolle on määrätty muita seuraamuk-sia lain 9 ja 9a §:ssä säädetyn hyvän maineen kannalta merkityksellisistä rikoksista tai rik-komuksista.

Lain 21d §:ssä säädettäisiin tarkastusten toimittamisessa noudatettavasta menettelystä sekä tarkastusviranomaisen oikeuksista ja velvollisuuksista. Tarkastuksissa sovellettaisiin hallintolain 39 §:ää myös silloin, kun tarkastusta ei toimiteta hallintoasian selvittä-miseksi tai päätöksen edellytysten toteamiseksi. Tällaisia ovat yleensä muihin kuin riskiyri-tyksiin kohdistetut tarkastukset. Tarkastuksia suorittaisivat vain viranomaiset. Edellä kuva-tun perusteella ehdotetut säännökset eivät ole perustuslain kannalta ongelmalliset.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Edus-kunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 14 §, 15 §:n 1 momentti ja 26 §, sellaisena kun niistä on 15 §:n 1 momentti laissa 1311/2006,

muutetaan 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1, 4, 12 ja 13 kohta, 3 ja 4 §, 6 §:n otsikko ja 3 momentti, 6 a §, 7 §:n 1 momentin 10 kohta, 4 luvun otsikko, 8 ja 9 §, 11 §:n otsikko sekä 1 ja 3 momentti, 12 §, 15 §:n otsikko ja 2 momentti, 16—18, 20, 25, 29 ja 31 §, 32 §:n 2 momentti sekä 33 §,

sellaisina kuin niistä ovat 3 §, 11 §:n 1 momentti ja 12 § laissa 1311/2009, 6 a §, 7 §:n 1 momentin 10 kohta ja 29 § laissa 599/2009 sekä 8 ja 31 § osaksi laissa 1311/2009, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1231/2006, uusi 14—16 kohta, lakiin uusi 5 a ja 9 a §, 21 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1311/2009, uusi 2 momentti, lakiin uusi 21 a—21 d § ja 32 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 769/2010, uusi 3 momentti, jolloin nykyinen 3 momentti siirtyy 4 momentiksi, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan kaupalliseen tavarankuljetukseen tiellä, kuljetuslupaa edellyttävään kansainväliseen tavaraliikenteeseen ja tässä laissa tarkoitettujen kuljetusten tilaamiseen.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *yhteisöluvalla* maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009, jäljempänä *EU:n tavaraliikennelupa-asetus*, tarkoitettua lupaa;

4) *kotimaan liikenneluvalla* muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen ennen 2.10.1999 voimassaolleiden säännösten nojalla myönnettyä ajoneuvo kohtaista lupaa;

12) *EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksella* maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1071/2009;

13) *tiellä* yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettävää tietä tai katua;

14) *liikenneluvalla* 1, 4 ja 5 kohdassa mainittuja lupia;

15) *kuljetuksen tilaajalla* tässä laissa tarkoitetun kuljetuksen tilaavaa elinkeinonharjoittajaa, joka on kaupparekisterilain (129/1979) 3 §:n 1 momentin mukaan velvollinen tekemään perusilmoituksen, valtiota, kuntaa, kuntayhtymää, Ahvenanmaan maakuntaa, Ahvenanmaan maakunnan kuntaa ja kuntayhtymää, seurakuntaa, seurakuntayhtymää, muuta uskonnollista yhdyskuntaa, muuta julkisoikeudellista oikeushenkilöä ja vastaavaa ulkomailla toimivaa yritystä;

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

3 §

Toimivaltaiset lupa- ja valvontaviranomaiset

Liikenneluvan ja niiden jäljennökset sekä kuljettajatodistuksen myöntää toimivaltainen elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus, Ahvenanmaan maakunnassa kuitenkin Ahvenanmaan valtionvirasto.

Tulli myöntää kahdenkeskisen luvan sekä läpikulkuluvan ja Liikenteen turvallisuusvirasto kolmannen maan luvan, CEMT-luvan ja 22 §:ssä tarkoitettua kuljetuslupa.

Toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä Ahvenanmaan valtionvirasto ovat EU:n liikenteenharjoittaja-

asetuksen 10 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia. Mainitun artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuihin tarkastuksiin voivat osallistua myös poliisi, työsuojeluhallinto, Verohallinto ja tullilaitos sen toimivallan perusteella, joka niillä on muun lain nojalla. Nämä viranomaiset ovat myös velvollisia antamaan virka-apua elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksille sekä Ahvenanmaan valtionvirastolle.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 18 artiklassa tarkoitettuna kansallisena yhteyspiirteenä toimii Liikenteen turvallisuusvirasto.

4 §

Kabotaasin turvaavaa menettelyä pyytävä viranomainen

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettua kabotaasin turvaavaa menettelyä komissiolta pyytää Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä niistä toimenpiteistä, jotka mainitun artiklan 4 kohdan mukaan on kohdistettava omiin liikenteenharjoittajiin komission myöntämän turvamenettelyn aikana.

5 a §

Kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

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

6 §

Liikenneluvat

Kotimaan liikennelupa oikeuttaa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 1 artiklan 5 kohdassa tarkoitettuihin kuljetuksiin Suomen ja muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien maiden sekä Sveitsin välillä.

6 a §

Tilapäinen liikenne

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 8 artiklassa tarkoitetut 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.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja kuljetuksia saadaan suorittaa vain tilapäisesti. Tilapäisenä ei pidetä toistaiseksi voimassaolevan tai yli viikon kestävästä sopimuksen nojalla tehtyjä kuljetuksia eikä kuljetuksia ajoneuvolla, joka on tehnyt Suomen sisäisessä liikenteessä enemmän kuin 10 kuljetusta viimeksi kuluneiden kolmen kuukauden aikana.

7 §

Ilman lupaa sallittu kaupallinen liikenne

Lupaa ei tarvita suorittaessa:

10) postilaissa (415/2011) tarkoitettua postinkuljetusta ja jakelua postitoimiluvan haltijan hallinnassa olevalla ajoneuvolla tai postinkuljetusta, mukaan lukien sanomalehdet ja postinkuljetuksen yhteydessä tavanimukaisesti tapahtuva osoitteellinen lehtien, mainosten ja pakettien jakelu, postitoimiluvan haltijaan työsuhteessa olevan henkilön hallinnassa olevalla ajoneuvolla;

4 luku

Liikenneluvan myöntäminen ja peruuttaminen

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) 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 varattomuustodistuksin; ja

5) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon.

Liikennelupa myönnetään myös EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 ja 7 artiklan sekä tämän pykälän 1 momentin 3 ja 4 kohdan vaatimukset täyttävälle oikeushenkilölle, jonka liikenteestä vastaava henkilö täyttää mainitun asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädetyt vaatimukset sekä tämän pykälän 1 momentin 2 ja 5 kohdan edellytykset.

Lisäksi hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten tulee olla 9 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

9 §

Liikenteestä vastaavan henkilön ja hakijana olevan luonnollisen henkilön hyvä maine

Liikenteestä vastaavan henkilön ja hakijana olevan luonnollisen henkilön hyvämaineisuutta arvioitaessa otetaan mainetta vaarantavina tekijöinä huomioon, jos:

1) hänet on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen rikoksesta;

2) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä teosta sakkorangaistukseen työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, 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;

3) hänelle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty vähintään neljästä teosta muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista vakavista rikkomuksista; taikka

4) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu 2 kohdan mukaisesti sakkorangaistukseen tai hänelle on määrätty 3 kohdan mukaisia seuraamuksia yhteensä vähintään neljästä teosta.

Liikenteestä vastaavaa henkilöä tai hakijana oleva 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:

- 1) tekojen suuri määrä;
- 2) tekojen vakavuus;
- 3) teon kohdistuminen asiakkaaseen tai viiranomaiseen;
- 4) se, että teolla on turvallisuutta heikentävä vaikutus;
- 5) se, että teko on jokin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista;
- 6) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa.

9 a §

Oikeushenkilön hyvä maine

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

- 1) yhteisö on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteisösakkoon; tai
- 2) yhteisön toimitusjohtajan tai vastuunalaisen yhtiömiehen hyvä maine on vaarantunut 9 §:ssä tarkoitettulla tavalla.

Liikenneluvan hakijana olevaa oikeushenkilöä ei voida pitää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklassa tarkoitettulla tavalla hyvämaineisena, jos sen hyvä maine on vaa-

rantunut 1 momentissa tarkoitettusta 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 viiranomaiseen;
- 4) se, että teolla on turvallisuutta heikentävä vaikutus;
- 5) se, että teko on jokin mainitun asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista;
- 6) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa.

11 §

Tutkinto

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa pakolliseksi säädetyn tutkinnon, jonka hyväksytyt suorittaminen osoittaa, että henkilö täyttää mainitussa asetuksessa säädettyt ammattitaitovaatimukset. Virasto voi käyttää tutkinnon koetehtävien laadinnassa ja koetilaisuuden järjestämisessä apunaan ulkopuolista asiantuntijaa.

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

12 §

Todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua todistuksen henkilölle, joka on suorittanut hyväksytysti viraston järjestämän tutkinnon tai jolla on logistiikan alaan kuuluvat mainitussa asetuksessa edellytetyt opinnot sisältävä tekniikan ammattikorkeakoulututkinto.

Kun haetaan yhteisölupa maanteiden tavaraliikenteen harjoittamista varten muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa, EU:n liikenteenharjoittaja-

asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun asiakirjan antaa yrityksen kotipaikan poliisi, joka myös antaa artiklan 2 kohdassa tarkoitetun todistuksen. Asetuksen 7 artiklassa tarkoitetun todistuksen vakavaraisuudesta antaa luottolaitos taikka Keskuskauppakamarin tai kauppakamarin hyväksymä tilintarkastaja tai tilintarkastusyhteisö ja asetuksen 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun todistuksen ammatillisesta pätevyydestä antaa toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jos henkilö on saanut oikeuden harjoittaa tavaraliikennettä ensi kerran ennen 2 päivää loka-kuuta 1999, ja muutoin Liikenteen turvallisuusvirasto.

15 §

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitettu liikenteestä vastaava henkilö

Luonnollinen henkilö, jolla on liikennelupa, voidaan hyväksyä oikeushenkilön liikenteestä vastaavaksi henkilöksi vain, jos hänellä on osakkuuteen tai osakkeiden omistukseen perustuva määräämisvalta tai yhdenvertainen asema muiden osakkaiden kanssa tässä yhtiössä tai yhteisössä.

16 §

Nimetty liikenteestä vastaava henkilö

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu nimetty liikenteestä vastaava henkilö saa hoitaa vain yhden yrityksen kuljetustoimintoja, ja niissä saa käyttää enintään 50 ajoneuvoa.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimettyä liikenteestä vastaavaa henkilöä ei saa nimetä mainitun artiklan 2 kohdan mukaisesti liikenteestä vastaavaksi henkilöksi.

6 luku

Lupamenettely

17 §

Liikennelupahakemus

Liikennelupahakemus on tehtävä sille toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella hakijalla on kotipaikka, Ahvenanmaalla Ahvenanmaan valtiovirastolle. Hakemuksessa on esitettävä lupaviranomaisen pyytämät hakemuksen käsittelemiseksi tarvittavat tiedot.

18 §

Luvan myöntäminen

Liikennelupa myönnetään viideksi vuodeksi kerrallaan. Yhteisöluvan myöntämisestä säädetään EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa.

Lupaa ei saa luovuttaa toisen käytettäväksi.

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 säädettyä luvan myöntämisen edellytystä taikka luvanhaltija on määrätty liiketoimintakieltoon tai väliaikaiseen liiketoimintakieltoon. 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 liiketoimintakiellostosta annetun lain (1059/1985) 4 tai 11 §:ssä säädetyn vastaisesti.

Jollei 21 a §:stä muuta johdu, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai Ahve-

nanmaan valtionviraston on peruutettava liikennelupa määräajaksi tai kokonaan, jos:

1) luvanhaltija ei enää täytä 8 §:n 1 momentin 3 tai 4 kohdassa säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä;

2) liikenteestä vastaava henkilö ei enää täytä 8 §:n 1 momentin 2 tai 5 kohdassa säädettyjä edellytyksiä; tai

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

Liikenteestä vastaavan henkilön hyvän maineen menetyksen seuraamuksista säädetään 1 momentissa mainitun asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa.

Liikenteestä vastaava henkilö voidaan katsoa ammattiin soveltuvaksi aikaisintaan kahden vuoden kuluttua siitä, kun toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on tehnyt 1 momentissa mainitun asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun päätöksen henkilön soveltumattomuudesta johtamaan yrityksen kuljetustoimintoja. Jos hyvän maineen menetys johtuu osittain tai kokonaan 8 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua vankeusrangaistuksesta, johon tuomitsemisesta on kulunut vähemmän kuin kolme vuotta, määräaika päättyy, kun tuomiosta on kulunut viisi vuotta.

21 §

Ajoneuvokohtaisen luvan tai yhteisöluvan jäljennöksen väliaikainen peruuttaminen

Luvanhaltijalle ei myönnetä uusia liikennelupia eikä anneta yhteisöluvan jäljennöksiä sinä aikana, jona niitä on peruutettuina.

21 a §

Varoitus, laiminlyönnin korjaaminen ja henkilön soveltuvuuden palautuminen

Toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai Ahvenanmaan valtionviraston on 20 §:n 2 momentissa tarkoitettuisissa tapauksissa liikenneluvan ja sen oikeaksi todistettujen jäljennösten voimassaolon peruuttamisen ja 21 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa liikenneluvan oikeaksi todistetun jäl-

jennöksen voimassaolon peruuttamisen sijasta annettava luvanhaltijalle varoitus, jos luvan tai jäljennöksen voimassaolon peruuttaminen olisi kohtuutonta ja ilmenneet puutteet, rikkomukset ja laiminlyönnit on korjattu tai ne ovat vähäisiä.

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklasta muuta johdu ja jos liikenneluvan peruuttamisen tai varoituksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, viranomaisen on ennen luvan peruuttamista ja varoituksen antamista annettava luvanhaltijalle mahdollisuus määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Määräaika ei saa olla lyhyempi kuin kolme kuukautta. Lupa voidaan peruuttaa, jos epäkohtaa ei ole määräajassa korjattu.

Kun 20 §:n 4 momentin mukaisesti määrätty aika on kulunut, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai Ahvenanmaan valtionvirasto tekee liikenteestä vastaavan henkilön ammattiin soveltuvuudesta päätöksen, joka katsotaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuksi korjaavaksi toimenpiteeksi. Edellytyksenä on, ettei henkilöä ole määräjajan kuluessa tuomittu 9 §:ssä tarkoitettuun rangaistukseen eikä hänelle ole määrätty 9 §:ssä tarkoitettua muuta seuraamusta, jonka takia häntä ei edelleenkään voida pitää hyvämaineisena. Jos henkilöä ei edelleenkään voida pitää hyvämaineisena, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai Ahvenanmaan valtionvirasto asettaa uuden 20 §:n 3 momentin mukaisen määräajan.

21 b §

Valvonta

Toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja Ahvenanmaan valtionviraston velvollisuudesta valvoa, täyttävätkö luvanhaltijat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 3 artiklassa säädetty vaatimukset, säädetään mainitun asetuksen 12 artiklassa.

21 c §

Riskiyritys

Riskiyrityksenä pidetään luvanhaltijaa, joka on tuomittu rangaistukseen tai jolle on määrätty seuraamuksia 9 §:n 1 momentissa tai 9 a §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista vähintään mainituissa lainkohdissa säädetty määrä, sekä luvanhaltijaa, jonka liikenteestä vastaava henkilö on tuomittu rangaistukseen tai jonka liikenteestä vastaavalle henkilölle on määrätty seuraamuksia 9 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista vähintään mainitussa lainkohdassa säädetty määrä.

Luvanhaltija 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 9 §:n 1 momentissa ja 9 a §:n 1 momentissa säädetään.

21 d §

Yritystarkastus

Toimivaltaisten viranomaisten toimittamista yritystarkastuksista, niiden tarkoituksesta sekä niiden kohdentamisesta säädetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa. Riskiyritykset on tarkastettava tarkemmin ja useammin kuin muut yritykset. Tarkastuksen toimittamisesta säädetään hallintolain (434/2003) 39 §:ssä.

Liikenneluvan haltijan on pyydettyä esitettävä toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle tai Ahvenanmaan valtionvirastolle EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklassa säädettyt asiakirjat sekä verolainsäädännössä edellytetyt verotusta koskevat tiedot. Jos tarkastettava aineisto on säilytetty koneellisella tietovälineellä, luvanhaltijan on pyydettyä saatettava aineisto selväkieliseen kirjalliseen muotoon tai yleisesti käytössä olevaan tallennusmuotoon.

Tarkastusviranomaisella on oikeus päästä tarkastuksen toimittamista varten liikennelu-

van haltijan toimipaikan tiloihin ja alueille, ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin sekä varikolle. Liikenneluvan haltijan on annettava tarvittavat tilat ja laitteet tarkastuksen toimittamista varten ja muutoinkin avustettava tarkastuksessa. Tarkastusta ei saa toimittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa.

Tarkastusviranomaisella on oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai siitä valmistettu jäljennös muualla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa luvanhaltijalle. Aineisto on palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

25 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Liikenneluvan haltija vastaa siitä, että luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävä ajoneuvo on:

1) luvanhaltijan yksinomaisessa hallinnassa ja tämä on merkitty ajoneuvorekisteriin; tai

2) luvanhaltijan käytössä kirjallisen vuokrasopimuksen perusteella, jolloin alkuperäinen vuokrasopimus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös ja, jos ajoneuvon kuljettajana ei ole vuokraaja, kirjallinen selvitys siitä, että kuljettaja on vuokraajan palveluksessa, on pidettävä ajoneuvossa mukana.

Liikenneluvan haltija vastaa siitä, että luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on näkyvällä paikalla selvästi merkittynä liikenneluvan haltijan nimi ja yhteystiedot. Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai Ahvenanmaan valtionvirasto voi sille tehdystä hakemuksesta vapauttaa velvollisuudesta merkitä yhteystiedot, jos siihen on kuljetusten turvallisuuteen liittyviä syitä.

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo on ilman aiheutonta viivytystä ilmoitettava ajoneuvo-liikennerekisteriin ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi.

Mitä 1—3 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

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.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu asiakirja on vaadittaessa esitettävä poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehelle.

Liikenneluvan haltijan on vaadittaessa esitettävä voimassa oleva liikennelupa kuljetuksen tilaajalle.

31 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston 11 §:ssä tarkoitettuun kokeeseen hyväksymistä koskevaan päätökseen ja hylätyyn koesuoritukseen saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Oikaisuvaatimusmenettelystä säädetään hallintolaissa.

Muutoksenhausta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja Ahvenanmaan valti-onviraston tämän lain tai 2 §:ssä mainittujen Euroopan yhteisöjen säädösten nojalla tekemään päätökseen säädetään hallintolainkäytölaissa (586/1996). Päätös voidaan panna täytäntöön, vaikka se ei ole saanut lainvoimaa, jollei päätöksessä ole toisin määrätty.

32 §

Rangaistussäännökset

Joka luovuttaa luvan toisen käytettäväksi, laiminlyö 25 §:n 2 momentissa tarkoitettua merkinnän tekemisen, 25 §:n 3 momentissa säädetyn ilmoitusvelvollisuuden tai 27 §:ssä tarkoitettua tietojenantovelvollisuuden taikka jättää noudattamatta mitä 29 §:ssä säädetään, on tuomittava *kaupallisista tavarankuljetuk-*

sista tiellä annetun lain säännösten rikkomisesta sakkoon.

Kaupparekisteriin merkitty kuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, joka tilaa liikennelupaa vaativan kuljetuksen tietäen, ettei kuljetuksen suorittajalla ole Suomessa voimassa olevaa liikennelupaa, on tuomittava *kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuuden laiminlyönnistä* sakkoon tai yhteisösakkoon.

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 tarkoitettua henkilön soveltumattomuutta koskevien asioiden käsitteilyä sekä liikenteenharjoittajan vakavaraisuuden osoittamiseksi annetun vakuuden palauttamista varten tarpeelliset tiedot rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvoliikenne- rekisteristä, 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 tiedot liikenneluvan haltijoita koskevista yritystarkastuksista ja 8 §:ssä säädettyjen liikenneluvan myöntämisen edellytysten täyttymisen arvioimiseksi välttämättömät muut tiedot.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Tämän lain 5 a § ja 32 §:n 3 momentti tulevat kuitenkin voimaan päivänä kuu- ta 20 .

Ennen lain voimaan tuloa myönnettyt liikenneluvat ovat voimassa luvassa määrätyn ajan.

Ennen lain voimaantuloa liikenneyrityksen kurssista ja kirjallisen tutkinnon suorittamisesta annetut todistukset ovat sellaisinaan voimassa.

Helsingissä 11 päivänä marraskuuta 2011

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Asunto- ja viestintäministeri *Krista Kiuru*

*Liite**Rinnakkaisteksti***Laki****kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 14 §, 15 §:n 1 momentti ja 26 §, sellaisena kun niistä on 15 §:n 1 momentti laissa 1311/2006,

muutetaan 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1, 4, 12 ja 13 kohta, 3 ja 4 §, 6 §:n otsikko ja 3 momentti, 6 a §, 7 §:n 1 momentin 10 kohta, 4 luvun otsikko, 8 ja 9 §, 11 §:n otsikko sekä 1 ja 3 momentti, 12 §, 15 §:n otsikko ja 2 momentti, 16—18, 20, 25, 29 ja 31 §, 32 §:n 2 momentti sekä 33 §,

sellaisina kuin niistä ovat 3 §, 11 §:n 1 momentti ja 12 § laissa 1311/2009, 6 a §, 7 §:n 1 momentin 10 kohta ja 29 § laissa 599/2009 sekä 8 ja 31 § osaksi laissa 1311/2009, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1231/2006, uusi 14—16 kohta, lakiin uusi 5 a ja 9 a §, 21 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1311/2009, uusi 2 momentti, lakiin uusi 21 a—21 d § ja 32 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 769/2010, uusi 3 momentti, jolloin nykyinen 3 momentti siirtyy 4 momentiksi, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

1 §

1 §

*Lain soveltamisala**Lain soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan kaupalliseen tavarankuljetukseen tiellä ja kuljetuslupaa edellyttävään kansainväliseen tavaraliikenteeseen.

Tätä lakia sovelletaan kaupalliseen tavarankuljetukseen tiellä, kuljetuslupaa edellyttävään kansainväliseen tavaraliikenteeseen ja tässä laissa tarkoitettujen kuljetusten tilaamiseen.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) **yhteisöluvalla** yhteisössä jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 881/92, jäljempänä **yhteisö lupa-asetus**, tarkoitettua lupaa;

4) **kotimaan liikenneluvalla** muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen myönnettyä lupaa;

12) **ammattiin pääsydirektiivillä** maanteiden kansallisen ja kansainvälisen tavara- ja henkilöliikenteen harjoittajien ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta sekä toimenpiteistä näiden liikenteenharjoittajien sijoittautumisvapauden tehokkaan käytämisen edistämiseksi annettua neuvoston direktiiviä 96/26/EY;

13) **tiellä** yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettävää tietä tai katua.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) **yhteisöluvalla** maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009, jäljempänä **EU:n tavaraliikennelupa-asetus**, tarkoitettua lupaa;

4) **kotimaan liikenneluvalla** muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen ennen 2.10.1999 voimassa olleiden säännösten nojalla myönnettyä ajoneuvokohtaista lupaa;

12) **EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksella** maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1071/2009;

13) **tiellä** yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettävää tietä tai katua;

14) **liikenneluvalla** 1, 4 ja 5 kohdassa mainittuja lupia;

15) **kuljetuksen tilaajalla** tässä laissa tarkoitettua kuljetuksen tilaavaa elinkeinonharjoittajaa, joka on kaupparekisterilain (129/1979) 3 §:n 1 momentin mukaan velvollinen tekemään perusilmoituksen, valtiota, kuntaa, kuntayhtymää, Ahvenanmaan maakuntaa, Ahvenanmaan maakunnan kuntaa ja kuntayhtymää, seurakuntaa, seurakuntayhtymää, muuta uskonnollista yhdyskuntaa, muuta julkisoikeudellista oikeushenkilöä ja vastaavaa ulkomailla toimivaa yritystä;

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

3 §

Lupaviranomaiset

Yhteisöluvan, kuljettajatodistuksen, kotimaan liikenneluvan ja liikennetraktoriluvan myöntää toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Ahvenanmaan maakunnassa kuitenkin Ahvenanmaan valtionvirasto.

Tulli myöntää kahdenkeskisen luvan sekä läpikulkuluvan ja Liikenteen turvallisuusvirasto kolmannen maan luvan, CEMT-luvan ja jäljempänä 22 §:ssä tarkoitetun kuljetusluvan.

4 §

Neuvoston asetuksen mukaan toimivaltainen viranomainen

Edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa, annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3118/93 tarkoitettu toimivaltainen viranomainen Suomessa on liikenne- ja viestintäministeriö.

3 §

Toimivaltaiset lupa- ja valvontaviranomaiset

Liikenneluvan ja niiden jäljennökset sekä kuljettajatodistuksen myöntää toimivaltainen elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus, Ahvenanmaan maakunnassa kuitenkin Ahvenanmaan valtionvirasto.

Tulli myöntää kahdenkeskisen luvan sekä läpikulkuluvan ja Liikenteen turvallisuusvirasto kolmannen maan luvan, CEMT-luvan ja 22 §:ssä tarkoitetun kuljetusluvan.

Toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä Ahvenanmaan valtionvirasto ovat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia. Mainitun artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuihin tarkastuksiin voivat osallistua myös poliisi, työsuojeluhallinto, Verohallinto ja tullilaitos sen toimivallan perusteella, joka niillä on muun lain nojalla. Nämä viranomaiset ovat myös velvollisia antamaan virka-apua elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksille sekä Ahvenanmaan valtionvirastolle.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 18 artiklassa tarkoitettuna kansallisena yhteyspisteinä toimii Liikenteen turvallisuusvirasto.

4 §

Kabotaasin turvaavaa menettelyä pyytävä viranomainen

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettua kabotaasin turvaavaa menettelyä komissiolta pyytää Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä niistä toimenpiteistä, jotka mainitun artiklan 4 kohdan mukaan on kohdistettava omiin liikenteenharjoittajiin komission myöntämän turvamenettelyn aikana.

5 a §

Kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus

Kuljetuksen tilaajan tai tämän edustajan on

ennen luvanvaraisesta kuljetuksesta sopimista selvitettävä, että kuljetuksen suorittajalla on tarvittava liikennelupa.

6 §

Liikenteen harjoittamiseen oikeuttavat luvat

Kotimaan liikenneluvalla voi harjoittaa yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä liikennettä 23 päivänä heinäkuuta 1962 annetun ensimmäisen neuvoston direktiivin liitteessä tarkoitettuja kuljetuksia Suomen ja muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välillä, jos kuljetukset Suomen lainsäädännön mukaan edellyttävät liikennelupaa.

6 §

Liikenneluvat

Kotimaan liikennelupa oikeuttaa EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen 1 artiklan 5 kohdassa tarkoitettuihin kuljetuksiin Suomen ja muiden Euroopan talousalueeseen kuuluvien maiden sekä Sveitsin välillä.

6 a §

Tilapäinen liikenne

Muulla kuin Suomessa myönnetyllä yhteisöluvalla saa luvanhaltijan käyttämällä ajoneuvolla tehdä enintään kolme Suomen sisäistä kuljetusta Suomeen päättyneen kansainvälisen kuljetuksen yhteydessä enintään viikon aikana siitä päivästä, jona Suomeen tuotu kuorma on purettu. Kuljetus Suomeen ja Suomen sisäinen kuljetus on osoitettava rahistikirjalla, kuljetustilauksella tai muulla luotettavalla todisteella.

Edellä 1 momentissa 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.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuista luotettavista todisteista säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

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.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja kuljetuksia saadaan suorittaa vain tilapäisesti. Tilapäisenä ei pidetä toistaiseksi voimassaolevan tai yli viikon kestävästä sopimuksen nojalla tehtyjä kuljetuksia eikä kuljetuksia ajoneuvolla, joka on tehnyt Suomen sisäisessä liikenteessä enemmän kuin 10 kuljetusta vii-

meksi kuluneiden kolmen kuukauden aikana.

7 §

Ilman lupaa sallittu kaupallinen liikenne

Lupaa ei tarvita suoritettaessa:

10) postipalvelulaissa (313/2001) tarkoitettua postinkuljetusta postitoimenluvan haltijan hallinnassa olevalla ajoneuvolla tai postinkuljetusta, mukaan lukien sanomalehdet ja postinkuljetuksen yhteydessä tavanmukaisesti tapahtuva osoitteellinen lehtien, mainosten ja pakettien jakelu, postitoimenluvan haltijaan työsuhteessa olevan henkilön hallinnassa olevalla ajoneuvolla;

7 §

Ilman lupaa sallittu kaupallinen liikenne

Lupaa ei tarvita suoritettaessa:

10) *postilaissa (415/2011) tarkoitettua postinkuljetusta ja jakelua postitoimiluvan haltijan hallinnassa olevalla ajoneuvolla tai postinkuljetusta, mukaan lukien sanomalehdet ja postinkuljetuksen yhteydessä tavanmukaisesti tapahtuva osoitteellinen lehtien, mainosten ja pakettien jakelu, postitoimiluvan haltijaan työsuhteessa olevan henkilön hallinnassa olevalla ajoneuvolla;*

4 luku

Liikenteen harjoittamista koskevan luvan myöntämisen edellytykset

8 §

Luvan edellytykset

Liikenteen harjoittamista koskeva lupa on myönnettävä hakijalle, joka on:

- 1) hyvämaineinen;
- 2) saanut ammattitaidosta Liikenteen turvallisuusviraston myöntämän todistuksen;
- 3) oikeustoimikelpoinen; ja
- 4) vakavarainen.

Lupa myönnetään 4 kohdan vaatimuksen täyttävälle oikeushenkilölle, jonka liikenteestä vastaava henkilö täyttää 1—3 kohdan vaatimukset.

4 luku

Liikenneluvan myöntäminen ja peruuttaminen

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 varattomuustodistuksin; ja
- 5) jota ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon.

Liikennelupa myönnetään myös EU:n liikenteenharjoittajasetuksen 6 ja 7 artiklan sekä tämän pykälän 1 momentin 3 ja 4 kohdan vaatimukset täyttävälle oikeushenkilölle,

Hyvämaineisuutta, ammattitaitoa tai vakavaraisuutta koskevan vaatimuksen täyttyminen voidaan osoittaa myös muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa myönnettyllä ammattiinpääsydirektiivin mukaisella todistuksella.

9 §

Hyvä maine

Hakija tai liikenteestä vastaava henkilö ei täytä 8 §:n 1 momentin 1 kohdassa säädettyä hyvämaineisuuden vaatimusta, jos:

1) hänet on viimeisten viiden vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen; tai

2) hänet on vähintään kolmesti viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu sakkorangaistukseen työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, liikenteen harjoittamista, ajo- ja lepoaikojen noudattamista, liikenne- tai ajoneuvoturvallisuutta, ympäristönsuojelua tai muiden ammatillista vastuuta koskevien säännösten rikkomisesta

ja teot osoittavat hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan luvanvaraista tavaraliikennettä.

jonka liikenteestä vastaava henkilö täyttää mainitun asetuksen 4, 6 ja 8 artiklassa säädetyt vaatimukset sekä tämän pykälän 1 momentin 2 ja 5 kohdan edellytykset.

Lisäksi hakijana olevan yrityksen toimitusjohtajan ja vastuunalaisten yhtiömiesten tulee olla 9 §:ssä tarkoitettulla tavalla hyvämaineisia.

9 §

Liikenteestä vastaavan henkilön ja hakijana olevan luonnollisen henkilön hyvä maine

Liikenteestä vastaavan henkilön ja hakijana olevan luonnollisen henkilön hyvämaineisuutta arvioitaessa otetaan mainetta vaarantavina tekijöinä huomioon, jos:

1) hänet on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen rikoksesta;

2) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu vähintään neljästä teosta sakkorangaistukseen työ- tai palkkasuhdetta, kirjanpitoa, verotusta, 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;

3) hänelle on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana määrätty vähintään neljästä teosta muita seuraamuksia kuin vankeutta tai sakkoa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista vakavista rikkomuksista; taikka

4) hänet on kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu 2 kohdan mukaisesti sakkorangaistukseen tai hänelle on määrätty 3 kohdan mukaisia seuraamuksia yhteensä vähintään neljästä teosta.

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. Il-

meistä sopimattomuutta arvioitaessa otetaan huomioon:

- 1) tekojen suuri määrä;*
- 2) tekojen vakavuus;*
- 3) teon kohdistuminen asiakkaaseen tai viiranomaiseen;*
- 4) se, että teolla on turvallisuutta heikentävä vaikutus;*
- 5) se, että teko on jokin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen liitteessä IV tarkoitettuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista;*
- 6) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa.*

9 a §

Oikeushenkilön hyvä maine

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

- 1) yhteisö on viiden viimeksi kuluneen vuoden aikana tuomittu yhteisösakkoon; tai*
- 2) yhteisön toimitusjohtajan tai vastuunalaisen yhtiömiehen hyvä maine on vaarantunut 9 §:ssä tarkoitettulla tavalla.*

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 syytä 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 viiranomaiseen;*
- 4) se, että teolla on turvallisuutta heikentävä vaikutus;*
- 5) se, että teko on jokin mainitun asetuksen liitteessä IV tarkoitetuista yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomuksista;*
- 6) se, että teko on tehty ammattimaista liikennettä harjoitettaessa.*

11 §

Koe

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa sisälöltään ja rakenteeltaan ammattiin pääsydirektiivin mukaisen kokeen järjestämisestä. Kokeella varmistetaan siitä, että kokeeseen osallistuja täyttää direktiivissä asetetut ammattitaitovaatimukset. Virasto voi käyttää koetettävien laadinnassa ja koetilaisuuden järjestämisessä apunaan ulkopuolista asiantuntijaa.

Kokeen voi korvata ulkomaanliikenteen osuuden sisältävällä kokeella, jos henkilö on suorittanut aiempien säännösten mukaisen kotimaan liikenneyrittäjäkurssin tai hänellä on voimassa oleva kotimaan liikennelupa. Liikennetraktorikurssin suorittaneen tai liikennetraktoriluvan haltijan tulee lisäksi suorittaa koe, joka sisältää ne liikenneyrittäjäkokeen aihepiirit, jotka eivät sisälly liikennetraktorikurssiin.

12 §

Todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa ammattiin pääsydirektiivin 10 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun todistuksen henkilölle, joka on suorittanut hyväksytysti viraston järjestämän kokeen tai jolla on logistiikan alaan kuuluva ammattiin pääsydirektiivin edellyttämät aihepiirit sisältävä tekniikan ammattikorkeakoulun tutkintotodistus.

Kun haetaan yhteisölupa maanteiden tavaraliikenteen harjoittamista varten muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa, ammattiin pääsydirektiivin 8 artiklassa tarkoitettua todistuksen hyvämainisuudesta antaa kotipaikan poliisi, direktiivin 9 artiklassa tarkoitettua todistuksen vakavaraisuudesta luottolaitos taikka Keskuskauppa-kamarin tai kauppakamarin hyväksymä tilintarkastaja tai tilintarkastusyhteisö ja direktiivin 10 artiklassa tarkoitettua todistuksen ammattitaidosta toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jos henkilö on saanut oikeuden harjoittaa tavaraliikennettä

11 §

Tutkinto

Liikenteen turvallisuusvirasto järjestää EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 8 artiklassa pakolliseksi säädetyn tutkinnon, jonka hyväksytyt suorittaminen osoittaa, että henkilö täyttää mainitussa asetuksessa säädettyt ammattitaitovaatimukset. Virasto voi käyttää tutkinnon koetettävien laadinnassa ja koetilaisuuden järjestämisessä apunaan ulkopuolista asiantuntijaa.

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

12 §

Todistus

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun todistuksen henkilölle, joka on suorittanut hyväksytysti viraston järjestämän tutkinnon tai jolla on logistiikan alaan kuuluvat mainitussa asetuksessa edellytetyt opinnot sisältävä tekniikan ammattikorkeakoulututkinto.

Kun haetaan yhteisölupa maanteiden tavaraliikenteen harjoittamista varten muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa kuin Suomessa, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua asiakirjan antaa yrityksen kotipaikan poliisi, joka myös antaa artiklan 2 kohdassa tarkoitettua todistuksen. Asetuksen 7 artiklassa tarkoitettua todistuksen vakavaraisuudesta antaa luottolaitos taikka Keskuskauppa-kamarin tai kauppakamarin hyväksymä tilintarkastaja tai tilintarkastusyhteisö ja asetuksen 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua todistuksen ammatillisesta pätevyydestä antaa toimivaltainen elin-

ensi kerran ennen 2 päivänä lokakuuta 1999 ja muutoin Liikenteen turvallisuusvirasto.

keino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jos henkilö on saanut oikeuden harjoittaa tavaraliikennettä ensi kerran ennen 2 päivää lokakuuta 1999, ja muutoin Liikenteen turvallisuusvirasto.

14 §

(14 § kumotaan)

Taloudellisten voimavarojen osoittaminen

Taloudellisten voimavarojen riittävyys osoitetaan lupaviranomaiselle toimitettavalla:

- 1) vakuudella, joka voi olla luottolaitoksen antama takaussitoumus tai pankkitalletus; tai*
- 2) todistuksella, jonka on antanut Keskuskauppakamarin tai kauppakamarin hyväksymä tilintarkastaja tai tilintarkastusyhteisö taikka julkishallinnon ja -talouden tilintarkastaja tai tilintarkastusyhteisö.*

Edellä 1 momentissa tarkoitettu asiakirja on toimitettava lupaviranomaiselle lupaa haettaessa ja uusittaessa. Jos luvanhaltijalla on useampi kuin yksi lupa ja niiden voimassaoloaika päättyy eri aikoina, asiakirja on toimitettava vähintään viiden vuoden välein.

15 §

15 §

Liikenteestä vastaava henkilö

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitettu liikenteestä vastaava henkilö

Oikeushenkilöllä tulee aina olla palveluksessaan edellytykset täyttävä toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen hyväksymä liikenteestä vastaava luonnollinen henkilö, joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti toimii tässä tehtävässä ja vastaa siitä, että liikennettä hoidetaan säännösten ja lupaehtojen mukaisesti sekä edustaa yritystä liikenneluvan myöntävän ja liikennettä valvovan viranomaisen kanssa asioitaessa.

Luonnollinen henkilö, jolla on yhteisölupa, kotimaan liikennelupa tai liikennetraktorilupa, voidaan hyväksyä oikeushenkilön liikenteestä vastaavaksi henkilöksi vain, jos hänellä on osakkuuteen tai osakkeiden omistukseen perustuva määräämisvalta tai yhdenvertainen asema muiden osakkaiden kanssa tässä yhtiössä tai yhteisössä.

(15 §:n 1 momentti kumotaan)

Luonnollinen henkilö, jolla on liikennelupa, voidaan hyväksyä oikeushenkilön liikenteestä vastaavaksi henkilöksi vain, jos hänellä on osakkuuteen tai osakkeiden omistukseen perustuva määräämisvalta tai yhdenvertainen asema muiden osakkaiden kanssa tässä yhtiössä tai yhteisössä.

16 §

Liikenteestä vastaavan henkilön vaihtaminen

Jos liikenteestä vastaava henkilö on vaihdettava kuoleman, äkillisen vakavan sairauden, tapaturman tai muun näihin verrattavan ennalta arvaamattoman syyn vuoksi, on toisen henkilön hyväksymistä koskeva hakemus toimitettava viipymättä lupaviranomaiselle. Jos tehtävään ei voida heti esittää säädetyt ammattitaitovaatimukset täyttävää henkilöä, on vaatimusten täyttymistä osoittavat selvitykset toimitettava mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään vuoden kuluttua vaihtamiseen johtaneesta tapahtumasta.

6 luku

Lupamenettely

17 §

Lupahakemus

Lupahakemus on tehtävä kirjallisesti sille toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella hakijalla on kotipaikka. Hakemuksessa on esitettävä lupaviranomaisen pyytämät hakemuksen käsittelemiseksi tarvittavat tiedot.

Jos hakijalla ei ole kotipaikkaa Suomessa, sen on haettava lupaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta ja liikenteestä vastaavan henkilön on toimitettava sille yhteystietonsa.

18 §

Luvan myöntäminen

Yhteisölupa, kotimaan liikennelupa ja liikennetraktorilupa myönnetään viideksi vuodeksi kerrallaan. Yhteisöluvan myöntämisessä noudatetaan, mitä yhteisölupa-asetuksessa säädetään.

Uusille hakijoille kotimaan liikennelupaa ei myönnetä. Kotimaan liikennelupa on ajoneuvokohtainen.

Lupaa ei saa luovuttaa toisen käytettäväksi.

16 §

Nimetty liikenteestä vastaava henkilö

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu nimetty liikenteestä vastaava henkilö saa hoitaa vain yhden yrityksen kuljetustoimintoja, ja niissä saa käyttää enintään 50 ajoneuvoa.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimettyä liikenteestä vastaavaa henkilöä ei saa nimetä mainitun artiklan 2 kohdan mukaiseksi liikenteestä vastaavaksi henkilöksi.

6 luku

Lupamenettely

17 §

Liikennelupahakemus

Liikennelupahakemus on tehtävä sille toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella hakijalla on kotipaikka, Ahvenanmaalla Ahvenanmaan valtiovirastolle. Hakemuksessa on esitettävä lupaviranomaisen pyytämät hakemuksen käsittelemiseksi tarvittavat tiedot.

18 §

Luvan myöntäminen

Liikennelupa myönnetään viideksi vuodeksi kerrallaan. Yhteisöluvan myöntämisestä säädetään EU:n tavaraliikennelupa-asetuksessa.

Lupaa ei saa luovuttaa toisen käytettäväksi.

20 §

Luvan peruuttaminen

Lupaviranomainen voi peruuttaa luvan määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä.

Jos luvanhaltija tai liikenteestä vastaava henkilö on syyllistynyt 9 §:ssä tarkoitettuun tekoon, mutta hänen katsotaan edelleen täyttävän hyvämaineisuuden vaatimuksen, peruuttaminen voi koskea laajuudeltaan vain yhtä tai useampaa ajoneuvo kohtaista lupaa.

Yhteisöluvan peruuttamisesta on voimassa lisäksi, mitä yhteisölupa-asetuksen 8 artiklassa säädetään. Mitä yhteisöluvan peruuttamisesta siinä säädetään, sovelletaan myös kotimaan liikenneluvan peruuttamiseen.

Vakavaraisuutta tai ammattitaitoa koskevan vaatimuksen osalta lupaviranomaisen on ennen luvan peruuttamista annettava luvan haltijalle mahdollisuus korjata puute lupaviranomaisen asettamassa määräajassa. Määräaika ei saa olla lyhyempi kuin kolme kuukautta.

Hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen osalta lupaviranomaisen on ennen luvan peruuttamista annettava luvanhaltijalle kirjallinen varoitus, jos luvan haltijan rikkomukset tai rikokset kokonaisuutena arvioiden ovat vähäisiä.

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 säädettyä luvan myöntämisen edellytystä taikka luvanhaltija on määrätty liiketoimintakieltoon tai väliaikaiseen liiketoimintakieltoon. Toimivaltaisen elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen tai Ahvenanmaan valtionviraston on peruutettava liikennelupa määräajaksi tai kokonaan myös, jos luvanhaltija on liikennettä harjoittaessa 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 määräajaksi tai kokonaan, jos:

1) luvanhaltija ei enää täytä 8 §:n 1 momentin 3 tai 4 kohdassa säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä;

2) liikenteestä vastaava henkilö ei enää täytä 8 §:n 1 momentin 2 tai 5 kohdassa säädettyjä edellytyksiä; tai

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

Liikenteestä vastaavan henkilön hyvän maineen menetyksen seuraamuksista säädetään 1 momentissa mainitun asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa.

Liikenteestä vastaava henkilö voidaan katsoa ammattiin soveltuvaksi aikaisintaan kahden vuoden kuluttua siitä, kun toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on tehnyt 1 momentissa mainitun asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun päätöksen henkilön soveltumattomuudesta johtamaan yrityksen kuljetustoimintoja. Jos hyvän maineen menetys johtuu osittain tai kokonaan 8 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua vankeusrangaistuksesta, johon tuomitsemi-

sesta on kulunut vähemmän kuin kolme vuotta, määräaika päättyy, kun tuomiosta on kulunut viisi vuotta.

21 §

Ajoneuvokohtaisen luvan tai yhteisöluvan jäljennöksen väliaikainen peruuttaminen.

21 §

Ajoneuvokohtaisen luvan tai yhteisöluvan jäljennöksen väliaikainen peruuttaminen

Luvanhaltijalle ei myönnetä uusia liikennelupia eikä anneta yhteisöluvan jäljennöksiä sinä aikana, jona niitä on peruutettuina.

21 a §

Varoitus, laiminlyönnin korjaaminen ja henkilön soveltuvuuden palautuminen

Toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai Ahvenanmaan valtionviraston on 20 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa liikenneluvan ja sen oikeaksi todistettujen jäljennösten voimassaolon peruuttamisen ja 21 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa liikenneluvan oikeaksi todistetun jäljennöksen voimassaolon peruuttamisen sijasta annettava luvanhaltijalle varoitus, jos luvan tai jäljennöksen voimassaolon peruuttaminen olisi kohtuutonta ja ilmenneet puutteet, rikkomukset ja laiminlyönnit on korjattu tai ne ovat vähäisiä.

Jollei EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 13 artiklasta muuta johdu ja jos liikenneluvan peruuttamisen tai varoituksen antamisen peruste on sellainen, että se voidaan korjata, viranomaisen on ennen luvan peruuttamista ja varoituksen antamista annettava luvanhaltijalle mahdollisuus määräajassa korjata puute tai laiminlyönti. Määräaika ei saa olla lyhyempi kuin kolme kuukautta. Lupa voidaan peruuttaa, jos epäkohtaa ei ole määräajassa korjattu.

Kun 20 §:n 4 momentin mukaisesti määrätty aika on kulunut, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai Ahvenanmaan valtionvirasto tekee liikenteestä vastaavan henkilön ammattiin soveltuvuudesta päätöksen, joka katsotaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuksi korjaavaksi toimenpiteeksi. Edellytyksenä on, ettei henkilöä ole määrä-

ajan kuluessa tuomittu 9 §:ssä tarkoitettuun rangaistukseen eikä hänelle ole määrätty 9 §:ssä tarkoitettua muuta seuraamusta, jonka takia häntä ei edelleenkään voida pitää hyvämaineisena. Jos henkilöä ei edelleenkään voida pitää hyvämaineisena, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai Ahvenanmaan valtionvirasto asettaa uuden 20 §:n 3 momentin mukaisen määräajan.

21 b §

Valvonta

Toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja Ahvenanmaan valtionviraston velvollisuudesta valvoa, täyttävätkö luvanhaltijat EU:n liikenteenharjoittajasetuksen 3 artiklassa säädetyt vaatimukset, säädetään mainitun asetuksen 12 artiklassa.

21 c §

Riskiyritys

Riskiyrityksenä pidetään luvanhaltijaa, joka on tuomittu rangaistukseen tai jolle on määrätty seuraamuksia 9 §:n 1 momentissa tai 9 a §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista vähintään mainituissa lainkohdissa säädetty määrä, sekä luvanhaltijaa, jonka liikenteestä vastaava henkilö on tuomittu rangaistukseen tai jonka liikenteestä vastaavalle henkilölle on määrätty seuraamuksia 9 §:n 1 momentissa tarkoitetuista rikoksista tai rikkomuksista vähintään mainituissa lainkohdissa säädetty määrä.

Luvanhaltija 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 9 §:n 1 momentissa ja 9 a §:n 1 momentissa säädetään.

21 d §

Yritystarkastus

Toimivaltaisten viranomaisten toimittamista yritystarkastuksista, niiden tarkoituksesta sekä niiden kohdentamisesta säädetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa. Riskiyritykset on tarkastettava tarkemmin ja useammin kuin muut yritykset. Tarkastuksen toimittamisesta säädetään hallintolain (434/2003) 39 §:ssä.

Liikenneluvan haltijan on pyydettyessä esitettävä toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle tai Ahvenanmaan valtionvirastolle EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklassa säädettyt asiakirjat sekä verolainsäädännössä edellytetyt verotusta koskevat tiedot. Jos tarkastettava aineisto on säilytetty koneellisella tietovälillä, luvan haltijan on pyydettyessä saatettava aineisto selväkieliseen kirjalliseen muotoon tai yleisesti käytössä olevaan tallennusmuotoon.

Tarkastusviranomaisella on oikeus päästä tarkastuksen toimittamista varten liikenneluvan haltijan toimipaikan tiloihin ja alueille, ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin ajoneuvoihin sekä varikolle. Liikenneluvan haltijan on annettava tarvittavat tilat ja laitteet tarkastuksen toimittamista varten ja muutoinakin avustettava tarkastuksessa. Tarkastusta ei saa toimittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytettävissä tiloissa.

Tarkastusviranomaisella on oikeus ottaa haltuunsa tarkastettava aineisto tai siitä valmistettu jäljennös muualla tapahtuvaa tarkastusta varten, jos se on mahdollista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa luvanhaltijalle. Aineisto on palautettava heti, kun sitä ei enää tarvita.

25 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan haltija vastaa siitä, että luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävä ajoneuvo on:

- 1) luvanhaltijan yksinomaisessa hallinnassa, mikä on merkitty ajoneuvorekisteriin; tai
- 2) luvanhaltijan käytössä kirjallisen vuokrasopimuksen perusteella, jolloin alkuperäinen

25 §

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo

Liikenneluvan haltija vastaa siitä, että luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävä ajoneuvo on:

- 1) luvanhaltijan yksinomaisessa hallinnassa ja tämä on merkitty ajoneuvorekisteriin; tai
- 2) luvanhaltijan käytössä kirjallisen vuokrasopimuksen perusteella, jolloin alkuperäinen

vuokrasopimus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös on pidettävä ajoneuvossa mukana ja, jos ajoneuvon kuljettajana ei toimi vuokraaja, kirjallinen selvitys siitä, että kuljettaja on vuokraajan palveluksessa.

Liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan haltija vastaa siitä, että luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvällä paikalla selvästi merkittynä yhteisöluvan, kotimaan liikenneluvan tai liikenne-traktoriluvan haltijan nimi ja yhteystiedot.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

26 §

Kuolin- ja konkurssipesän oikeus jatkaa liikennettä

Jos luvan haltija kuolee, on kuolinpesällä oikeus jatkaa liikennettä enintään 18 kuukauden ajan ehdolla, että kuolinpesä kolmen kuukauden kuluessa kuolinpäivästä ilmoittaa lupaviranomaiselle hyväksyttäväksi luvanhaltijan velvollisuuksista vastaavan 8 §:n 1 momentin 1 ja 3 kohdassa säädetty vaatimukset täyttävän henkilön.

Jos luvanhaltija asetetaan konkurssiin, konkurssipesällä on oikeus jatkaa liikennettä enintään kolmen kuukauden ajan konkurssin alkamisesta. Luvanhaltijan velvollisuuksista vastaavat tänä aikana ne, jotka hoitavat konkurssipesää.

nen vuokrasopimus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös ja, jos ajoneuvon kuljettajana ei ole vuokraaja, kirjallinen selvitys siitä, että kuljettaja on vuokraajan palveluksessa, on pidettävä ajoneuvossa mukana.

Liikenneluvan haltija vastaa siitä, että luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on näkyvällä paikalla selvästi merkittynä liikenneluvan haltijan nimi ja yhteystiedot. Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai Ahvenanmaan valtionvirasto voi sille tehdystä hakemuksesta vapauttaa velvollisuudesta merkitä yhteystiedot, jos siihen on kuljetusten turvallisuuteen liittyviä syitä.

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo on ilman aiheutonta viivytystä ilmoitettava ajoneuvo-liikennerekisteriin ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi.

Mitä 1—3 momentissa säädetään, ei koske kuljetuksiin käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen rikkoutumisen vuoksi käytössä olevaa korvaavaa ajoneuvoa.

(26 § kumotaan)

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.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu asiakirja on vaadittaessa esitettävä poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehelle.

Liikenneluvan haltijan on vaadittaessa esitettävä voimassa oleva liikennelupa kuljetuksen tilaajalle.

31 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston 11 §:ssä tarkoitettuun kokeeseen hyväksymistä koskevaan päätökseen ja hylättyyn koesuoritukseen ei voi hakea muutosta valittamalla. *Kokeeseen hyväksymistä koskevaan päätökseen ja koesuoritukseen saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Päätökseen on liitettävä ohjeet oikaisuvaatimuksen tekemiseksi. Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti 30 päivän kuluessa siitä, kun henkilö sai tiedon hylkäämisestä. Muutoksenhausta oikaisuvaatimusta koskevaan viraston päätökseen säädetään 2 momentissa.*

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäytölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomaisen toisin määrää.

32 §

Rangaistussäännökset

Joka harjoittaa tässä laissa tarkoitettua liikennettä ilman asianmukaista lupaa, on tuomittava *luvattomasta tavaraliikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Joka luovuttaa luvan toisen käytettäväksi, laiminlyö 25 §:n 2 momentissa tarkoitettua merkinnän tekemisen tai 27 §:ssä tarkoitettua tietojenantovelvollisuuden taikka jättää noudattamatta, mitä 29 §:ssä säädetään, on tuomittava *kaupallisista tavarankuljetuksista*

31 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

Liikenteen turvallisuusviraston 11 §:ssä tarkoitettuun kokeeseen hyväksymistä koskevaan päätökseen ja hylättyyn koesuoritukseen saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. *Oikaisuvaatimusmenettelystä säädetään hallintolaissa.*

Muutoksenhausta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja Ahvenanmaan valtiönviraston tämän lain tai 2 §:ssä mainittujen Euroopan yhteisöjen säädösten nojalla tehdään päätökseen säädetään hallintolainkäytölaissa (586/1996). Päätös voidaan panna täytäntöön, vaikka se ei ole saanut lainvoimaa, jollei päätöksessä ole toisin määrätty.

32 §

Rangaistussäännökset

Joka luovuttaa luvan toisen käytettäväksi, laiminlyö 25 §:n 2 momentissa tarkoitettua merkinnän tekemisen, 25 §:n 3 momentissa *säädetyn ilmoitusvelvollisuuden* tai 27 §:ssä tarkoitettua tietojenantovelvollisuuden taikka jättää noudattamatta mitä 29 §:ssä säädetään,

tiellä annetun lain säännösten rikkomisesta sakkoon.

on tuomittava kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain säännösten rikkomisesta sakkoon.

Kaupparekisteriin merkitty kuljetuksen tilaaja tai tämän edustaja, joka tilaa liikennelupaa vaativan kuljetuksen tietäen, ettei kuljetuksen suorittajalla ole Suomessa voimassa olevaa liikennelupaa, on tuomittava kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuuden laiminlyönnistä sakkoon tai yhteisösakkoon.

33 §

Henkilörekisteritiedot

Lupaviranomaisella on oikeus saada tietoja rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvo-liikennerekisteristä ja ulosottorekisteristä sekä verohallinnolta verovelkatiedot yhteisöluvan, kotimaan liikenteen luvan ja liikennetraktoriluvan myöntämistä, uusimista ja peruuttamista koskevien asioiden käsittelyä varten.

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 artiklas-sa tarkoitettua yhteisön liikenneluvan myön-tämistä, luvan myöntämisen edellytysten tar-kastamista, lupien peruuttamista, varoituksen antamista, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 14 artiklassa tarkoitettua henkilön soveltumattomuutta koskevien asioiden käsit-telyä sekä liikenteenharjoittajan vakavarai-suuden osoittamiseksi annetun vakuuden pa-lauttamista varten tarpeelliset tiedot rikosre-kisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvoliiken-nerekisteristä, ulosottorekisteristä, liiketoi-mintakieltorekisteristä ja verotuksen tietojär-jelmästä.

Toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja Ahvenanmaan valti-onvirastolla on salassapitosäännösten estä-mättä oikeus saada poliisilta, Verohallinnol-ta, tullilaitokselta, työsuojeluhallinnolta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta EU:n liiken-teenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa tar-koitetun valvonnan toteuttamiseksi tiedot lii-kenneluvan haltijoita koskevista yritystarkas-tuksista ja 8 §:ssä säädettyjen liikenneluvan myöntämisen edellytysten täyttymisen arvi-oimiseksi välttämättömät muut tiedot.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 20 . Tämän lain 5 a § ja 32 §:n 3 moment-
ti tulevat kuitenkin voimaan päivänä
kuuta 20 .*

*Ennen lain voimaan tuloa myönnetyt lii-
kenneluvat ovat voimassa luvassa määrätyn
ajan.*

*Ennen lain voimaantuloa liikenneyrittäjä-
kurssista ja kirjallisen tutkinnon suorittami-
sesta annetut todistukset ovat sellaisinaan
voimassa.*
