

01.06.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi

VIITE: LVM/905/03/2017**LUONNOS HALLITUKSEN ESITYKSEKSI LAIKSI LIIKENTEEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISEKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI**

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto 27.4.2017 julkaistuun luonnokseen hallituksen esitykseksi liikennepalvelulain muuttamiseksi. Lausuntomme on laadittu koko taksitoimialan ja koko maan olosuhteet huomioiden siten, että voisimme varmistaa parhaalla mahdollisella tavalla taksiliikenteen palvelut koko maassa lain I vaiheen linjaukset huomioiden.

**TAKSILIIKENTEEEN HARJOITTAMINEN ILMAN LIIKENNELUPAA
II osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin 3 kohta**

Luvanvaraisen taksiliikenteen kannalta merkittävin yksittäinen muutosesitys on ilman lupaa sallittavan liikenteen oleellinen ja perustelematon laajentaminen. Lain II osan 1 luvun 2 §:n 2 momenttiin on lisätty uutena kohtana (3 kohta) ilman taksiliikennelupaa sallittavaksi henkilöiden kuljettaminen palveluyrityksen hallinnassa olevalla ajoneuvolla, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin tai vastaaviin palveluihin, joissa kuljetus on vai pieni osa palveluntarjoajan tarjoamasta palvelukokonaisuudesta.

Tämä lisätty 3 kohta on syytä poistaa luonnoksesta kokonaisuudessaan.

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan I vaiheen mietinnössä todetaan:

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että esityksessä ei ole rajattu taksiliikennelupavaatimuksen piiristä esimerkiksi majoitus- ja matkailutoimintaan liittyviä pienimuotoisia asiakkaiden kuljetuksia. Lupavaatimuksen laaja-alaisuuden puolesta voidaan nähdä puhuvan ainakin sen seikan, että taksiliikennelupien saaminen ja lupia koskevat velvoitteet helpottuvat esityksen myötä olennaisesti. Valiokunta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että lainsäädäntökokonaisuuden II vaiheessa ennen tämän lain voimaantuloa on tarpeen arvioida, tulisiko lupavaatimukseen lisätä jonkinlainen rajanveto sellaista toimintaa varten, jossa henkilöiden kuljettaminen on vain hyvin pieni osa jotain kokonaan muuta palvelukokonaisuutta.

01.06.2017

Valiokunnan mietinnössä todettiin, että tilannetta tulee arvioida. Lakiesitykseen ja sen perusteluihin liittyen emme ole kuitenkaan saaneet tietoa minkäänlaisesta arvioinnista ja sen perusteista tai lopputuloksesta. Tiedossamme ei ole mitään sellaista seikkaa, joka osoittaisi valiokunnan mainitsemaa arviointia suoritettuna. Missään tapauksessa ilman asianmukaista arviointia ja ilman selkeitä perusteluita tämän kaltaista ilman lupaa sallittavaa taksiliikennettä ei tule laajentaa lakiluonnoksen mukaisesti.

Nykyisen taksiliikennelain mukaista tarvetta mahdollistaa kuljetukset ilman taksiliikennelupaa ei enää ole

Valiokunnan I vaiheen mietinnön taustalla on voimassa oleva taksiliikennelaki (2.3.2007/217). Taksiliikennelaki on voimassa 30.6.2018 asti, kunnes se kumotaan lailla liikenteen palveluista. Taksiliikennelaissa todetaan, että ilman taksilupaa saa palveluyrityksen hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljettaa henkilöitä, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin ja kuljetus on osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta. Nykyistä lakia säädettäessä hallituksen esityksessä myös todettiin, että kyse on yleensä palvelupaketeista, joihin liittyy vähäinen osa kuljetusta. Palvelupakettien myynnissä sovelletaan yleensä kokonaishinnoittelua. Pelkästään esimerkiksi kuljetukset lentokentältä ja hotelliyöpyminen eivät vielä muodostaisi laajuudeltaan tässä tarkoitettua palvelupakettia.

Kyseisen kohdan sisällyttäminen nykyiseen lakiin oli perusteltua useasta syystä. Ennen vuotta 1994 lainsäädäntö mahdollisti ns. rajoitettujen taksilupien myöntämisen. Kyseiset taksiluvat oli siis rajoitettu vain tiettyihin kuljetuksiin. Tällainen rajoitettu lupa oli tuolloin mahdollista myöntää matkailupalveluyritykselle sen omini kuljetustarpeisiin. Kun vuodesta 1994 alkaen tällaista mahdollisuutta ei enää ollut, koti- ja matkailupalveluyritysten kannalta oli kovin hankalaa hakea tavallista taksilupaa siihen liittyvien ajo- ja päivystysvelvoitteiden, asemapaikkasääntelyn ja hintasääntelyn vuoksi. Matkailupalveluyritys olisi luvan hakiessaan joutunut sitoutumaan aivan normaaleihin lupaehtoihin eikä se ollut kaikissa tapauksissa tarkoituksenmukaista ja mahdollista näille yrityksille ja yrittäjille. Lisäksi kiintiöjärjestelmä sekä taksiajokokemukseen liittyvät vaatimukset luvan myöntämiseksi olisivat hidastaneet mahdollista luvan hakemista tällaiseen tarkoitukseen. Näiden syiden vuoksi nykyiseen taksiliikennelakiin lisättiin koti- ja matkailupalveluyrittäjien mahdollisuus hoitaa omia kuljetuksia ilman erillistä taksilupaa. Tällöinkin edellytettiin, että kuljetus on osa palvelukokonaisuutta ja käytännössä se tulee hinnoitella osana tuota kokonaisuutta, sitä ei siis voi hinnoitella erikseen pelkän kuljetuspalvelun osuudelta.

Kun laki liikenteen palveluista 1.7.2018 alkaen poistaa ajo- ja päivystysvelvoitteet, asemapaikan sekä hintasääntelyn, poistuu samalla tarve myöntää poikkeuksellisesti oikeutta jonkin yksittäisen toimialan yrittäjille hoitaa taksiliikennettä ilman liikennelupaa. Koska lupa myönnetään kaikille edellytykset täyttävälle yritykselle, määrärajoitukset tai kuljettajakokemusta koskevat vaatimukset eivät enää muodosta esteitä taksiliikenneluvan hakemiselle koti- ja matkailupalvelutoimintaan. Perustetta kohdella koti- ja matkailupalveluyrittäjiä muista luvanhakijoista poikkeavasti ei ole, vaan kaikkia henkilöliikennettä harjoittavia tulee kohdella tasapuolisesti. Myöskään taksikuljettajan ajoluvan vaatimista ei voida pitää kohtuuttomana. Ennen luvan myöntämistä viranomainen tarkistaa, että kuljetuksen suorittajalla ei ole esimerkiksi rattijuopumustuomiota tai muita oleellisia rikkeitä taustalla, jotka estävät ajoluvan saamisen. Tämä on asiakasturvallisuuden kannalta oleellinen seikka riippumatta siitä,

01.06.2017

että kuljetuksen suorittaa esimerkiksi kotipalveluyrityksen työntekijä. Kotipalveluyritysten asiakkaat ovat usein heikommassa asemassa kuin muut kuluttajat. Lisäksi kotipalveluyritysten asiakkaana nämä ovat usein sidottuja nimenomaan kyseisen yrityksen palvelun käyttäjiksi.

Liikenteen palveluista annetun lain I vaihe mahdollistaa jo merkittävässä määrin liikenteen harjoittamisen ilman taksiliikennelupaa

Lain ensimmäisen vaiheen käsittelyn yhteydessä lain II osan 1 luvun 2 pykälän 2 momentin 1 ja 2 kohdat on kirjoitettu siten, että ne kattavat jo merkittävän määrän henkilöiden kuljettamista ilman taksiliikennelupaa. Konsernien, niitä vastaavien ja julkisyhteisöiden sisäiset kuljetukset on jo sallittu ilman liikennelupaa. Samoin kuntien ja muiden julkisyhteisöiden osalta on mahdollistettu jo I vaiheessa sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset ilman liikennelupaa, vaikka niistä perittäisiin säädetty asiakasmaksut.

Eri toimialojen yrittäjien ja yritysten tasapuolinen ja syrjimätön sekä oikeudenmukainen kohtelu ei mahdollista luonnoksen mukaista laajennusta ilman lupaa sallittavaan taksiliikenteeseen

Luonnoksessa esitetty lisäys ilman taksiliikennelupaa sallittavasti liikenteestä asettaisi eri toimialojen yrittäjät täysin vailla perusteita eriarvoiseen asemaan keskenään. Tietyn toimialan yrittäjät saisivat harjoittaa taksiliikennettä ilman taksilupaa, kun muilta lupa vaadittaisiin. Tätä ei voida pitää miltään osin perusteltuna ja oikeudenmukaisena sekä tasapuolisena lainsäädäntönä.

Oleellista on, että ilman lupaa liikennettä harjoitettaessa myöskään mitkään lain velvoitteet eivät koskisi kyseisiä kuljetuksia. Ei siis hintojen ilmoittaminen, ei tietojen julkaiseminen, ei rajapintojen avaaminen, ei matkaketjuihin liittyvät vaatimukset jne.

Liikenteen palveluista annetun lain II osan 1 luvun 2 pykälän 2 momentin 3 kohta on epäselvä, epätarkka ja tulkinnanvarainen

Luonnos jättää avoimeksi sen, mitä tarkoittaa, että kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin, tai vastaaviin palveluihin. Esityksessä ei määritellä, mitä ovat kyseiset ”vastaavat palvelut” tai mitä tarkoittaa se, että kuljetus on osa palvelukokonaisuudesta. Esityksessä ei myöskään määritetä, mitä tarkoitetaan termillä ”pieni osa”. Lakiteksti ei ole riittävän tarkkarajainen ja jättää poikkeussäännöksen liian tulkinnanvaraiseksi. Kyse on toimijoiden kannalta merkittävästä ja olennaisesta seikasta, josta tulisi säätää mahdollisimman yksiselitteisesti.

Tässä yhteydessä viittaamme myös liikenne- ja viestintäministeriön lain I-vaiheen luonnoksesta annettuihin lukuisiin lausuntoihin, joissa tähän pääasiallisesti luvanvaraiseen toimintaan liittyviin poikkeuksiin, jotka sallivat luvanvaraisen toiminnan harjoittamisen ilman lupaa, suhtauduttiin varsin kielteisesti. Erityisesti haluamme viitata professori Petri Kuoppamäen ja asianajaja Mikko Alkion asiantuntijalausuntoon koskien tasavertaisia kilpailuedellytyksiä taksi- ja tavaraliikenteessä.

01.06.2017

Kuluttajan asema epäselvä, jos pääosiltaan luvanvaraista toimintaa osa yrittäjistä ja yrityksistä saa hoitaa ilman liikennelupaa

Jos koti- ja matkailupalveluyritykset voisivat hoitaa osan kuljetuksista ilman lupaa, kuluttajien olisi kovin vaikeata erottaa näitä kuljetuksia luvanvaraisista ja lupaa edellyttävistä kuljetuksista. Tällöin kuluttajan asema liikennepalvelulain vaatimusten osalta muodostuisi ongelmalliseksi. Samoin tällaiselle yrittäjälle saattaisi kovin helposti syntyä houkutus hoitaa myös jokin muu kuljetus kuin tällainen erikseen sallittu kuljetus, kun asiakkailta olisi tiedossa, että kyseinen yritys kuljetuksia hoitaa ja toisaalta heillä olisi toimintaan sopiva ajoneuvokalusto valmiina. Itse asiassa näin ollen luvan vaatiminen saattaisi jopa lisätä tietyillä alueilla tarjontaa, kun joka tapauksessa koti- ja matkailupalveluyritys olisi luvan hankkinut ja voisi tarjota vapaasti palveluita koko kysyntään.

Nykyllänsäädännön käytännön ongelmia

Koti- ja matkailupalveluyrityksiä koskevaan poikkeukseen liittyy jo nykyllänsäädännössä ongelmia. Kotipalveluyritykset ovat tarjonneet kuljetuksia erillisinä, ilman että ne ovat osa palvelupakettia. Ongelmat ovat johtuneet poikkeusta koskevan rajavedon tulkinnasta, lisäksi ongelmaa lisää valvonnan mahdottomuus. Tapauksia on ilmennyt eri puolilla maata lähinnä yksittäistapauksina.

Matkailupalveluyritykset harjoittavat myös kuljetustoimintaa ilman liikennelupaa ja niin, ettei kuljetus ole osa palvelukokonaisuutta. Esimerkiksi lomakeskuksissa kuljetuksia on suoritettu asiakkaan tilauksesta erillistä korvausta vastaan. Useilla paikkakunnilla ravintolat tarjoavat kuljetuspalveluita asiakkailleen.

Helsinki-Vantaan lentoaseman kaukopysäköintiä harjoittavat matkailupalveluyritykset tarjoavat kuljetuksia lentoaseman pysäköintialueen välillä julkisuudessa olleiden tietojen mukaan osin ilman liikennelupaa.

Liikenteen palveluista annetun lain II osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin 3 kohta on poistettava kokonaisuudessaan

Esitämme liikenteen palveluista annetun lain II osan 1 luvun 2 pykälän 2 momentin 3 kohdan poistamista lakiesityksestä kokonaisuudessaan.

**PUOLESTA-ASIOINTI
III osan 2 luvun 2 a §**

Lain I vaiheessa tietoon ja rajapintoihin liittyen säädettiin merkittäviä uusia velvoitteita. Esimerkiksi yksittäisen lipun ostaminen tai varaaminen lippu- ja maksujärjestelmän myyntirajapinnan kautta mahdollistettiin välitys- ja liikkumispalvelun tuottajalle jo I vaiheessa.

Nyt esitetty luonnos antaa puolesta-asioinnin osalta laajat valtuudet kerätä asiakastietoa kilpailevilta yrityksiltä. Esimerkiksi tiedot siitä, mihin palveluihin asiakkaat ovat rekisteröityneet, miten he ovat matkoja tehneet ja millaisia lipputuotteita tai alennuksia heillä on käytössään, ovat arvokasta tietoa. Kun otetaan huomioon se, että asiakkaat antavat jo nyt hyvin helposti valtuutuksia asioiden

01.06.2017

hoitoon johtuen sähköisten palvelujen monimutkaisista käyttöehdoista, on riski tietojen väärinkäyttöön suuri.

Esityksen määrittelyn mukaan käytännössä mikä tahansa taho, joka saa valtuudet toimia asiakkaan puolesta, voi vaatia tietoihin pääsyä riippumatta siitä, mikä on tiedon lopullinen käyttötarkoitus. Käsitksemme mukaan tietoa keräävä taho voi tosiasiallisesti olla myös muu kuin välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoaja. Tietoa kerääviin tahoihin ei myöskään kohdistu viranomaisvalvontaa. Edes välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajiin ei kohdennu viranomaisvalvontaa, vaikka niiden tuleekin tehdä ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle (III osan 5 luvun 1 §). Ilmoitusvelvollisuus jää lähinnä muodollisuudeksi tämän esityksen mukaisesti.

Teknisenä kysymyksenä on ongelma siinä, että erilaisia liikkumispalvelun tuottajia on huomattavan suuri määrä verrattuna esimerkiksi finanssivalvonnan alaisiin maksupalvelua tuottaviin yhteisöihin. Kun luodaan lainsäädännöllä pakote avata pääsy kaikille kilpailijoille, syntyy erilaisia ylläpidettäviä tietoyhteyksiä lukematon määrä. Rajapinnan avaamiseen liittyy aina pääsyn hallinta ja erilaisten tiedonsiirtoon ja tietosisältöön liittyvien käytäntöjen sopiminen osapuolten kesken. Erityisesti pienille toimijoille puolesta-asioinnin vaatimus on kohtuuton kustannus, joka realisoituisi sekä henkilötöyön määränä että investointina tekniikkaan.

Puolesta-asioinnin osalta joka tapauksessa eteneminen olisi syytä tehdä asteittain. Voidaan arvioida, että puolesta-asioinnin osalta keskeisiä toimijoita ovat ainakin alkuvaiheessa alueet, joissa liikenne on järjestetty yksinoikeuksiin perustuvana ja useimmiten suuria liikkujamääriä palvelevina toimintoina. Näillä alueilla ei välityspalvelun tuottajalla eikä asiakkaalla ole tosiasiallisesti vaihtoehtoja liikkumispalveluiden osalta, lisäksi näillä alueilla liikennepalveluita käyttävät suuret massat.

Puolesta-asioinnin vaatimus perustuu ajatukseen, että lainsäädännöllä pakotetaan eri toimijat yhteistoimintaan keskenään. Toimivampi ja kuluttajalähtöisempi malli olisi sopimusvapauteen perustuva malli, kuten esimerkiksi hotellimajoituksessa on tapahtunut jo varsin laajasti. Liikenneala ei eroa muista palvelualoista, joten on hyvin todennäköistä, että erilaisia sähköisiä vertailu- ja palvelujen hankinta-alustoja syntyy ilman, että yhteistyöhön pakotetaan liikennepalvelulailla.

Viranomaisen voisi edistää palvelujen syntymistä esimerkiksi jo toimivan valtakunnallisen palveluväylän kautta. Suomi.fi-verkkopalvelu on alun perin julkishallinnon tarpeisiin kehitetty, mutta myös yksityisille yrityksille soveltuva palvelu, jossa myös puolesta-asiointi on otettu huomioon: <https://esuomi.fi/yrityksille/>. Tämä palvelualusta saattaisi soveltua hyvin myös liikennealan toimijoille, ja tämän voisi kytkeä ilmoitusmenettelyyn, jota välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajilta edellytetään. Samalla viranomaisen voisi itse tehdä arvioinnin siitä, onko puolesta-asiointia pyytävä yritys luotettava, eikä luotettavuuden arviointi jäisi markkinoilla keskenään kilpilevien yritysten tehtäväksi, kuten luonnoksessa on esitetty.

Kaiken kaikkiaan puolesta-asioinnilla muutettaisiin merkittävästi nykytilaa ja koskettaisiin asiakkaiden henkilötietoihin ja yritysten liike- ja ammattisalaisuuden piiriin kuuluviin tietoihin olennaisella tavalla, mutta samalla valvonta ja menettelyt jäävät avoimiksi. Täysin toiselle toimialalle kehitettyä toimintamallia ei ole mahdollista siirtää suoraan liikennealalle ottamatta huomioon mm. valvontaan ja asiakkaiden tietosuojaan liittyviä merkittäviä kysymyksiä ja eroja. Maksupalveluissakaan puolesta-

01.06.2017

asioinnista ei ole vielä esitetyssä laajuudessa kokemuksia, sillä kyse on vasta valmistelussa olevasta lainsäädännöstä, jota ei ole sovellettu. Liikennepalvelulakiin esitetään myös olennaista eroa, sillä asiakkaan edellytettäisiin antavan hyväksynnän puolesta-asiointiin vain kerran vahvaa tunnistautumista käyttäen, kun taas maksupalveluissa hyväksyntä on annettava jokaiseen transaktioon. Liikennepalvelulain soveltamisala erilaisiin palveluihin on valtavan laaja, ja puolesta-asioinnin kautta asiakkaan elämästä olisi mahdollista kerätä todella kattava kuva. Esitys ei ole esitetyssä laajuudessaan perusteltu.

AMMATTIMAISSUUDEN JA LUVANVARAISUUDEN MÄÄRITELMÄT

I osan 1 luvun 1 §:n 1 kohta → II osan 1 luvun 1 ja 2 §

Lain I vaiheessa käytiin varsin laajaa keskustelua ammattimaisuuden määritelmästä ja sen sisällöstä. Kuten valiokunta mietinnössään toteaa ja myös ministeriön kanssa käydyissä keskusteluissa on voimakkaasti korostettu, taksiliikenteen osalta ammattimaisuuden määritelmää ja luvanvaraisen liikenteen piiriä ei ole nykyisin kirjauksista tarkoitus muuttaa, vaan säilyttää voimassa oleva tila. Henkilöiden kuljettaminen tiellä korvausta vastaan tulonhankkimistarkoituksessa on edelleen luvanvaraista, mm. tarjottaessa kuljetuspalvelua yleisölle julkisella paikalla.

Ensimmäisen vaiheen määritelmä taksiliikenteen osalta on siirretty perustellusti II osaan. Samalla on kuitenkin lakitekstistä poistettu taksiliikenteen osalta (II osan 1 luvun 2 §) ammattimaisen kuljettamisen määritelmä "... tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan...". Määritelmä on kirjattu kohtaan henkilöiden ja tavaroiden kuljettaminen tiellä (II osan 1 luvun 1 §). Lause ei erityisesti erottele taksiliikennettä muusta henkilöliikenteestä, mutta koska kyseinen pykälä käsittelee vain henkilöliikennelupaan ja tavaraliikennelupaan liittyviä asioita muutoin, niin tuon pykälän 1 momentin ensimmäisen lauseen osalta jää epäselväksi onko sillä tarkoitettu yleisesti myös taksiliikennettä, joka on eroteltu omaksi osakseen 2 §:ään otsikolla "Taksiliikenne".

Esitämme, että asian selkeyttämisen vuoksi on syytä kirjata tuo II osan 1 luvun 1 §:n 1 momentin ensimmäinen lause myös II osan 1 luvun 2 §:n 1 momentin ensimmäiseksi lauseeksi.

Toinen vaihtoehto olisi tehdä II osan 1 luvun alkuun ammattimaisuuden määritelmästä oma pykälä, jolloin muut pykälät siirtyisivät yhdellä numerolla eteenpäin. Se olisi selkeämpi, mutta lain I-vaiheen hyväksymisen jälkeen teknisesti vaativampi vaihtoehto.

Joka tapauksessa tilannetta on syytä selkeyttää tältä osin tavalla tai toisella, jotta ei pääse syntymään käsitystä siitä, että kyseinen määritelmä ei koskisi taksiliikennettä.

TAKSINKULJETTAJAN AJOLUVAN UUSIMINEN

II osan 3 luvun 2 §

Luvan uusimiseen sovelletaan lain mukaan, mitä luvan myöntämisestä säädetään. Esitämme, että pykälää muutetaan siten, ettei luvan uusimisen yhteydessä tarvitse joka kerta suorittaa luvan myöntämisen edellytyksenä olevaa taksinkuljettajan koetta.

01.06.2017

Kokeen uusiminen on koevaatimuksen tavoitteiden näkökulmasta turhaa ja hakijan sekä viranomaisten kannalta raskas ja kustannuksia aiheuttava toimenpide.

Kannatamme terveysvaatimusten täyttymisen ja rikostaustan selvittämistä jokaisen uusimiskerran yhteydessä. 68 vuotta täyttäneitä kuljettavia koskevan terveysvaatimuksen täyttymistä koskevaa kirjausta tulisi täsmentää. Nykyisellään se aiheuttaa turhaa epätietoisuutta siitä, miten kuljettaja vastaa ajolupa koskevien vaatimusten täyttymisestä. Esitämme, että jatkossakin lupa myönnettäisiin 68 vuotta täyttäneille vain kahden vuoden määräajaksi kerrallaan, kuten nykyäänkin. Esitämme myös, että ajoluvan voimassaolon aikana tehdyistä rikkeistä ei automaattisesti seuraisi uusimatta jättäminen, vaan että mahdollistettaisiin se, että viranomainen voisi käyttää asiassa harkintavaltaa, kuten nykyäänkin taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 13 § nojalla. Tarvittaessa uusimista koskevasta menettelystä voitaisiin säätää lakia alemman asteisella säädöksellä.

LIIKENNEPALVELUIDEN JULKINEN TUKI

III osan 4 luvun 1 §

Liikennepalveluiden julkisen tuen osalta on erityisen tarkkaan seurattava tuen suuntautumista siten, että se ei vääristä kilpailua julkisten toimijoiden ja yksityisten toimijoiden välillä. Erilaiset yhteiskunnan ylläpitämät järjestelmät, kuten kunnalliset matkojenyhdistelykeskukset, ovat kilpailullisesti merkittävästi paremmassa asemassa kuin yksityiset toimijat. Välityspalvelua tuottavien toimijoiden näkökulmasta tämä on erityisen ongelmallinen tilanne, jos yhteiskunnan ylläpitämät toimijat entistä voimakkaammin kilpailevat näillä markkinoilla ja saavat siihen vielä julkista tukea. Esitämme, että lakiesitykseen kirjataan tältä osin rajaus, ettei tukea voida kuitenkaan antaa sellaiseen toimintaan, jossa on tarjolla myös markkinaehtoisia vaihtoehtoja.

VÄLITYS- JA YHDISTÄMISPALVELUT

III osan 5 luku

Lakiin on lisätty omaksi luvukseen välitys- ja yhdistämispalvelut, ja samalla asetettu välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajille velvollisuus tehdä Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoitus toiminnastaan. Pidämme lisäyksiä kannatettavina. Ilmoitusvelvollisuus mahdollistaa välitys- ja yhdistämispalveluiden tarjonnan kehittymisen seurannan ja tosiasiallisen valvonnan, kun viranomaisilla on tieto siitä, mitkä toimijat kyseisiä palveluita tuottavat.

Lisäksi esitämme, että lain toisen vaiheen käsittelyn yhteydessä lain II osan 1 luvun 13 §:ssä säädetty ilmoitusvelvollisuus välitetyistä korvauksista ulotetaan koskemaan myös maksuliikennepalvelun tuottajia. Maksuliikennepalvelun tuottajat tulisi velvoittaa toimittamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosittain tieto maksuliikennepalvelun tuottajan kuljetuspalvelun tuottajille välittämistä maksuista. Tämä lisäisi oleellisesti harmaan talouden torjunnan mahdollisuuksia eikä aiheuttaisi ongelmia yhdellekään asianmukaiset vastuunsa ja velvoitteensa hoitavalle kuljetuspalveluyrittäjälle tai maksuliikenteen välittäjälle.

01.06.2017

**LIIKENNEVIRASTON SEURANTA- JA YHTEENSOVITTAMISTEHTÄVÄT
IV osan 1 luvun 2 §:n 4 momentti**

Laki liikenteen palveluista edellyttää, että Liikennevirasto avaa saamansa tiedot avoimen rajapinnan kautta vapaasti käytettäväksi. Liikenneviraston tiedonsaantioikeus kattaa kaikki liike- ja ammattisalaisuuden piiriinkin kuuluvat tiedot. Laki liikenteen palveluista ei ota riittävästi huomioon tietoturvaa ja tietojen säilymistä yksinomaan viranomaiselle määritetyissä tehtävissä. Olennainen vaara on, että näin toimittaessa tiedot siirtyvät edelleen tahoille, jotka voivat käyttää sitä väärin ja oman liiketoimintansa eduksi saadessaan mahdollisesti liikesalaisuuksien piiriin kuuluvaa tietoa muista yrityksistä. Rajapintojen avaaminen ei saa mahdollistaa vähäistäkään tietoturvariskiä tältä osin.

**LIIKENTEEN TURVALLISUUSVIRASTON TARKASTUSOIKEUS
IV osan 2 luvun 1 §**

Liikenteen turvallisuusvirastolle annetaan mahdollisuus käyttää ulkopuolista asiantuntijaa. Kun I vaiheessa Liikenteen turvallisuusvirasto, ja yleisemminkin viranomaiset, on saanut varsin laajat valtuudet liikennepalveluntuottajien tarkastamiseksi, on tarpeen varmistua tarkkaan siitä, ettei toimivaltaa siirretä ulkopuoliselle toimijalle vastoin perustuslain määräyksiä, ja että ulkopuoliseen asiantuntijaan kohdistuva valvonta on asianmukaisella tasolla.

**LUVAN PERUUTTAMINEN, MUUTTAMINEN, RAJOITTAMINEN
VI osan 1 luvun 2 §**

Liikenneluvan myöntämiseen liittyvät määräykset ovat kohtuullisen tarkat ja tarkkarajaiset. Luvan peruuttamista, muuttamista ja rajoittamista koskevat perusteet tulisi kuitenkin kirjata selkeämmin ja tarkemmin. Luonnoksessa VI osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin 3 kohdassa on todettu, että lupa voidaan peruuttaa, jos on perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija kykene hoitamaan luvan mukaista tehtäväänsä tai harjoittamaansa luvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti. Yksityiskohtaisissa perusteluissa kyseisen kohdan lisäämistä on perusteltu ja käsitelty ilmälun, merenkulun ja raideliikenteen näkökulmasta, mutta ei tieliikenteen näkökulmasta, vaikka kohtaa ei ole rajattu sovellettavaksi vain perusteluissa mainittuihin liikennemuotoihin. Kirjausta tulee täsmentää, sillä nykyisellään teksti jättää liikaa harkintavaltaa erityisesti tieliikenteen osalta. Tieliikenteen lupien osalta liikenneturvallisuutta koskevat rikkeet tutkitaan osana luvan myöntämisprosessia ja ne tulevat huomioiduiksi peruuttamisperusteena jo saman momentin 1 kohdan kautta.

Kuten yksityiskohtaisissa perusteluissakin on todettu, on luvan peruuttaminen toiminnanharjoittajan näkökulmasta ankara toimenpide, minkä vuoksi peruuttamisedellytykset tulisi määritellä täsmällisesti ja tarkasti. Luvan peruuttaminen on sen myöntämättä jättämistä ankarampi toimenpide.

**LUVATON AMMATTIMAISEN LIIKENTEEN HARJOITTAMINEN
VI osan 2 luvun 1 §**

Haluamme tuoda esiin, että lausunnolla olevassa luonnoksessa 1 momentti ei vastaa liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön kirjausta. Liikenne- ja viestintävaliokunta

01.06.2017

muotoili uudelleen pykälän 1 momentin mietinnössään. Perusteluosasta ei käy ilmi, että tarkoituksena olisi ollut muuttaa 1 momentin kirjausta, vaan vain lisätä kolme uutta momenttia.

VOIMAANTULO

VII osa 1 luvun 1 §

Liikenne- ja viestintävaliokunta katsoi mietinnössään tärkeäksi, että tietoa koskeva sääntely astuu voimaan jo ennen heinäkuun alkua 2018, ja lisäsi VII osan 1 luvun 1 §:ään kirjauksen aikaistetusta voimaantulosta. Käsityksemme mukaan tämä kirjaus on pudonnut pois lain toisen vaiheen voimaantulosäännöksistä.

LOPUKSI

Laki liikenteen palveluista pyrkii saamaan mahdollisuuksien mukaan eri liikennemuodot ja liikennevälineet keskenään yhdenmukaiseen asemaan lainsäädännöllisesti. Kun tämä tavoite on selkeä ja johdonmukainen liikenteen palveluista annetun lain osalta, niin ehdoton edellytys lain tavoitteiden saavuttamisessa on myös muun lainsäädännön tarkastaminen vastaamaan yhdenmukaisesti eri liikennemuotoja ja liikennevälineitä.

Näemme tältä osin erityisen merkittäväksi liikennevälineiden tasapuolisen verokohtelun. Olemme varsin hyvin tietoisia, että verotus ei ole liikenne- ja viestintäministeriön toimialueella, mutta haluamme siitä huolimatta muistuttaa verotuksellisista tasapuolisuuteen ja oikeudenmukaisuuteen liittyvistä huolistamme.

Suomalainen taksiyrittäjä toimii tällä hetkellä kannattavuuden rajamailla. Taksiyrittäjän tulot vaihtelevat toki suuresti maamme eri alueilla ja eri yrittäjien kesken. Tilastokeskus on tehnyt vuoden 2013 vero- ja tilinpäätöstietoihin perustuen tutkimuksen taksiyrittäjien yrittäjätulosta. Tutkimus osoittaa, että liikevaihtoluokassa alle 500 000 euroa / vuosi on Tilastokeskuksen toimialaluokituksen mukaisesti taksiyrityksiä 8.204 kpl. Näiden yritysten yrittäjätulo oli vuonna 2013 keskimäärin 23 595 euroa / vuosi, siis 1.966 euroa / kuukausi. Otosta voitaneen pitää varsin kattavana. Vuoden 2013 jälkeen tilanteessa ei ole tapahtunut oleellista muutosta parempaan suuntaan.

Tähän liittyen taksiyrittäjien taksiautostaan saamalla verohuojennuksella on oleellinen merkitys taksiyrittäjän tulonmuodostukseen. Pienen taksiauton verohuojennus on maksimissaan 4 800 euroa kolmen vuoden kuoleentumisajalla (133,33 e/kk) ja isojen autojen osalta verohuojennus on 15 000 euroa (416,66 e/kk). Isojen esteettömien tai koululaiskuljetuksiin kotimaassa varustettujen autojen ostohinnat verohuojennuksesta huolimatta ovat noin 60 000–80 000 euroa.

Laki liikenteen palveluista tavoittelee tilannetta, jossa kaikki eri kuljetusmuodot ja kuljetusvälineet olisivat tasavertaisia markkinoilla. Silloin näiden kuljetusvälineiden verokohtelun tulee olla kohtuullisesti tasapuolinen kaikille toimijoille. Taksiliikenteen osalta merkittävien kilpailijamme on linja-autoliikenne. Linja-auto on täysin vapaa autoverosta, jos sen omamassa on vähintään 1875 kg. Linja-auto on myös täysin vapaa ajoneuvoveron perusverosta sekä käyttövoimaverosta. Myös useimmat muut

01.06.2017

liikennepalvelulaissa henkilöliikenteeseen sopivat ajoneuvot ovat ajoneuvoveron perusverosta sekä käyttövoimaverosta vapaita.

Lakiin liikenteen palveluista liittyen valiokunta I-vaiheen mietinnössään otti tämän verotuksellisen tasapuolisuuden esille:

Valiokunta pitää välttämättömänä, että liikennemarkkinoiden edelleen kehittämisen yhteydessä tarkastellaan verotuksen yhdenmukaistamista, jotta eri toimijoille saadaan tasapuolinen verokohtelu.

Odotamme luonnollisesti, että liikenne- ja viestintäministeriö omalta osaltaan on vaikuttamassa verotukselliseen tasapuolisuuteen kaikin käytävissä olevin keinoin.

Olemme käytettävissänne kaikissa lakiin liikenteen palveluista liittyvissä kysymyksissä.

Suomen Taksiliitto ry