

Hallituksen esitys eduskunnalle kansainvälisestä tieliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymisestä sekä laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi kansainvälisestä tieliikenteestä Suomen ja Venäjän välillä tehdyn sopimuksen sekä sen soveltamisesta tehdyn pöytäkirjan muuttamisesta tehdyn sopimuksen. Suomen ja Venäjän federaation välillä on voimassa 1995 allekirjoitettu sopimus kansainvälisestä tieliikenteestä. Sopimus tuli voimaan elokuussa 2001. Uusi sopimus mainitun tieliikennesopimuksen muuttamiseksi allekirjoitettiin Pietarissa syyskuussa 2014.

Sopimuksen tärkeimmät muutokset koskevat suurimpia sallittuja painoja tavarankuljetuksissa, vastavuoroista syrjimättömyyttä tienkäyttömaksuissa sallien maksujen perimisen teiden käytöstä, henkilöiden noutamista toisesta maasta taksilla ja kansainvälisen sopimuksen mukaisen kansallisen ajokortin kelpoisuutta.

Hallitusohjelman kärkihankkeita voimaansaattaminen tukee sujuvoittamalla säännöksiä ajokorttien kelpoisuudessa ja ajoneuvojen enimmäispainoissa sekä edistämällä yritystoimintaa vähentämällä kustannuksia tavarankuljetuksissa ja helpottamalla taksiliikennettä maiden välillä.

Esitykseen sisältyy ehdotus laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Sopimuksen voimaansaattamista koskeva laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kun sopimus tulee voimaan. Tavoitteena on saada sopimus ja laki voimaan vuoden 2016 alussa.

YLEISPERUSTELUT

1 Nykyinen tilanne ja ehdotetut muutokset

Suomen ja Venäjän välillä on voimassa 27 päivänä lokakuuta 1995 tehty sopimus Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä kansainvälisestä maantieliikenteestä (SopS 55-56/2001). Sopimus noudattaa varsin tarkasti aiempaa Suomen ja Neuvostoliiton välillä noudatettua sopimusta (SopS 18-19/1968) ja on luonteeltaan tavanomainen maantieliikenteen harjoittamista koskeva kansainvälinen sopimus, jossa on sovittu muun muassa maiden välisen tavaraliikenteen kuljetuslupajärjestelmästä.

Sopimuksessa on säädetty myös linja-autoilla tapahtuvasta tilaus- ja reittiliikenteestä. Sopimuksen muutossopimus ei koske linja-autoliikenteen harjoittamista.

Sopimukseen liitetty pöytäkirja sen soveltamisesta sisältää ajoneuvojen määritelmät ja toimivaltaiset viranomaiset. Määritelmät koskevat sopimuksen sisältöä ja pöytäkirja on sen vuoksi voimassa kuten sopimus.

Sopimuksen ja sen lisäpöytäkirjan muuttamisesta tehty sopimus, jäljempänä ”muutossopimus”, allekirjoitettiin Pietarissa 15 päivänä syyskuuta 2014.

Muutossopimuksen 1 artiklassa muutettaisiin nykyisen sopimuksen 4, 7, 11, 13, 17 ja 20 artiklaa. Muutossopimuksen 2 artiklalla muutettaisiin nykyisen sopimuksen liitteenä olevaa pöytäkirjaa ja sen 3 artikla sisältää voimaantulo- ja voimassaolomääräykset.

Nykyisin voimassaolevan sopimuksen 4 artiklaan lisättäisiin määräykset taksikuljetuksista. Tämä on sopimuksen soveltamisalan laajennus, sillä nykyisessä sopimuksessa ei ole takseista tai muusta henkilöautoliikenteestä. Taksiliikenteen harjoittaja saisi noutaa matkustajan tai matkustajaryhmän toisen sopimuspuolen alueelta edellyttäen, että kuljetus on tilattu ennakolta ja että mukana on matkustajaluettelo, josta ilmenee matkustajien noutopaikka. Erityisesti Suomessa on haluttu nykyinen säätelemätön tilanne järjestyneeksi. Venäläisiä henkilöautoja käytetään Kaakkois-Suomessa, Pohjois-Karjalassa ja Helsingissä matkustajien kuljettamiseen Venäjältä Suomeen ja takaisin. Osa henkilöautoista on ”pikkubusseja”, joissa on kuljettajan lisäksi 8 matkustajapaikkaa.

Nykyisin voimassaolevan sopimuksen mukaan linja-autojen tilausliikenteessä on myös oltava mukana matkustajaluettelo ja sen lisäksi niin sanottu noutolupa, jos paluukyydissä on muita matkustajia kuin matkustajaluettelon mukaan on viety maahan tai matkustajia on menty noutamaan tyhjällä linja-autolla.

Nykyisin voimassaolevan sopimuksen 7 artiklan 2-kohdan muuttamisella hyväksyttäisiin Venäjän ajoneuvoille Suomessa enimmäispainoksi 40 tonnia tai yhdistetyissä konttikuljetuksissa 44 tonnia, kuten Suomessa ajoneuvojen käytöstä annetun asetuksen 4 a lukuun vuoden 2013 lokakuun alussa voimaantulleessa muutoksessa (407/2013) on säädetty ETA-alueen ulkopuolella rekisteröityjen ajoneuvojen enimmäispainoksi. Kohdan muutos ei siis muuttaisi nykyistä tilannetta Suomessa.

Muutossopimuksessa on sovittu vain ajoneuvon kokonaispainosta Suomessa, ei akseli- tai telipainosta.

Muutosopimuksen 7 artiklan 1-kohdan mukaan Venäjällä noudatettaisiin niitä painoja, jotka ovat siellä voimassa, eli Venäjällä olisi samat enimmäispainot sekä suomalaisilla että venäläisillä ajoneuvoilla.

Nykyisin voimassa olevan sopimuksen 11 artiklaa muutettaisiin niin, että toisessa valtiossa esitettävän kansallisen ajokortin on vastattava asianomaisen kansainvälisen sopimuksen vaatimuksia siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Tämä on ollut Suomen mielestä tärkeää valvonnan parantamiseksi, koska nykyinen sopimus sallii kansalliset ajokortit ja venäläinen ajokortti poikkeaa kansainvälisestä.

Nykyisin voimassa olevan sopimuksen 13 artiklaa muutettaisiin niin, että aikaisemmin sovitun tieveroista vapauttaminen rajataan niin, että artiklan 2-kohtaan lisätään lause jonka mukaan vapautus ”ei koske tieinfrastruktuurin tai muiden maksullisten maanteiden, siltojen ja tunnelien käytöstä perittäviä veroja veroluonteisia tai muita maksuja, jos niitä peritään syrjimättömin perustein”. Tällä määräyksellä sallitaan kummassakin maassa tiemaksut kansainvälisiin kuljetuksiin.

Lisäksi voimassa olevan sopimuksen 17 artiklan suomennosta tarkennetaan sisältöä muuttamatta ja 20 artiklan sekakomission toimintaa koskevaan määräykseen tehdään vähäinen muutos.

Voimassa olevan sopimuksen pöytäkirjan 1 kohtaan korjataan toimivaltaisten viranomaisten muuttuneet nimet nykyisiksi ja 2-kohtaan lisätään määritelmä taksiajoneuvosta. Taksi on sen mukaan henkilöauto, jolla on rekisteröintivaltion viralliset taksin tunnuksset.

2 Esityksen vaikutukset

2.1 Suomen ja Venäjän säädösten erot ajoneuvojen enimmäispainoissa

Suomessa sallitut painot ovat Venäjällä sallittuja korkeammat. EU-säädösten mukaan 40 tonnia on maksimi kansainvälisissä kuljetuksissa, poikkeuksena ns. yhdistetyt kuljetukset eli esimerkiksi konttikuljetukset satamista, joissa sallitaan 44 tonnia. Näitä painoja on noudatettu myös Suomeen ETA-alueen ulkopuolelta tuleville ajoneuvoille lokakuusta 2013 lukien, jolloin tuli voimaan ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) muutos. Mainitulla asetuksella on saatettu voimaan Euroopan unionin neuvoston direktiivi 96/53/EY tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista

Eroja lainsäädännöissä on paitsi maksimikokonaispainossa myös laskemistavassa. Venäjällä akseli- ja telipainot ovat pääsääntöisesti alemmat ja tämä hankaloittaa suurten painojen käyttöä esimerkiksi puukuljetuksissa.

Venäjän lainsäädännössä on aiemmin määrätty ajoneuvon maksimipainoksi 38 tonnia ilman ylipainolupaa.

Muutosopimuksessa on sovittu enimmäispainoiksi Suomessa mainitut 40 ja 44 tonnia, eivätkä esimerkiksi EU:n säädösmuutokset vaikuta tähän. Korkeammat painot vaatisivat sopimuksen muuttamista.

Venäjällä on päätetty, että vuoden 2015 heinäkuun alusta lukien tulisivat voimaan uudet painosäännökset kuorma-autojen ja kuorma-auton ja perävaunun yhdistelmälle. Sen mukaan siel-

lä olisivat voimassa samat enimmäispainot kuin Suomessa. Akseli- ja telipainojen erojen vuoksi kuitenkin esimerkiksi 44 tonnin kokonaispaino olisi mahdollinen vain 6-akselisella ajoneuvoyhdistelmällä, kun Suomessa se pääsääntöisesti on mahdollinen 5-akselisella. Tämän Venäjän Federaation hallituksen päätöksen n:o 272 piti tulla voimaan jo vuoden 2015 alusta lukien, mutta sen voimaantuloa lykättiin. Venäjän viranomaiset eivät kuitenkaan ole puuttuneet suomalaisten ajoneuvojen kohdalla enintään 40 tonnin painoihin sen jälkeen, kun edellä mainittu ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muutos tuli voimaan.

Suomessa enimmäispainoja rajoitetaan liikennemerkeillä, Venäjällä on sen lisäksi määritelty kolme tiekategoriaa: valtion federaation päätietyt, aluesubjektien eli alueellisten viranomaisten esimerkiksi Karjalan tasavallan tietyt ja paikallistiet. Parhaimmilla teillä enimmäispainot ovat yllämainitut, muilla teillä ne on rajoitettu. Teiden ja siltojen kantavuus on Venäjällä keskimäärin heikompi kuin Suomessa ja enimmäispainojen soveltaminen on sen vuoksi rajoitettumpaa.

Suomalaisilla on ollut vaikeuksia Venäjän mitta- ja painomääräysten kanssa aiemmin mainittujen akseli- ja telipainojen erojen johdosta ja sen vuoksi, että Venäjällä sallitut enimmäispainot saa ylittää tienpitäjän antamalla luvalla, kuten jäljempänä selostetaan. Suomessa on ollut vahvoja epäilyksiä siitä, että lupien hankinnassa ja mahdollisesti myös hinnoissa on suosittu venäläisiä kuljetusyrityksiä. Venäjän viranomaiset ovat tämän kiistäneet.

2.2 Merkitys kuljetuskustannuksiin

Tiekategorian tai säännösten sallimien painojen ylittäminen on Venäjällä mahdollista jos teiden ylläpitäjiltä, joita on useita, saadaan lupa. Ylipainoluvan saaminen on ollut hankalaa ja kallista. Ylipainoluvat tulivat Venäjällä käyttöön 1990-luvulla. Siitä lähtien Suomen osapuoli on neuvotellut saadakseen lupien hankkimisen yksinkertaisemmaksi. Tuloksia on saatu, mutta usein uudet lupaviranomaisen ehdot ja vaatimukset hakemuksen liitteiksi ja sisällöksi ovat uudestaan monimutkaistaneet menettelyä.

Kohtelun tasapuolistamiseksi Suomessa otettiin 1990-luvun lopulla käyttöön vastaavantyyppinen poikkeuslupamenettely venäläisille ajoneuvoille eli ajoneuvojen käytöstä annetun asetuksen (1257/1992) 4a lukuun säädettiin ulkomaisten ajoneuvojen maksimipainoksi se paino, joka ajoneuvon rekisteröintivaltiossa oli säädetty. Lupaa haettiin Liikenteen turvallisuusvirastolta, Trafilta. Menettelystä on säädetty liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (1252/2002).

Painoja koskeva säädös merkitsi käytännössä sitä, että maksimipainoissa noudatettiin Suomessa asianomaisen ETA-alueen ulkopuolisten valtioiden lakeja siis esimerkiksi Venäjän lakeja venäläisille ajoneuvoille. Venäjän säännösten valvonta Suomessa osoittautui hyvin hankalaksi. Tämän vuoksi Suomessa muutettiin 6 päivänä kesäkuuta 2013 edellä mainittua ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 4a lukua (407/2013) niin, että Venäjällä ja muissa ETA-alueen ulkopuolisissa maissa rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaispainot ovat samat kuin EU:n alueella rajan ylittävässä liikenteessä noudatettavat painot, korkeammat painot sallivaa Ruotsin liikennettämme lukuun ottamatta. Säädös tuli voimaan saman vuoden lokakuussa.

Ylipainoluvat vaikuttavat Suomen viennin kustannuksiin, koska kuljetuskustannukset nostavat tuotteen loppuhintaa. Suomen vientitavarat Venäjälle kallistuivat ajoneuvojen tarvitsemien ylipainolupien verran ja kauttakulkuliikenteessäkin luvat merkitsivät kuljetuskustannusten nousua ja siten Suomen satamien kilpailukyvyyn heikkenemistä. Suomen intressissä on muita Euroopan maita keskimäärin korkeampien logistiikkakustannusten alentaminen.

Ylipainoluvilla ei ollut suomalaisten ja venäläisten kuljetusyritysten tasapuolisia kilpailuedellytyksiä tukevaa vaikutusta, kuten alun perin ajateltiin. Suomalaisia halvemmat venäläiset kuljetusyritykset suorittavat 90 % Suomen ja Venäjän välisistä tiekuljetuksista. Kustannuserot johtuvat maiden välisten kustannusten eroista muun muassa kuljettajien palkoissa, huolloissa ja polttoaineissa eivätkä esimerkiksi ylipainolupamaksut muuta tätä eroa.

Painojen korotus Suomessa on parantanut Suomen satamien kilpailukykyä Venäjän kuljetuksissa. Se ei ole kuitenkaan näkynyt kuljetusten määrän lisääntymisenä, koska talouden taantuma ja Ukrainan tilanteesta aiheutuvat pakotteet ovat vähentäneet kauppaa ja sen tarvitsemia kuljetuksia. Lisäksi Venäjän lisääntynyt satamakapasiteetti on vähentänyt Suomen satamien kautta tapahtuvia kauttakuljetuksia.

2.3 Taksiliikenne

Taksiliikenteen harjoittamisesta säädetään taksiliikennelaissa (217/2007). Siinä ei ole kansainvälistä liikennettä koskevia säännöksiä. Korkeimman oikeuden vuonna 2010 antaman ratkaisun (KKO 2010:4) perusteella on epäselvää voiko taksiliikennelakia soveltaa muussa maassa tarjottavaan ja sieltä alkavaan taksiliikenteeseen.

Suomessa venäläisiä takseja on käytetty Venäjältä tulevien ja sinne menevien matkustajien kuljettamiseen esimerkiksi Lappeenrannan lentokentän ja Pietarin välillä, Joensuun ja Petroskoin välillä sekä Helsinkiin. Kuljetuksiin käytetään yleisesti kuljettajan ja 8 matkustajan henkilöautoja. Vastaavasti suomalaisia takseja on mennyt Venäjän lähialueille.

Käytäntö on kuitenkin sopimuksella järjestämättä. Tämä on johtanut siihen, että kun venäläinen henkilöauto on saapunut Suomeen ottamaan matkustajia, ei ole tarkastettu ovatko ne takseja. Tämä on edistänyt harmaata taloutta. Vastaavasti suomalaisilta takseilta on puuttunut varmuus siitä, voivatko ne tuoda tai viedä matkustajia Venäjällä.

Kansainvälisestä taksiliikenteestä on tehty Ruotsin kanssa laaja sopimus, lähinnä Tornionjokilaakson tarpeisiin. Sopimuksella sallitaan rajoitetusti myös kabotaasi. Sopimus on saatettu voimaan lailla kansainvälistä taksiliikennettä tiellä koskevan Ruotsin kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta (SopS 10/2014).

Muutosopimuksessa taksiliikennettä sallittaisiin vain sen verran kuin linja-autojenkin tilausliikennettä sallitaan nykyisessä sopimuksessa eikä sen vuoksi ole tarvetta yhtä laajoihin täytäntöönpanosäännöksiin kuin Ruotsin kanssa tehdyn sopimuksen voimaansaattamislaissa. Venäläisten ajoneuvojen oikeudesta ottaa matkustajia Suomessa sekä sopimuksen vastaisten kuljetusten keskeyttämisestä ja rangaistuksesta säännökset tarvitaan.

2.4 Esityksen vaikutukset kauppaan

Sopimuksella on merkitystä Venäjältä tulevan ja sinne menevän ulkomaan kaupan ja turismin sujuvuudelle. Venäjän kautta kuljetetaan maanteitse tavaraa myös muualle, lähinnä entisen Neuvostoliiton alueelle.

Suomen vienti Venäjälle laski tämän vuoden tammi-toukokuussa 35 prosenttia edellisvuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna. Vienti oli arvoltaan 1,2 miljardia euroa. Tuonti laski alkuvuonna 37 prosenttia ja oli arvoltaan 2,5 miljardia euroa. Vienti Venäjälle alkoi laskea vuoden 2013 syksyllä kolmen kasvuvuoden jälkeen.

Koko kauppavaihdolla mitattuna Venäjä on ollut suurin kauppakumppanimme vuodesta 2007 lähtien. Vuoden 2014 tammi-syyskuussa Saksa ohitti Venäjän ja on nyt jälleen Suomen suurin kauppakumppani. Venäjä on kuitenkin ollut selvästi Suomen suurin tuontimaa, sen osuus tuonnista oli 18,0 prosenttia vuonna 2013. Vuoden 2015 tammi-toukokuussa tämä osuus oli kutistunut 11,3 prosenttiin. Viennissä Venäjä oli viime vuonna 9,6 prosentin osuudellaan kolmannella sijalla Ruotsin ja Saksan jälkeen, tämän vuoden toukokuun loppuun mennessä Venäjä oli viides ja osuus oli 5,5 %.

Lähinnä satamista Suomen kautta Venäjälle kulkevan transitoliikenteen määrä on 2014 laskenut 21 % edellisestä vuodesta. Ulkomaan kaupan supistumisen lisäksi syynä oli Venäjän oman Itämeren satamien kapasiteetin kasvu.

Suomen ja Venäjän välinen kauppa ja tavarankuljetus ovat tullin tilastojen mukaan vähentyneet vuodesta 2012.

Kuorma- ja linja-autoja saapui ja lähti vuonna 2014 Venäjän vastaisilla raja-asemilla Tullin tilaston mukaan kaikkiaan 693 000. Matkustajia tuli kaikissa ajoneuvoissa yhteensä 10 850 000. Kuinka moni käytti taksia, ei ole tiedossa. Vuonna 2014 ajoneuvojen ja henkilöiden määrät ovat laskeneet runsas 10 %.

Maanteiden tavaraliikenteen kuljetuslupia on vaihdettu täksi vuodeksi ja viime vuodeksi sama määrä, eli maiden väliseen kahdenkeskisiin kuljetuksiin 300 000. Enimmillään lupia vaihdettiin vuonna 2012 kaikkiaan 450 000. Toisen valtion antama kuljetuslupa vaaditaan pääntöisesti jokaiseen edestakaiseen kuljetukseen. Venäläiset kuljetusyritykset käyttävät lupia yleensä lähes koko kiintiön, suomalaisten yritysten tarve on huomattavasti pienempi. Kahdenkeskisten kuljetusten lupien määrää ei kuitenkaan haluta rajoittaa, koska se saattaisi rajoittaa kauppaa ja nostaa vienti- ja tuontikuljetusten hintoja.

Vaikka Suomen ja Venäjän välinen kauppa ja henkilöliikenne ovat viime vuosina jonkin verran supistuneet, ne ovat edelleen hyvin tärkeitä Suomen taloudelle ja sujuvat tiekuljetukset ovat siinä avainasemassa. Sujuvilla tiekuljetuksilla Venäjän alueen läpi on myös merkitystä.

3 Suhde hallitusohjelmaan

Sopimuksen voimansaattaminen tukee hallituksen kärkihanketta säädösten sujuvoittamisesta ajokortin osalta, samoin sitä tukee myös se, että ajoneuvojen enimmäispainoja koskevat säännöt löytyvät nyt kattavammin ja selkeämmin sopimuksesta. Hallituksen kärkihanketta kilpailukyvyn vahvistamisesta elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla voimansaattaminen tukee avaamalla uusia mahdollisuuksia taksiliikenteen kehittymiseen Suomen ja Venäjän rajan yli ja vähentämällä tavaraliikenteessä ulkomaan kaupan kuljetusten kustannuksia.

4 Suhde EU:n lainsäädäntöön ja kansainvälisiin sopimuksiin.

Suomella on voimassaoleva kansainvälisiä kuljetuksia koskeva tieliikennesopimus 42:n Euroopan ja sen lähialueen valtion kanssa. EU ja ETA-valtioiden kanssa solmitut sopimukset ovat pääosin menettäneet merkitystään sen jälkeen kun Suomi tuli Euroopan Unionin jäseneksi. Sopimukset noudattavat yleensä Euroopan liikenneministerikonferenssissa, ECMT, tehtyjä suosituksia ja ovat sen vuoksi sisällöltään varsin samankaltaisia.

Taksiliikenteestä ei ole EU:n lainsäätöä eikä monenkeskisiä kansainvälisiä sopimuksia. Suomen ainoa vain taksiliikennettä koskeva kahdenvälinen sopimus on edellä mainittu Ruotsin kanssa tehty sopimus.

Euroopan unionin ulkopuolelle tapahtuva tieliikenteen tavarantoiminnan- tai linja-autokuljetus ei myöskään pääsääntöisesti ole unionin lainsäädännön piirissä, vaan Euroopassa EU/ETA/Sveitsin alueen ulkopuolisesta liikenteestä on sovittu valtioiden kahden välisissä sopimuksissa.

Tieliikenteen tavarankuljetusta ja siinä tarvittavia kuljetuslupia koskevaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta N:o 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ei sen 1 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaan sovelleta ennen kuin yhteisö ja asianomainen kolmasmaa, eli EU:n ulkopuolinen valtio, ovat siitä sopineet. Tällainen sopimus on tehty vain Euroopan talousalueeseen, ETA:an, kuuluvien valtioiden ja Sveitsin kanssa. Suomen lainsäädännössä kuljetusluvista on säädetty kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 7 luvussa. Lain 22 §:n mukaan kuljetuslupa Suomeen tarvitaan mikäli kansainvälisistä sopimuksista tai Euroopan yhteisön lainsäädännöstä ei muuta johdu.

Tiekuljetukset kuuluvat maailman kauppajärjestön WTO:n palvelukauppaa koskevan yleissopimuksen (GATS) piiriin. Sen mukaan kunkin jäsenen on myönnettävä toisen jäsenen palveluntarjoajalle yhtä hyvä kohtelu kuin se, jonka jäsen myöntää minkä tahansa muun jäsenmaan vastaaville palveluntarjoajille. Tähän niin sanottuun suosituimmuuskohteluun on sallittu kuitenkin poikkeuksia. Suomelle on kirjattu artiklaan II.2 tiekuljetuksia koskeva poikkeus.

Ajokorteista on voimassa muutossopimuksessa viitattu vuonna 1968 tehty tieliikennettä koskeva, useaan kertaan muutettu yleissopimus (SopS 30/1986), jossa sekä Suomi että Venäjä ovat osapuolina.

5 Sopimuksen valmistelu

Neuvottelut sopimuksen muuttamisesta käytiin vuosina 2009 - 2014. Sopimusta neuvottelemaan asetettiin vuoden 2009 elokuussa neuvotteluvaltuuskunta, jossa olivat liikenne- ja viestintäministeriön edustajien lisäksi mukana ulkoasiainministeriön, sisäasiainministeriön, valtiovarainministeriön, tullin ja silloisen ajoneuvohallintokeskuksen, nykyisen liikenteen turvallisuusvirasto Trafín, edustajat. Lisäksi mukana olivat asiantuntijoina Suomen Kuljetus- ja logistiikan, Taksiliiton sekä Linja-autoliiton edustajat. Neuvotteluja käytiin myös suoraan maiden liikenneministeriöiden välillä.

Vaikein kysymys olivat enimmäispainot, joissa päädyttiin yllämainittuun kompromissiin.

Neuvotteluissa venäläinen osapuoli katsoi aluksi kansainvälisen ajokortin riittäväksi toisessa valtiossa esitettäväksi ajo-oikeuden todisteena. Suomen osapuoli korosti Wienin tieliikennesopimuksessa pysymistä, koska kansainvälisen ajokortin voi uusia kansallisen ajokortin näytämällä ja kansainväliseen ajokorttiin ajo-oikeuden menettämisestä tehdyt merkinnät menettävät silloin merkityksensä. Tässä Venäjän osapuoli suostui kompromissiin. Suomen tavoitteena oli lisäksi rajoittaa venäläisten ajoneuvojen Suomeen sallittavaa verottoman polttoaineen määrää EU:n säädösten mukaiseen EU:n alueella rekisteröityjen ajoneuvojen enimmäismäärään eli 400 litraan. Tähän Venäjän osapuoli ei osoittanut kompromissihalua.

Sopimus sisältää edellä mainittuja kompromisseja, mutta molemmat osapuolet katsoivat kokonaisuuden hyväksyttäväksi ja sopimus allekirjoitettiin 15 päivänä syyskuuta 2014.

6 Esityksen valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä.

Esityksestä pyydettiin lausunnot oikeusministeriöltä, ulkoasianministeriöltä, sisäasianministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafilta, poliisihallitukselta, rajavartiolaitokselta, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL:lta, Suomen Taksiliitolta, Suomen huolintaliikkeiden liitolta, Elinkeinoelämän Keskusliitolta ja Metsäteollisuus ry:ltä.

Lausunnot olivat sopimuksen aikaansaamiseen puoltavia mutta joitakin yksityiskohtia arvoiteltiin. Oikeus- ja ulkoasianministeriö kiinnittivät huomiota esityksen teknisiin yksityiskohtiin ja ne on tässä esityksessä otettu huomioon. Oikeusministeriö katsoi taksiliikenteen rangaistussäännöksen sopivan paremmin taksiliikennelakiin. Taksiliikennelakia ollaan hallitusohjelman mukaan uudistamassa ja kansainvälistä taksiliikennettä koskevia rangaistussäännöksiä harkitaan tässä yhteydessä. Valtiovarainministeriö piti valitettavana, ettei edellä mainittua verottoman polttoaineen tuontia onnistuttu sopimaan rajoitettavaksi 400 litraan.

Suomen Taksiliitto kannatti esitystä omalta toimialaltaan. SKAL, Elinkeinoelämän Keskusliitto ja Metsäteollisuus kiinnittivät huomiota Venäjän puolella ilmeneviin epäkohtiin ajoneuvojen kokonaispainojen säätelyssä.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 59 § sisältää säännökset kansainvälisten velvoitteiden voimaantulosta Ahvenanmaan maakunnassa. Jos valtiosopimus sisältää määräyksen Ahvenanmaan toimivaltaan kuuluvassa asiassa, Ahvenanmaan maakuntapäivien on, jotta määräys tulisi voimaan maakunnassa, hyväksyttävä säädös, jolla määräys saatetaan voimaan.

Sopimuksen 13 artikla koskee verotusta ja 17 artikla rajavalvontaa, joihin Ahvenanmaalla ei ole Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 34 ja 36 kohdan mukaan toimivaltaa vaan ne kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Myöskään 4 artiklan taksiliikennettä koskevat alat eivät kuulu Ahvenanmaan toimivaltaan, koska ne koskevat henkilön kuljetusta ulkomaille eli kuuluvat ulkomaan palvelukauppaan. Pykälän 12 kohdan mukaan ulkomaankauppa on valtakunnan toimivallassa. Sen sijaan muut sopimuksen kohdat kuuluvat lain 8 § 21 kohdan mukaisina tieliikenneasioina Ahvenanmaan toimivaltaan.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

1 artiklan 1 kohta

Määräyksellä lisätään 4 artiklaan 4-6 kohdat taksiliikenteestä.

Taksikuljetuksista ei ole nykyisin voimassa olevassa sopimuksessa määräyksiä. Määräysten lisäämisen tarkoituksena on saada nykyisinkin harjoitettava taksiliikenne säätelyn piiriin, jolloin se tulee helpommin valvottavaksi ja näin voidaan paremmin estää muun muassa harmaata taloutta.

Taksilla eli henkilöautolla tapahtuvat ennalta tilatut noutokuljetukset toisesta valtiosta eivät vaatisi erityisiä lupia. Edellytys sallitulle taksiliikenteelle on matkustajaluettelo ja kansallinen lupa harjoittaa taksiliikennettä. Pöytäkirjan 2-kohdan muutoksella (tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohta) määrätään lisäksi, että taksiliikenteeseen käytettävässä autossa on oltava rekisteröintivaltion kansallisen lainsäädännön mukainen ulkoinen tunnus. Nykyisin molemmissa valtioissa on käytössä valaistava Taksi-kilpi auton katolla.

Muutosopimuksella ei muuteta Suomen taksiliikennelakia (217/2007). Siinä olevat velvollisuudet taksitoiminnan luvanvaraisuudesta ja sen ehtoista pysyvät nykyisellään, muutosopimuksella ei ole vaikutusta Suomessa suomalaisella taksilla tapahtuviin kuljetuksiin, vaan se sisältää vain tämän sopimuksen mukaiset lisävelvollisuudet Venäjälle ja sieltä tapahtuvaan kuljetukseen.

Muutosopimuksella ei ole sovittu esimerkiksi taksiliikenteen maksuista, taksamittarista tai hinnoista, kuten ei ole sovittu vastaavista asioista linja-autojen tilausliikenteessääkään. Sopimuksen lähtökohtana on, että kuljetussopimus tehdään rekisteröintivaltiossa, kun matkustaja otetaan sieltä toiseen valtioon tai, kun matkustaja noudetaan toisesta valtiosta ennakkoon tehtävällä sopimuksella. Viimeksi mainitusta on todisteena oltava autossa mukana matkustajaluettelo, jossa mainitaan noutopaikka. Matkustajaluettelo vaaditaan sopimuksen mukaan myös linja-autojen tilausliikenteessä, noutopaikkaa ei kuitenkaan niissä vaadita ilmoitettavaksi.

1 artiklan 2 kohta

Määräyksellä muutetaan 7 artiklaa niin, että suurimmat ajoneuvojen kokonaispainot sovitaan sopimuksella. Suomessa noudatettaisiin nykyisiä Euroopan Unionin kansainvälisen liikenteen kokonaispainoja eli enimmillään 40 tonnin kokonaispainoa. Yhdistetyissä kuljetuksissa sallittaisiin kuitenkin 44 tonnia. Näitä ovat lähinnä satamista lähtevät konttikuljetukset. Suomessa näistä painoista on säädetty ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 30e §:ssä (407/2013).

Jos EU:n säännökset muuttuisivat, lähinnä niitä on harkittu korotettavaksi, uudet painorajat vaatisivat sopimuksen muuttamista ennen kuin ne tulisivat voimaan venäläisille ajoneuvoille.

Suomalaisten kuljetusyritysten markkinaosuus Suomesta Venäjälle tehdyissä tiekuljetuksissa on jatkuvasti laskenut ja on nykyisin alle 10 %.

Suomalaisiin ajoneuvoihin Venäjällä sovellettaisiin sopimuksen mukaan Venäjän kulloinkin voimassaolevia normeja. Sopimuksella ei siis sovita täysin identtisestä kohtelusta. Venäjänkin

määräysten on kuitenkin oltava syrjimättömiä. Molemmiin puolin rajaa molempien ajoneuvojen sallittujen painojen on oltava samat.

1 artiklan 3 kohta

Sopimuksen 11 artiklan 1 ja 2 kohdan määräyksiä muutettaisiin niin, että pelkkä kansainvälinen ajokortti ei enää kelpaisi ajo-oikeuden todisteena. Kansainvälinen ajokortti on kansallisen ajokortin käännös, jossa tiedot ovat mm. venäjän ja englannin kielellä. Vaikka siinä on valokuva ja viranomaisen leima, se ei ole varsinainen ajokortti, vaan valvonnan apuväline. Tieliikennettä koskevaa yleissopimusta on muutettu niin, ettei pelkkä kansainvälinen kortti enää riitä kansainvälisessä liikenteessä vaan sopimuksen mallin mukaisen kansallisen ajokortin on oltava aina mukana. Suomen ajokorttilain (386/2011) 60 §:ssä edellytetään sen mukaisesti kuljettajalta aina kansallista ajokorttia. Ajokortin kelpoisuuden menetys rikkomusten vuoksi ei pelkän kansainvälisen ajokortin kohdalla välttämättä toteudu. Jos Suomessa on menettänyt ajo-oikeuden ja siitä on tehty merkintä ajokorttiin, henkilö on voinut hakea uuden kansainvälisen ajokortin aikaisemman tilalle eikä sitä valvonnassa huomata.

1 artiklan 4 kohta

Sopimuksen 13 artiklaa muutettaisiin niin, että kummankaan maan liikennöitsijöitä syrjimättömät tiemaksujärjestelmät tulisivat sopimuksessa sallituiksi. Suomessa ei ole tiemaksuja koskevaa lainsäädäntöä.

Artiklan mukaan tiemaksut voidaan ottaa käyttöön venäläisille Suomessa ja vastaavasti suomalaisille Venäjällä syrjimättömin perustein. Venäjällä ensimmäiset maksulliset tiet ovat jo käytössä muun muassa Pietarissa.

1 artiklan 5 kohta

Sopimuksen 7 artiklaan tarkennettaisiin eläimet, vaaralliset aineet ja helposti pilaantuvat tavarat etuoikeutetuiksi niin, että näihin kuljetuksiin raja-, tulli- ja terveystarkastuksia sekä liikennevalvontaa suoritettaessa tehtäisiin ennen muita. Nykyisin voimassa oleva sopimus koskee vain sairaiden henkilöiden kuljetusta.

1 artiklan 6 ja 7 kohta

Sopimuksen 20 artiklan muutoksella sopimuksen osapuolten yhteistyömääräyksiä tarkennetaan niin, että artiklaan lisätään, muiden vastaavien tieliikennesopimusten tapaan, yhteistyöelimeksi sekakomissio, joka koostuu maiden ministeriöiden asettamista neuvotteluvaltuuskunnista.

2 artikla

Sopimuksen 2 artiklan muutokset koskevat sopimuksen liitteenä olevaa pöytäkirjaa. Asianomaisten viranomaisten luetteloon muutetaan vanhentuneet tiedot. Pöytäkirjan 2 kohtaa on muutettu niin, että se sisältää taksin määritelmän. Määritelmä ei muuta Suomen taksiliikennelain vaatimuksia.

3 artikla

Muutosopimus tulisi voimaan 30 päivän kuluttua siitä, kun sen voimaantulolle välttämättömät toimenpiteet on suoritettu. Suomessa sopimuksen voimaantulo edellyttää eduskunnan hyväksymisen. Sopimuksen voimaansaattamista koskeva laki tulee voimaan erikseen annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

2 Lakiehdotus

Lain 1 §:ssä identifioidaan lain tarkoittama sopimus ja säädetään, että se on lakina voimassa.

Lain 2 §:ään ehdotetaan Venäjän rajan ylittävän taksiliikenteen sallimista sekä rangaistuksia ja pakkokeinoja koskevia säännöksiä. Kansainvälisestä liikenteestä ei ole taksiliikennelaissa säädetty eikä sellaista katsota ainakaan tässä vaiheessa tarkoituksenmukaiseksi liittää siihen, koska Ruotsin liikenteestä on edellä mainittu säädös eikä Venäjän lisäksi näytä olevan käytännössä muuta tarvetta.

Suomalaiseen ajoneuvoon ja taksiyritykseen noudatetaan Suomessa aina kaikilta osin Suomen lainsäädäntöä. Asian selventämiseksi sisällytettäisiin lakiehdotuksen 2 § 1 momenttiin kuitenkin viittaussäännös taksiliikennelakiin. Venäläinen henkilöauto harjoittaa taksiliikennettä Suomessa niin kuin siitä on 1 §:n mukaan sovittu.

Pykälän 2 ja 3 momenttiin ehdotetaan taksiliikennelain 26 §:n mukaista mahdollisuutta keskeyttää kuljetus, kun taksiliikennettä harjoitetaan sopimuksen vastaisesti eli muulla ajoneuvolla kuin pöytäkirjan 2 artiklan 2 kohdan määrittelemällä henkilöautolla tai ajoneuvossa ei ole taksitunnusta tai matkustajaluetteloa ei esitetä.

Sitä joka harjoittaa taksiliikennettä ilman oikeutta taksiliikenteen harjoittamiseen Suomessa tai Venäjällä rangaistaisiin taksiliikennelain 28 §:n mukaisesti sakolla tai tuomittaisiin vankeuteen enintään 6 kuukaudeksi. Sitä joka harjoittaa taksiliikennettä muutoin sopimuksen tai sen pöytäkirjan ehtojen vastaisesti, rangaistaisiin 5 momentin mukaan sakolla.

Ruotsin kanssa tehdyn taksiliikennesopimuksen täytäntöönpanolain 5 §:ssä on säädetty rangaistus luvattomasta liikenteestä enimmillään kuudeksi kuukaudeksi vankeutta ja siinä on erikseen säädetty sakolla rangaistavaksi myös muun muassa se, ettei tarvittavia asiakirjoja pidetä autossa mukana. Tässä ehdotetaan 4 ja 5 momentissa samoja rangaistuksia.

Kuljetuksen keskeyttäminen ja rangaistus koskisivat Suomessa suomalaisiakin taksiliikenteen harjoittajia, mutta heidän kohdallaan mahdolliset rikkomukset todennäköisesti tapahtuisivat Venäjän puolella ja pakkokeinot ja rangaistukset noudattavat siellä Venäjän lainsäädäntöä.

Lain 3 §:ssä säädetään lain ja sopimuksen voimaantulosta, jota selostetaan tarkemmin jäljempänä.

3 Voimaantulo

Sopimus tulee sen 3 artiklan mukaan voimaan 30 päivän kuluttua siitä kun molemmin puolin on virallisesti ilmoitettu tarvittavien täytäntöönpanotoimien suorittamisesta. Laki ehdotetaan tulemaan perustuslain 95 §:n 3 momentin nojalla valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kun sopimus tulee voimaan. Tavoitteena on saada sopimus voimaan vuoden 2016 alussa. Myös Venäjällä on sopimuksen hyväksymisprosessi meneillään.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

Perustuslain 95 §:n 1 momentti edellyttää, että kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan valtiosisäisesti voimaan erityisellä voimaansaattamislalla.

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä tai ovat merkitykseltään huomattavia taikka vaativat perustuslain mukaan muusta syystä eduskunnan hyväksymisen. Muusta syystä eduskunnan hyväksymistä edellyttäviä määräyksiä ovat muun muassa eduskunnan budjettivaltaa sitovat kansainväliset velvoitteet (PeVL 45/2000 vp).

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys luetaan lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatus perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla taikka jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan riippumatta siitä, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla säädetyn säännöksen kanssa (PEVL 11/2000 vp ja 12/2000 vp).

Veroja ja kuljetuselinkeinon harjoittamista koskevat määräykset ovat lainsäädännön alaa. Sopimuksen 13 artiklassa tarkoitetuista tien käyttöä koskevista veroista on säädetty ajoneuvoverolaissa (1281/2003). Tällä muutossopimuksella muutettavan 4 artiklan 4 ja 5 kohtien tarkoittamasta taksiliikenteestä on säädetty taksiliikennelaissa (217/2007) ja muutossopimuksella muutettavan 11 artiklan tarkoittamista ajokorteista ajokorttilaissa (386/2011).

Sopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Hallituksen käsityksen mukaan sopimus voidaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislaksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

eduskunta hyväksyisi kansainvälisestä maantieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyn sopimuksen ja sen soveltamisesta tehdyn pöytäkirjan muuttamisesta Pietarissa 15 päivänä syyskuuta 2014 tehdyn sopimuksen.

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

**kansainvälisestä tieliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen ja sen soveltamisesta
tehdyn pöytäkirjan muuttamisesta tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien mää-
räysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä kansainvälisestä tieliikenteestä 27 päivänä lokakuuta 1995 tehdyn sopimuksen sekä sen soveltamisesta tehdyn pöytäkirjan muuttamisesta Pietarissa 15 päivänä syyskuuta 2014 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Suomessa rekisteröityyn henkilöautoon ja Suomeen sijoittautuneeseen taksirytykseen sovelletaan Venäjän rajan ylittävässä taksiliikenteessä taksiliikennelain (217/2007) lisäksi tämän pykälän säännöksiä.

Poliisi-, tulli- tai rajavartiomies saa keskeyttää taksiliikenteenä harjoitettavan Venäjän rajan ylittävän henkilökuljetuksen, jos sitä ei ole ennalta tilattu, jos kuljettaja ei voi esittää sopimuksen 4 artiklassa tarkoitettua matkustajaluetteloa tai jos ajoneuvo ei täytä sopimuksen pöytäkirjan 2 kohdan mukaisia edellytyksiä. Kuljetuksen keskeyttävällä virkamiehellä on oikeus ottaa ajoneuvon rekisteriote ja -kilvet haltuunsa. Ne on annettava takaisin, kun kuljetuksen keskeyttämisen perustetta ei enää ole.

Joka harjoittaa taksiliikennettä Suomen ja Venäjän välillä ilman Suomessa tai Venäjällä voimassaolevaa oikeutta taksiliikenteen harjoittamiseen on tuomittava *Suomen ja Venäjän välisellä tieliikennesopimuksella sallitun taksiliikenteen luvattomasta harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Joka harjoittaa taksiliikennettä Suomen ja Venäjän välillä ilman sopimuksen 4 artiklassa tarkoitettua matkustajaluetteloa tai ajoneuvolla, joka ei täytä sopimuksen pöytäkirjan 2 kohdan mukaisia edellytyksiä, on tuomittava *Suomen ja Venäjän välisellä tieliikennesopimuksella sallitun taksiliikenteen edellytysten rikkomuksesta* sakkoon.

3 §

Sopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 22 päivänä lokakuuta 2015

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

SOPIMUS

СОГЛАШЕНИЕ

SOPIMUS

СОГЛАШЕНИЕ

**SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN
JA VENÄJÄN FEDERAATION HALLI-
TUKSEN VÄLILLÄ KANSAINVÄLISES-
TÄ TIELIIKENTEESTÄ 27 PÄIVÄNÄ
LOKAKUUTA 1995 TEHDYN SOPIMUK-
SEN SEKÄ SEN SOVELTAMISESTA
TEHDYN PÖYTÄKIRJAN MUUTTAMI-
SESTA**

**МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ
ФИНЛЯНДСКОЙ РЕСПУБЛИКИ И
ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В
СОГЛАШЕНИЕ
МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ
ФИНЛЯНДСКОЙ РЕСПУБЛИКИ И
ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОМ
АВТОМОБИЛЬНОМ
СООБЩЕНИИ ОТ 27 ОКТЯБРЯ 1995 Г., А
ТАКЖЕ В ПРОТОКОЛ
О ПРИМЕНЕНИИ УКАЗАННОГО
СОГЛАШЕНИЯ**

Suomen tasavallan hallitus ja Venäjän federaation hallitus, jäljempänä sopimuspuolet,

Правительство Финляндской Республики и Правительство Российской Федерации, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

jotka haluavat muuttaa Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä Helsingissä 27 päivänä lokakuuta 1995 Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä kansainvälisestä tieliikenteestä tehtyä sopimusta (jäljempänä sopimus) sekä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä Helsingissä 27 päivänä lokakuuta 1995 kansainvälisen tieliikennesopimuksen soveltamisesta tehtyä pöytäkirjaa (jäljempänä pöytäkirja),

желая внести изменения в Соглашение между Правительством Финляндской Республики и Правительством Российской Федерации

о международном автомобильном сообщении, подписанное в г. Хельсинки 27 октября 1995 г. (далее – Соглашение), а также

в Протокол о применении Соглашения между Правительством Финляндской Республики и Правительством Российской Федерации

о международном автомобильном сообщении, подписанный в г. Хельсинки 27 октября 1995 г. (далее – Протокол),

ovat sopineet seuraavasta:

согласились о нижеследующем:

1 artikla

Lisätään sopimuksen 4 artiklaan seuraavat 4 ja 5 kohdat:

”4. Taksilla saadaan kuljettaa matkustajia tämän artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisesti.

5. Liikenteenharjoittaja, joka kuljettaa matkustajia taksilla, saa noutaa matkustajan tai matkustajaryhmän sopimuspuolen valtion alueelta toisen sopimuspuolen valtion alueelle edellyttäen, että kuljetus on ennalta tilattu ja matkustajaluettelosta ilmenee matkustajien noutopaikka”.

Muotoillaan sopimuksen 7 artikla seuraavasti:

”1. Liikenteenharjoittajan tulee hankkia kuljetusta varten Suomen tasavallassa rekisteröidylle moottoriajoneuvolle Venäjän federaation alueella Venäjän federaation asianomaisen viranomaisen myöntämä erikoislupa, jos tyhjänä kulkevan tai kuormatun moottoriajoneuvon mitat tai painot mukaan lukien akselipainot ylittävät tämän sopimuksen mukaisessa liikenteessä Venäjän federaatiossa sallitut mitat tai painot.

2. Liikenteenharjoittajan tulee hankkia kuljetusta varten Venäjän federaatiossa rekisteröidylle moottoriajoneuvolle Suomen tasavallan alueella Suomen tasavallan asianomaisen viranomaisen myöntämä erikoislupa, jos tyhjänä kulkevan tai kuormatun moottoriajoneuvon mitat tai painot mukaan lukien akselipainot ylittävät Suomen tasavallassa tämän sopimuksen mukaisessa liikenteessä Suomessa voimassa olevat mitat ja painot, enim-

Статья 1

Статью 4 Соглашения дополнить пунктами 4 и 5 следующего содержания:

«4. Перевозки пассажиров автомобилями такси осуществляются в порядке, предусмотренном пунктами 1 и 3 настоящей статьи.

5. Перевозчик, выполняющий перевозку пассажиров автомобилем такси, имеет право осуществлять посадку пассажира или группы пассажиров с территории одной Договаривающейся Стороны для перевозки на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что такая перевозка заказана заранее и в списке пассажиров указан пункт, где осуществляется их посадка.»

Статью 7 Соглашения изложить в следующей редакции:

«1. При перевозке автотранспортным средством, зарегистрированным на территории Финляндской Республики, по территории Российской Федерации перевозчик, осуществляющий такую перевозку, должен получить специальное разрешение, выдаваемое компетентным органом Российской Федерации, если весовые и габаритные параметры, включая осевые нагрузки, автотранспортного средства, следующего без груза или с грузом в автомобильном сообщении, осуществляемом в соответствии с настоящим Соглашением, превышают установленные в Российской Федерации весовые и габаритные параметры.

2. При перевозке автотранспортным средством, зарегистрированным на территории Российской Федерации, по территории Финляндской Республики перевозчик, осуществляющий такую перевозку, должен получить специальное разрешение, выдаваемое компетентным органом Финляндской Республики, если весовые и габаритные параметры, включая осевые нагрузки,

mäispainoista jos ne ylittävät 40 tonnia tai yhdistetyissä konttikuljetuksissa 44 tonnia.”

автотранспортного средства, следующего без груза или с грузом в автомобильном сообщении, осуществляемом в соответствии с настоящим Соглашением, превышают весовые и габаритные параметры, действующие в Финляндской Республике (при превышении максимального веса транспортного средства свыше 40 тонн, а при осуществлении автотранспортным средством комбинированных контейнерных перевозок свыше 44 тонн).»

Muotoillaan sopimuksen 11 artiklan 1 ja 2 kohdat seuraavasti:

Пункты 1 и 2 Статьи 11 Соглашения изложить в следующей редакции:

”1. Ajoneuvon kuljettajalla on oltava ajokortti, joka vastaa hänen ohjaamansa moottoriajoneuvon luokkaa sekä kyseisen ajoneuvon kansalliset rekisteröintiasiakirjat.

«1. Водитель автотранспортного средства должен иметь водительское удостоверение соответствующей категории на право управления автотранспортным средством и регистрационные документы на автотранспортное средство своего государства.

2. Artiklan 1 kohdassa mainitun ajokortin on vastattava 8 päivänä marraskuuta 1968 tehtyä tieliikennettä koskevaa yleissopimusta sekä tähän sopimukseen myöhemmin tehtyjä muutoksia.”

2. Водительское удостоверение, указанное в пункте 1 настоящей статьи, должно соответствовать образцу, установленному Конвенцией о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. с внесенными в нее изменениями».

Muotoillaan sopimuksen 13 artikla seuraavasti:

Статью 13 Соглашения изложить в следующей редакции:

”1. Harjoittaessaan tavara- ja henkilöliikennettä tämän sopimuksen nojalla sopimuspuolen valtion liikenteenharjoittajat vapautetaan vastavuoroisesti toisen sopimuspuolen valtion alueilla veroista, veroluonteisista ja muista maksuista, jotka liittyvät ajoneuvon omistukseen tai käyttöön.

«1. Перевозчики государства одной Договаривающейся Стороны при осуществлении перевозок грузов и пассажиров на основании настоящего Соглашения освобождаются на взаимной основе от уплаты на территории государства другой Договаривающейся Стороны налогов, сборов и платежей, связанных с владением автотранспортным средством или его использованием.

2. Artiklan 1 kohdassa mainittu vapautus ei koske tieinfrastruktuurin, muun muassa maksullisten maanteiden, siltojen ja tunneleiden, käytöstä perittäviä veroja, veroluonteisia tai muita maksuja, jos tällaisia maksuja on perit-

2. Положение пункта 1 настоящей статьи не относится к налогам, сборам и платежам за пользование автодорожной инфраструктурой, в том числе платными автомобильными дорогами, мостами и

tävä ajoneuvoilta sopimuspuolen valtion alueella syrjimättömin perustein.”

Muotoillaan sopimuksen 17 artikla seuraavasti:

”Raja-, tulli- ja terveystarkastus sekä liikennevalvonta tapahtuu etuoikeutetusti kuljetettaessa kiireellistä sairaanhoitoa tarvitsevia henkilöitä, harjoitettaessa säännöllistä henkilöliikennettä linja-autoilla sekä kuljetettaessa eläimiä, vaarallisia aineita tai helposti pilaantuvia tavaroita.”

Muotoillaan sopimuksen 20 artikla seuraavasti:

”1. Sopimuksen täytäntöön panemiseksi sopimuspuolten asianomaiset viranomaiset perustavat nimittämistään edustajista koostuvan sekakomission.

Sekakomissio käsittelee sopimuksen täytäntöönpanoa, kansainvälisen maanliikenteen kehittämistä, henkilö- ja tavaraliikenteen lupajärjestelmää koskevia asioita, vaihtaa kokemuksia ja tietoja myönnettyjen lupien käytöstä sekä ratkaisee muita sopimuksen soveltamisessa syntyviä kysymyksiä.

Sekakomissio kokoontuu vähintään kerran vuodessa. Se voidaan kutsua koolle myös muulloin toisen sopimuspuolen pyynnöstä.

2. Sopimuspuolten asianomaiset viranomaiset vaihtavat keskenään tietoja sopimuksen soveltamiseen vaikuttavista valtioidensa lainsäädännön muutoksista.”

тоннелями, если такие сборы и платежи подлежат взиманию с автотранспортных средств на территориях государств Договаривающихся Сторон на недискриминационной основе.»

Статью 17 Соглашения изложить в следующей редакции:

«Пограничный, таможенный, транспортный и санитарный контроль при перевозках лиц, нуждающихся в срочной медицинской помощи, при регулярных перевозках пассажиров автобусами, а также при перевозках животных, опасных и скоропортящихся грузов осуществляется в первоочередном порядке.»

Статью 20 Соглашения изложить в следующей редакции:

«1. С целью обеспечения выполнения настоящего Соглашения компетентные органы Договаривающихся Сторон создают Смешанную комиссию из назначаемых ими представителей.

Указанная Смешанная комиссия будет рассматривать вопросы, связанные с выполнением настоящего Соглашения, развитием перевозок автомобильным транспортом в международном автомобильном сообщении, системой разрешений на осуществление перевозок пассажиров и грузов, обмениваться опытом и информацией об использовании выданных разрешений, а также решать другие вопросы, возникающие при применении настоящего Соглашения.

Заседания Смешанной комиссии проводятся не реже одного раза в год. Она может созываться также в любое иное время по просьбе одной из Договаривающихся Сторон.

2. Компетентные органы Договаривающихся Сторон обмениваются информацией об изменениях законодательства своих государств, имеющих влияние на применение

настоящего Соглашения.»

2 artikla

Muotoillaan pöytäkirjan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tässä sopimuksessa asianomaisilla viranomaisilla tarkoitetaan:

Suomen tasavallassa liikenne- ja viestintäministeriötä ja sopimuksen 3, 5 ja 7 artiklan osalta Liikenteen turvallisuusvirastoa ja

Venäjän federaatiossa Venäjän federaation liikenneministeriötä ja tämän sopimuksen artiklan 11 kohdissa 1 ja 2 tieliikenneturvallisuuslainsäädännön noudattamista koskevan valvonnan osalta Venäjän federaation sisäministeriötä”.

Muotoillaan pöytäkirjan 2 kohdan a) alakohta seuraavasti:

”a) termillä ”moottoriajoneuvo” tarkoitetaan:

tavaraliikenteessä kuorma-autoa, kuorma-autoa ja perävaunua, vetoautoa tai vetoautoa ja puoliperävaunua,

henkilöliikenteessä linja-autoa eli moottoriajoneuvoa, joka on tarkoitettu matkustajien kuljetukseen ja jossa on vähintään 9 istumapaikkaa kuljettajan istuimen lisäksi, ja jossa voi olla matkatavaran kuljetukseen tarkoitettu perävaunu, sekä taksia eli henkilöautoa, jossa on enintään 8 istumapaikkaa kuljettajan istuimen lisäksi ja jolla on rekisteröintivaltion lainsäädännön mukainen lupa harjoittaa taksilla kaupallista matkustajien ja matkatavarojen kuljetustoimintaa ja tämän valtion lainsäädännön mukaiset ulkoiset tunnuksset.”

Статья 2

Пункт 1 Протокола изложить в следующей редакции:

«1. Компетентными органами в указанном Соглашении следует считать: со стороны Финляндской Республики – Министерство транспорта

и связи, а в части положений, предусмотренных статьями 3, 5 и 7 Соглашения – Агентство транспортной безопасности.»

со стороны Российской Федерации – Министерство транспорта Российской Федерации, а в части надзора за соблюдением положений законодательства о безопасности дорожного движения, предусмотренных пунктами 1 и 2 статьи 11 Соглашения – Министерство внутренних дел Российской Федерации;

Подпункт «а» пункта 2 Протокола изложить в следующей редакции:

«а) под термином «автотранспортное средство»:

при перевозке грузов – грузовой автомобиль, грузовой автомобиль с прицепом, автомобильный тягач или автомобильный тягач с полуприцепом;

при перевозке пассажиров – автобус, то есть автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее не менее 9 мест для сидения, не считая места водителя, которое может быть оснащено прицепом для перевозки багажа, а также такси, то есть легковое автотранспортное средство, имеющее не более 8 мест для сидения, не считая места водителя, а также имеющее в соответствии с законодательством государства, в котором оно зарегистрировано, разрешение на выполнение коммерческих перевозок

пассажиров и багажа автомобилями такси и оформленное наружными опознавательными знаками в соответствии с законодательством этого государства».

3 artikla

Sopimus tulee voimaan kolmenkymmenen päivän kuluttua päivästä, jolloin saadaan viimeinen kirjallinen ilmoitus siitä, että sopimuspuolet ovat täyttäneet sen voimaantulolle edellyttämät valtiosisäiset menettelyt.

Sopimus on voimassa niin kauan kuin Helsingissä 27 päivänä lokakuuta 1995 Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä kansainvälisestä tieliikenteestä tehty sopimus on voimassa.

Tehty Pietarissa 15 päivänä syyskuuta 2014 kahtena suomen- ja venäjänkielisenä kappaleena, joiden molempien tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset.

Suomen tasavallan hallituksen puolesta

Venäjän federaation hallituksen puolesta

Статья 3

Настоящее Соглашение вступает в силу через тридцать дней со дня получения последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

Настоящее Соглашение остается в силе на период действия Соглашения между Правительством Финляндской Республики и Правительством Российской Федерации о международном автомобильном сообщении, подписанного в г. Хельсинки 27 октября 1995 г.

Совершено в г. « » 20 г. в двух экземплярах, каждый на финском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство
Финляндской Республики

За Правительство
Российской Федерации