Liikenne- ja viestintäministeriölle Dnro 24/2016

 23.5.2016 1 (3)

[kirjaamo@lvm.fi](file:///C%3A%5CUsers%5Ckarjalainenj%5CAppData%5CLocal%5CMicrosoft%5CWindows%5CTemporary%20Internet%20Files%5CContent.Outlook%5CM2T07O22%5Ckirjaamo%40lvm.fi)

[liikennekaari@lvm.fi](file:///C%3A%5CUsers%5Ckarjalainenj%5CAppData%5CLocal%5CMicrosoft%5CWindows%5CTemporary%20Internet%20Files%5CContent.Outlook%5CM2T07O22%5Cliikennekaari%40lvm.fi)

susanna.metsalampi@lvm.fi

maija.ahokas@lvm.fi

Lausuntopyyntönne: LVM/2096/03/2015, 18.4.2016

**LUONNOS HALLITUKSEN ESITYKSEKSI LIIKENNEKAAREKSI SEKÄ ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI**

Suomen Asianajajaliitto (jäljempänä ”Asianajajaliitto”) esittää lausuntonaan seuraavaa:

**Yleistä**

Esitysluonnoksessa esitetyt uuden liikennekaaren tavoitteet ovat sinänsä hyväksyttäviä, ja tyydymmekin tarkastelemaan luonnosta ainoastaan kansalaisten, yritysten ja yhteisöjen oikeuksien, velvollisuuksien ja vastuiden kannalta.

Liikennettä koskevaa lainsäädäntöä on uudistettu vakiintuneesti erillislakeina niin, että viimeisten kymmenen vuoden aikana on annettu uudet lait niin kaupallisista kuljetuksista, taksiliikenteestä kuin joukkoliikenteestäkin. Eri kuljetusmuotojen yhtenäinen sääntely ja markkinoiden vapauttamisesta johtuva uudistustarve puoltavat niiden yhdistämistä samaan lakiin. Lain laaja-alaisuudesta kuitenkin johtuu, että se on vaikeaselkoisesti jaettu osiin, lukuihin ja pykäliin, mikä hankaloittaa lakiviittausten muotoilua. Osa hankaluuksista voitaisiin välttää pykälien juoksevalla numeroinnilla.

Yleisesti voidaan todeta, että liikennekaaressa on kysymys kansalaisten liikkumisen ja elinkeinonharjoittamisen vapautta sekä kansalaisten ja yritysten sopimusvapautta koskevasta sääntelystä. Perusoikeuksien rajoittamiselta on vaadittu riittävän painavia syitä, minkä ohella on otettava huomioon EU-lainsäädännön vaikutus. Liikennepalvelujen sääntelyssä on tarkasteltava myös kansalaisten oikeuksia peruspalveluihin ja turvallisuuteen kuluttajina.

**Yksityiskohtaisia huomautuksia**

Soveltamisalasta

Liikennekaaren soveltamisalaa ei ole esitysluonnoksessa mainittu. Laki koskee yleisesti liikennepalveluja, jotka on määritelty lain I osan 1 luvun 1 §:ssä, joten olisi luontevaa määritellä lain soveltamisala tätä ennen ja siirtää siihen mahdollisesti myös luonnoksen II osan 1 luvun 1 §:n rajaus siitä, sovelletaanko sen säännöksiä ja miltä osin pienmuotoiseen kuljetustoimintaan.

Kuljetusala on hyvin eriytynyttä ja suuri osa toimijoista ei suorita itse kuljetuksia vaan myy tai välittää kuljetuksia. Esitysluonnoksesta herää kysymys, onko tarkoituksena soveltaa lakia vain niihin tahoihin, jotka suorittavat tavaroiden tai henkilöiden fyysisen kuljetuksen?

Ammattimaisen tiekuljetuksen osalta on tärkeää määritellä, mitä pidetään kuljetustoimintana ja siitä saatuna korvauksena? Taho, joka vain myy tai välittää kuljetuspalveluja, ei saa määritelmällisesti vastiketta suorittamastaan kuljetustoiminnasta. Edelleen, katsotaanko esimerkiksi ajoneuvon tai kuljettajan vuokraaminen ilman, että vuokralleantaja osallistuu itse kuljetustoiminnan suorittamiseen, kuljetustoiminnaksi? Etenkin digitalisaation myötä vastikkeen suorittaminen kuljetuksiin liittyen voidaan määritellä monella eri tavalla; esimerkiksi välitysmaksuina, vuokrina tai kilometrikorvauksina.

Jakamistalous ja digitalisaatio mahdollistavat muidenkin kuin rahavastikkeiden suorittamisen palveluista. Onko siten riittävää, että pienmuotoinen kuljetustoiminta määritellään vain rahamääräisesti, vai pitäisikö määritelmässä huomioida myös vaikkapa vastavuoroiset suoritukset?

Pienmuotoisen kuljetustoiminnan sulkeminen kokonaan lain ulkopuolelle saattaa aiheuttaa vakavia oikeusturvapuutteita tällaisten palvelujen käyttäjille. Sellaisen toiminnan harjoittaminen oikeushenkilön muodossa mahdollistaa myös sen, että sama taho harjoittaa toimintaa usean oikeushenkilön kautta ja näin välttää liikennekaaren soveltamisen.

Vastuista

Tiekuljetussopimuslaissa (23.3.1979/345) määritellään tavaroiden kuljettamista koskevista vastuukysymyksistä, joukkoliikennelaissa (13.11.2009/869) matkustajan oikeuksista linja-autoliikenteessä, mutta taksiliikenteen osalta ei ole mitään erityissääntelyä matkustajan oikeuksista tai kuljetuksen suorittajan vastuista. Olisiko niistäkin aiheellista säätää?

Henkilöliikenneluvasta

Liikennekaaren II osan 1 luvun 2 §:n mukaan henkilöliikennelupaa ei edellytetä kunnalta tai muulta palveluntarjoajalta, jonka toimintaan liittyy henkilöiden kuljettamista, mutta jonka pääasiallinen toiminta on muu kuin henkilöliikenteen harjoittaminen. Merkitsisikö tämä esimerkiksi sitä, että suuri monitoimialayritys voisi aloittaa henkilöliikenteen harjoittamisen ilman lupaa päätoimialoihinsa verrattuna vähäisen, mutta lain 1 luvun 1 §:ssä tarkoitettua pienimuotoista liikennettä laajemman liikenteen harjoittamisen?

Digitalisaatio ja uudet liiketoimintamallit

Kiinnitämme huomiota siihen, että palveluiden digitalisaatio tulee toteuttaa siten, että kansalaisten yksityisyys esimerkiksi sosiaalisten kuljetuspalvelujen tilaajina säilyy. Liikennepalvelujen yhdistäminen tulee toteuttaa siten, että kuluttaja saa helposti tiedon siitä, kuka on vastuussa palvelun laadusta ja toteuttamisesta. Sen vuoksi pitäisi esimerkiksi harkita, tulisiko pienimuotoisia liikennepalveluja tuottavilta henkilöiltä edellyttää vastaavien tietojen nähtävillä oloa kuin ammattimaisilta liikenteenharjoittajilta. Tämä edellyttäisi, että liikennekaareen otettaisiin erityissäännös myös pienimuotoisena toimintana harjoitettavista liikennepalveluista.

Uusi lainsäädäntö mahdollistaisi Uber-tyyppiset yksityisten kansalaisten harrastus- tai sivutoimityyppiseen liikennöintiin perustuvat kuljetuspalvelut, joita kaupallinen toimija välittäisi. Kuljetuksen välittäjän vastuu tulisi säätää laissa, jotta sitä ei jouduttaisi epävarmuustilanteessa luomaan tuomioistuinkäytännöllä.

Rangaistussäännöksistä

Ehdotetun liikennekaaren VI osan 2 luvun 1 §:ssä säädettäisiin luvattomasta liikenteestä rangaistavaksi sitä, joka tahallaan tai huolimattomuudesta kuljettaa ammattimaisesti henkilöitä tai tavaroita tiellä ilman tässä laissa tarkoitettua liikennelupaa. Säännöstä tulisi täsmentää siten, ettei se koske sellaista luvatonta henkilöliikennöintiä, johon lain II osan 1 luvun 1 tai 2 §:n nojalla ei tarvita liikennelupaa (pienimuotoinen ym. liikenne).

Helsingissä, toukokuun 23. päivänä 2016

SUOMEN ASIANAJAJALIITTO



Risto Sipilä

Suomen Asianajajaliiton puheenjohtaja, asianajaja

LAATI

Asianajaja Risto Tuori, Asianajotoimisto ACTAS Oy, Tampere

*Suomen Asianajajaliiton lausunnot valmistellaan oikeudellisissa asiantuntijaryhmissä, joiden toiminnassa on mukana noin 120 asianajajaa. Tämä lausunto on valmisteltu kuljetus- ja liikenneoikeuden asiantuntijaryhmässä.*