

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan kaupallisista tavarankuljetuksista annettua lakia muutettavaksi. Neuvoston asetuksessa niistä edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa, säädetään jäsenvaltion liikenteenharjoittajalle oikeus harjoittaa tilapäisesti sisäistä liikennettä toisessakin jäsenvaltiossa. Tilapäisyyden käsitettä ei määritellä tarkemmin.

Sallitusta tilapäisestä liikenteestä ehdotetaan säädettäväksi kansallisesti, kunnes asiaa annetaan yhteisön lainsäädäntöä. Sallittua olisi harjoittaa liikennettä viikon ajan ajoneuvon Suomeen saapumisesta.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan keuhällä 2009.

PERUSTELUT

1 Nykytila

Edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa, annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) No 3118/93 säädetään jäsenvaltioiden velvollisuudesta sallia toisesta jäsenvaltioista olevien liikenteenharjoittajien harjoittaa liikennettä tilapäisesti alueellaan, jäljempänä *kabotaasi*. Asetuksen 1 artiklan mukaan jokaisella toisen lukuun toimivalla maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, jolla on asetuksessa (ETY) N:o 881/92 tarkoitettu yhteisön lupa, on asetuksessa säädettyin edellytyksin oikeus tilapäisesti harjoittaa toisessa jäsenvaltiossa kansallista maanteiden tavaraliikennettä toisen lukuun, vaikka hänellä ei ole kotipaikkaa tai muuta liikettä kyseisessä jäsenvaltiossa.

Kabotaasin sallimisen tarkoituksena on markkinoiden avaamisen lisäksi ollut kuljetustalouden parantaminen ja päästöjen vähentäminen tyhjänä ajoa vähentämällä.

Artiklassa mainittua ”tilapäisyyttä” ei ole tarkemmin määritelty, ja eri jäsenvaltioissa on viime vuosina otettu käyttöön erilaisia rajoituksia. Euroopan yhteisöjen komissio ei ole näihin rajoituksiin puuttunut. Suomessa nimenomaisia rajoituksia ei ole. Pysyvien, toistaiseksi voimassa olevien kuljetussopimusten tekeminen voitaneen katsoa kielletyksi, mutta tarkempaa tilapäisyyden määrittelyä ei ole syntynyt. Oikeustapauksia asiasta ei ole.

Asetuksen tulkinnanvaraisuus hankaloittaa kuljetusmarkkinoiden toimintaa ja kabotaasin valvontaa.

Ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon käyttöä Suomessa on rajoitettu ajoneuvojen rekisteröinnistä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (893/2007). Sen 42 §:n mukaan Suomessa vakituisesti asuva henkilö saa käyttää täällä ETA-valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa 30 päivän ajan ajoneuvon maahantuonnista, ennen kuin ajoneuvo rekisteröidään täällä. Ulkomaisen yhtiön ja luonnollisen henkilön

oikeudesta käyttää Geneven ja Wienin tieliikennettä koskeviin yleissopimukseen (SopS 11/1959 ja 30/1986) liittyneissä valtioissa rekisteröityä ajoneuvoa säädetään saman asetuksen 43 §:ssä. Sen mukaan voidaan eräin ehdoin tilapäisesti käyttää omaa tarvetta varten maahan tuotua paketti- tai kuorma-autoa enintään yhden vuoden maahantulopäivästä.

Vuonna 2007 kabotaasin osuus oli Suomessa 0,04 % maanteiden 26 miljardista tonnikilometristä. Tarkkaa tietoa kuljetusten määrästä tällä hetkellä ei ole. Poliisin ja tullin valvontatietojen perusteella kabotaasin määrä on jonkin verran kasvanut, mutta kovin laajaa se ei vielä ole.

Valvonnan puutteet voivat johtaa epäterveeseen kilpailuun eli toisesta valtiosta tuleva kuljetusyrittäjä saisi etua sijoittautumisesta muualle kuin Suomeen. Jos kaikkia säädöksiä noudatettaisiin, epätervettä kilpailua ei juuri esiintyisi.

Kuljetuspalveluihin liittyvät verot, kuten polttoaineen verot ja ajoneuvovero, eivät ratkaisevasti poikkea eri jäsenvaltioissa. Arvonlisävero maksetaan kuljetuspalvelun suorittamisvaltiossa eli Suomessa tapahtuvasta kabotaasikuljetuksesta Suomeen.

Kuljettajan palkka vaihtelee enemmän. Lähetetyistä työntekijöistä annetussa laissa (1146/1999) edellytetään Suomen työsuhdelaainsäädännön noudattamista, muun muassa vähimmäispalkan maksamista sekä työaika ja vuosilomaa koskevien säännösten noudattamista. Eroja ei siis tässäkään synny, jos lakia noudatetaan. Omaan autoaan ajavan yrittäjän tuloihin ei lainsäädännöllä voi puuttua, joten niissä tapauksissa eroja voi syntyä. Voidaan kuitenkin sanoa, että jatkuva työskentely Suomessa edellyttää suomalaista tuloa, eikä esimerkiksi Virosta ole kannattavaa saapua laivalla vain kuljetuksia suorittamaan.

Tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetusta laissa (1233/2006) edellytetään muun muassa kuljetuspalvelun tilaajan selvittävän verotuksen ja työehtosopimusten nou-

dattamisen, jos sopimuksen arvo on vähintään 7 500 euroa tai työ kestää vähintään 10 päivää. On kuitenkin vaikea valvoa, että toiseen valtioon maksettavat verot, palkat ja sosiaaliturvamaksut on todella maksettu. Mahdollinen tieto toisen valtion viranomaiselta saadaan yleensä vasta kuljetustehtävän suorittamisen jälkeen.

Yhteenvetona voidaan todeta, että laillisesti toimittaessa kustannustaso ei suomalaisen ja esimerkiksi virolaisen kuljetusyrityksen kohdalla suuresti poikkea Suomen sisällä tapahtuvassa kuljetuksessa, mutta harmaan talouden estäminen kabotaasikuljetuksissa on nykyisin vaikeaa ja harmaata taloutta todennäköisesti esiintyy.

2 Ehdotetut muutokset

Komissio on tehnyt ehdotuksen, jonka mukaan sallitun kabotaasin määrä olisi kolme kuljetusta viikon kuluttua siitä, kun ajoneuvo on tullut maahan ”kansainvälisessä kuljetuksessa”. Ehdotuksesta on lähetetty eduskunnalle valtioneuvoston kirjelmä U 32/2007 vp. Määritelmä on hyväksytty neuvostossa, Euroopan parlamentti kannattaa määritelmää ensi vaiheessa, mutta haluaa kabotaasin asteittaista vapauttamista vuoteen 2014 mennessä. Yhtenä syynä kabotaasin rajoittamiseen on laillisten velvoitteiden noudattamisen valvonnan vaikeus.

EU-valtioiden ajoneuvot saapuvat Suomeen joko laivalla taikka Norjan tai Ruotsin maarajalta. Merikuljetuksissa ajoneuvo kytetään usein identifioimaan laivalipulla, maaran kautta saapuvilla tulee olla jokin muu todiste saapumispäivästä. Kansainvälisissä kuljetuksissa pakollinen CMR-rahtikirja yleensä riittää, mutta siltä varalta, että sitä ei ole tai että siitä ei käy selville saapumisen ajankohdan, ehdotetaan, että maahantulon ajankohta voidaan ilmoittaa tullin leimalla tai muulla vastaavalla tavalla. Tullilla on vain vähän toimipisteitä Ruotsin ja Norjan rajalla, eivätkä ne ole auki jatkuvasti. Tämän vuoksi tullin leiman hankkiminen olisi usein kohtuuttoman vaikeaa, ja muukin luotettava tapa tulee sallia. Samalla ehdotetaan tehtäväksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 30 §:ään tarkennus, jonka mukaan mukana pidettävien kuljetusasiakirjojen

tulee liittyä meneillään olevaan kuljetukseen, sillä valvonnassa on hyväksytty muitakin asiakirjoja.

Ehdotus sallisi kabotaasin vain kansainvälisen kuljetuksen yhteyteen. Se rajaisi pois kuljetukset, joissa Suomeen tultaisiin vain kabotaasin suorittamiseksi. Käytännössä esimerkiksi maansiirtokuljetukset olisivat vain harvoin sallittuja, koska maa-aineksia kuljetetaan harvoin yli rajan. Lisäksi edellytettäisiin, että kansainvälinen kuljetus päättyisi Suomeen, eli pois rajattaisiin läpikulun yhteydessä tapahtuva kabotaasi.

Edellä mainittu säännösten noudattamisen valvonnan vaikeus ja siitä aiheutuva mahdollisuus epäterveeseen kilpailuun antaa perusteet ottaa komission ehdotus käyttöön Suomessa jo ennen kuin uusi yhteisön säädös tulee voimaan. Vastaavanlainen säädös on tullut voimaan Saksassa.

Komission edellä mainittu ehdotus ja neuvoston hyväksymä kanta rajaisi kabotaasin kolmeen kuljetukseen. Myös Saksassa kuljetusten määrä on rajoitettu kolmeen. Tiellä määrää on vaikea valvoa. Sen vuoksi esityksessä ehdotetaan, ettei yhdellä ajoneuvolla tehtävien kuljetusten määrää rajoiteta. Pakollinen ajoneuvokohtainen valvonta-asiakirja olisi yksi mahdollisuus määrän valvomiseen tiellä. Euroopan parlamentti on omassa kannassaan ehdottanut, että komissio selvittäisi pakollisen kuljetusasiakirjan mahdollisuutta.

Ehdotus pohjautuu neuvoston ja Euroopan parlamentin kantoihin, mutta koska tulevasta yhteisön säädöksestä ei ole vielä päätöstä, kansallisen säädöksen voimassaoloaika ei voi rajoittaa. Yhteisön säädöksen voimaantulon yhteydessä nyt ehdotetut muutokset tulee kumota siltä osin kuin yhteisön säädös ne korvaa.

3 Esityksen vaikutukset

Ehdotuksen toteuttaminen selkeyttäisi oikeustilaa, mutta ei rajoittaisi laillista kabotaasia, joten sillä ei juuri olisi vaikutuksia kuljetusmarkkinoihin. Maahantulon todistamiseen tarvittava asiakirja olisi jo nykyisin käytössä oleva. Vaikutuksia kuljetuskustannuksiin ei siis tulisi.

Ehdotuksen toteuttaminen toisaalta parantaisi harmaan talouden valvontaa, toisaalta estäisi sen syntymistä.

Luvaton tai ilman maahantulon ajankohtaa osoittavaa asiakirjaa tapahtuva kuljetus voitaisiin keskeyttää kaupallisista tavarankuljetuksista annetun lain 30 §:n nojalla. Lisäksi lain 32 §:n nojalla voidaan rangaista kuljetuksen harjoittajaa eli liikennöitsijää. Kuljettaja ei syyllistyisi rangaistavaan tekoon. Kuljetuksen keskeytys on tavallisesti kuljetuksen harjoittajalle niin kallista, että se riittää sanktioksi.

4 Asian valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä oikeusministeriön, sosiaali- ja terveysministeriön, sisäasiainministeriön, Ajoneuvohallintokeskuksen ja tullin kanssa.

Esityksestä on pyydetty lausunnot oikeusministeriöstä, sosiaali- ja terveysministeriöstä, sisäasiainministeriön poliisiosastolta, työ- ja elinkeinoministeriöstä, tullista, Ajoneuvo-

hallintokeskuksesta, Suomen kuljetus- ja logistiikka SKAL:lta, Huolintaliikkeiden liitolta, Elinkeinoelämän Keskusliitolta, INFRA ry:ltä, Logistiikkayritysten liitolta ja Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitolta. Lausunnoissa esitystä pääasiassa puollettiin. SKAL olisi halunnut kuljetusten määrän rajoittamisen kolmeen. Elinkeinoelämän Keskusliitto katsoi, että kansallista säädöstä ei tarvita, koska yhteisön säädös on jo tulossa. Lausuntojen jälkeen komission esitystä on käsitelty neuvoston ja Euroopan parlamentin välillä sovitelumenettelyssä. Lopputulos näyttäisi noudattavan hallituksen esitystä, mutta tarkempi sanamuoto ja sen voimaantulo ei ollut maaliskuun alussa selvillä.

5 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan kesällä 2009.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 21 päivänä heinäkuuta 2006 annetun lain (693/2006) 29 ja 30 §; ja
lisätään lakiin uusi 6 a § seuraavasti:

6 a §

Tilapäinen liikenne

Muulla kuin Suomessa myönnettyllä yhteisöluvalla saa luvanhaltijan käyttämällä ajoneuvolla harjoittaa Suomen sisäistä kuljetusta Suomeen päättyneen kansainvälisen kuljetuksen yhteydessä enintään viikon ajan siitä päivästä, jona ajoneuvo on saapunut Suomeen.

Ajoneuvon Suomeen saapumisen ajankohta tulee osoittaa tullin tekemällä merkinnällä kuljetukseen liittyvään asiakirjaan, laivalipulla tai muulla luotettavalla tavalla.

29 §

Velvollisuus asiakirjan esittämiseen

Liikennettä harjoitettaessa on ajoneuvossa tarvittaessa oltava mukana voimassa oleva

kotimaan liikennelupa, liikennetraktorilupa tai kuljetuslupa alkuperäisenä taikka yhteisöluvun jäljennös sekä kuljettajatodistus, 6 a §:ssä tarkoitettu Suomeen saapumisen ajankohdan osoittava asiakirja taikka 25 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu vuokrasopimus, jäljennös tai selvitys.

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

30 §

Kuljetuksen keskeyttäminen

Poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehen tulee keskeyttää kuljetus, jonka suorittaja ei voi heti esittää 29 §:ssä tarkoitettua kuljetukseen liittyvää asiakirjaa, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkamista.

Jos kuljetus keskeytetään, poliisi- tulli- ja rajavartiomiehellä on oikeus tarvittaessa ottaa ajoneuvon rekisteriote ja -kilvet haltuunsa. Ne on annettava takaisin, kun perustetta keskeyttämiselle ei ole.

_____ päivä _____
Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____
kuuta 2009.

Helsingissä päivänä 27 maaliskuuta 2009

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

*Liite
Rinnakkaisteksti*

Laki

kaupallisista tavarankuljetuksista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 21 päivänä heinäkuuta 2006 kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 29 § 1 momentti ja 30 §:n 1 momentti; ja
lisätään lakiin uusi 6a §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 a §

Tilapäinen liikenne

Muulla kuin Suomessa myönnetyllä yhteisöluvalla saa luvanhaltijan käyttämällä ajoneuvolla harjoittaa Suomen sisäistä kuljetusta Suomeen päättyneen kansainvälisen kuljetuksen yhteydessä enintään viikon ajan siitä päivästä, jona ajoneuvo on saapunut Suomeen.

Ajoneuvon Suomeen saapumisen ajankohta tulee osoittaa tullin tekemällä merkinnällä kuljetukseen liittyvään asiakirjaan, laivalipulla tai muulla luotettavalla tavalla.

29 §

Asiakirjan esittämisvelvollisuus

Liikennettä harjoitettaessa on ajoneuvossa tarvittaessa oltava mukana voimassa oleva kotimaan liikennelupa, liikennetraktorilupa tai kuljetuslupa alkuperäisenä taikka yhteisöluvan jäljennös sekä kuljettajatodistus tai 25 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu vuokrasopimus, sen oikeaksi todistettu jäljennös tai selvitys.

29 §

Velvollisuus asiakirjan esittämiseen

Liikennettä harjoitettaessa on ajoneuvossa tarvittaessa oltava mukana voimassa oleva kotimaan liikennelupa, liikennetraktorilupa tai kuljetuslupa alkuperäisenä taikka yhteisöluvan jäljennös sekä kuljettajatodistus, 6 a §:ssä tarkoitettu Suomeen saapumisen ajankohdan osoittava asiakirja taikka 25 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu vuokrasopimus, jäljennös tai selvitys.

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

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

30 §

Kuljetuksen keskeyttäminen

Poliisi-, tull- tai rajavartiomiehen tulee keskeyttää kuljetus, jonka suorittaja ei voi heti esittää 29 §:ssä tarkoitettua asiakirjaa, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkamista.

Jos kuljetus keskeytetään, poliisi- tull- ja rajavartiomiehellä on oikeus tarvittaessa ottaa ajoneuvon rekisteriote ja -kilvet haltuunsa. Ne on annettava takaisin, kun perustetta keskeyttämiselle ei ole.

30 §

Kuljetuksen keskeyttäminen

Poliisi-, tull- tai rajavartiomiehen tulee keskeyttää kuljetus, jonka suorittaja ei voi heti esittää 29 §:ssä tarkoitettua *kuljetukseen liittyvää asiakirjaa*, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkamista.

Jos kuljetus keskeytetään, poliisi- tull- ja rajavartiomiehellä on oikeus tarvittaessa ottaa ajoneuvon rekisteriote ja -kilvet haltuunsa. Ne on annettava takaisin, kun perustetta keskeyttämiselle ei ole.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 2009 _____