Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

HE 161/2016 vp Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Suomen Taksiliitto ry näkee edelleen, että toimivan ja tehokkaan koko maan kattavan taksiverkon säilymisen kannalta määräsäännellyn lainsäädännön kehittäminen johtaisi asiakkaiden ja yhteiskunnan kannalta parhaaseen lopputulokseen.

Hallituksen esitys kuitenkin lähtee siitä, että määräsääntelystä siirrytään jatkossa markkinaehtoiseen toimintaan, jota säännellään mahdollisimman vähän. Muistiomme on kirjoitettu tästä lähtökohdasta.

Hallituksen esityksessä on mukana edelleen paljon korjauksia ehdottomasti edellyttäviä teknisluonteisia tai kirjoitusvirheen tyyppisiä kohtia. Näistä toimitamme tarkemman listauksen erikseen.

Rehellisen ja vastuullisen yritystoiminnan mahdollistavat kaksi korjausta

Ammattimaisuuden määritelmää on täsmennettävä ja vaadittava taksamittari (kassakone) kaikkiin luvanvaraisessa liikenteessä toimiviin autoihin rehellisen ja vastuullisen yritystoiminnan varmistamiseksi.

Ammattimaisuus yritystoiminnassa

Maamme työllisyyden ja taloudellisen toimeliaisuuden edistämiseksi lähtökohtana on oltava yritystoiminnan ammattimaisuus. Hallituksen esityksessä ammattimaisuuden määritelmä on epätarkka ja johtaa käytännön ongelmiin. Määritelmässä mainittu tulonhankkimistarkoitus on myös ristiriidassa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen kanssa, joten se on poistettava. Asetuksessa on erikseen mainittu myös voittoa tavoittelematon toiminta asetuksen piiriin kuuluvana.

Esitämme, että ammattimaisuuden määritelmä (I osa, 1 luku, 1 §, kohta 1) muutetaan muotoon …kuljettamista tiellä korvausta vastaan. Sanamuoto on nykyisen taksiliikennelain mukainen ja oikeuskäytännöissä selkeäksi todettu. Nykyisessä taksiliikennelaissa toki on mainittu tulonhankkimistarkoitus, mutta se on myös tarkasti kuvattu ja rajattu lakitekstissä. Myös perusteluosan tätä pykälää koskevia tekstejä tulisi muuttaa selkeämmiksi.

Osana luonnollisen henkilön omaa matkaa pitää sallia esimerkiksi kimppakyydit, vuoroperiaatteen mukaiset kuljetukset ja naapuriapu, mutta siitä saatava korvaus ei saa kattaa kuin enintään kuljetuksen välittömät kustannukset. Tämä täsmennys on syytä kirjata joko lakiin tai perusteluihin.

Kassakone/taksamittari veronmaksun perusteeksi (tai muu vastaava laite)

Esityksessä todetaan, että luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa edellytetään taksamittaria tai muuta laitetta tai järjestelmää, jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen. Näin esitettynä vaatimus huomioi vain asiakasnäkökulman. Yrittäjän vastuiden ja velvoitteiden valvontaan liittyen vaatimus on täysin riittämätön. Jotta verotuksen ja muiden yhteiskuntavastuiden hoitaminen pystytään edes kohtuudella varmentamaan, tulee taksamittari (tai vastaava laite, siis jonkinlainen kassakone) edellyttää kaikissa luvanvaraisessa henkilöliikenteessä käytettävissä ajoneuvoissa. Hallituksen esitystä perustellaan monilta osin sääntelyn tuomalla yhteiskunnan hyvinvointitappiolla. Ilman asianmukaista kassakonetta taksiliikenteen yhteiskunnalle aiheuttamat hyvinvointitappiot tulevat olemaan merkittäviä.

Taksamittaria säätelee EU:n mittauslaitedirektiivi, joka on syytä ottaa huomioon myös tässä yhteydessä.

Muita huomioita hallituksen esityksestä

1 Hintasääntely

Mielestämme hintasääntely ei sovi markkinaehtoiseen toimintaan miltään osin. On täysin ylimitoitettua mahdollistaa hintasääntely yhdelle liikenteen toimialalle, kun samanaikaisesti pyritään mahdollistamaan eri liikennemuotojen erilaisten liikennepalveluiden tarjoaminen. Hallituksen esityksen perusteluissa kuvataan varsin selkeästi, että nyt esitetyillä muutoksilla hintakilpailu ja tarjonta tulevat lisääntymään sekä hinnat laskemaan. Miksi tässä yhteydessä on ylipäätään tarvetta hintasäätelylle? Liikenne- ja viestintäministeriön esityksessä talousvaliokunnalle kuvattiin nykytilanteen johtavan tuottajaylijäämään, kun hinnat ovat yli markkinahintojen. Onko niin, että valmistelevat tahot eivät itsekään usko omaan teoriaansa tältä osin?

Nyt esitetyssä mallissa Liikenteen turvallisuusvirasto saisi valtuudet taksiliikenteen hintasääntelyyn, mutta ei tavara- tai linja-autoliikenteen. Kun tarkoitus on toimia ainakin osittain samoilla markkinoilla, heikentää se yhden liikenteen toimijan kilpailumahdollisuuksia kohtuuttomasti. Muutostilanteessa markkinoiden on syytä antaa määritellä hinnat. Jos ongelmia ilmenee, asiaan voidaan palata myöhemmin.

Esityksessä määritellään valtioneuvostolle oikeus antaa asetuksia tietoon liittyen. Jos hintasääntelyn mahdollisuus lakiin halutaan kirjata, niin sääntelyn tulee mielestämme olla vähintäänkin valtioneuvoston asetuksen tasolla säädettävä toimenpide.

2 Välityspalvelun tarjoajan ilmoitusvelvollisuus

Välityspalvelun tarjoajalta edellytetään välitettyjen kuljetuspalveluiden kokonaiskorvausmäärän ilmoittamista viranomaiselle. Tämä on monessa tapauksessa välityspalvelun tarjoajalle mahdoton tehtävä. Sen sijaan maksuliikenteen välittäjälle se olisi tervetullut ja perusteltu vaatimus.

Esitämme, että välityspalvelun tarjoajan kohdalle kirjattu ilmoitusvelvollisuus poistetaan, ja se siirretään esityksessä maksuliikenteen hoitajan velvoitteeksi. Käytännössä tämän jälkeen taksiliikenteen harmaa talous voisi perustua enää vain käteisen rahan käyttämiseen, jolloin yhteiskuntatalouden kannalta tilanne olisi kohtuullisen hyvä.

3 Vaatimukset, sanktiot ja valvonta

Liikennekaaren sanktiot ja valvonta ovat monelta osin epämääräisiä, täsmentymättömiä ja puutteellisia.

Liikennekaari mahdollistaa liikenneluvan luovuttamisen sellaisen toimijan käyttöön, joka ei itse täytä luvan myöntämisen edellytyksiä. Lailla tulee varmistaa, että liikennelupia ei luovuteta toisen yrityksen käyttöön suoraan eikä välillisesti ajoneuvojen hallinnan kautta. Ajoneuvon on oltava luvanhaltijan yksinomaisessa hallinnassa. Tarkoituksena ei kuitenkaan ole estää leasing- tai muiden rahoitusmuotojen käyttämistä eikä myöskään ajoneuvojen mahdollista vuokraamista. Tältä osin vaatimukset on kirjattava liikennekaareen sanktioineen.

Liikennekaaren sekä sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten valvonta on siirtymässä Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi, mutta virastolla ei kuitenkaan ole edellytyksiä käytännön liikenteen valvontaan. Liikennekaareen on kirjattava selkeästi, että tämän lain noudattamista ja luvatonta liikennettä ovat velvollisia valvomaan poliisi, tulliviranomaiset ja rajavartiolaitos. Myös erilaisten lupa-asiakirjojen tarkistaminen sekä liikenteen keskeyttäminen on mahdollistettava em. viranomaisille, lisäksi sanktiot on kirjoitettava lakiin.

Luvattoman liikenteen harjoittaminen tulee olla jatkossakin rangaistavaa ilman erityistä tahallisuutta tai törkeyttä. Määräsääntelyn poistuessa luvattoman liikenteen harjoittamiseen on käytännössä tarvetta enää rikollisilla, jotka eivät lupaa voi saada. Esitämme myös luvattoman liikenteen rangaistusasteikon ylärajaksi 12 kuukautta vankettua, jotta sillä on ennaltaehkäisevä ja toisaalta tulkintaa helpottava vaikutus.

Myös luvan myöntäjänä olevalle Liikenteen turvallisuusvirastolle on syytä kirjata velvoite tarkistaa määräajoin luvanhaltijan lupaehtojen täyttyminen, ns. vuosivalvonta. Samalla on syytä muuttaa taksiliikennelupa, muiden liikennelupien mukaisesti, määräaikaiseksi (10 v).

4 Taksiliikenne linja-autolla

Liikennekaari mahdollistaa taksiliikenteen omaisen liikenteen harjoittamisen linja-autolla ilman taksiliikennelupaa. Tämä on korjattava tasapuolisuuden nimissä, jotta esimerkiksi yrittäjien velvoitteet ovat yhteneväiset.

Esitämme, että linja-autojen tilausliikenteessä M2-luokan linja-autojen tulee täyttää taksiliikenteen harjoittamiseen liittyvät vaatimukset kaikilta osin. Reittiliikenteessä tai yhteiskunnan ostoliikenteessä näitä vaatimuksia ei luonnollisestikaan tarvita. Yksinkertaisinta olisi todennäköisesti lisätä määrityksiin oma kohta seuraavasti:

Tässä laissa tarkoitetaan: (I osa, 1 luku, 1 §)
3b) taksiliikenteellä ammattimaista henkilöiden kuljettamista tiellä M2-luokan ajoneuvolla, jollei kuljetus ole säännöllistä reittiliikennettä tai yhteiskunnan ostoliikennettä.

5 Verotuksellinen oikeudenmukaisuus

Liikennekaaren tavoitellessa tilaa, jossa eri kuljetusmuodot voivat joustavasti hoitaa eri kuljetuspalveluita, pitää myös verotukseen liittyvä tasapuolisuus varmentaa.

Taksiauto on lain piirissä olevista ajoneuvoista ainoa, josta maksetaan autovero. Pakettiautoilla on kevyempi autovero, ja kaikki muut on vapautettu autoverosta.

Taksiautosta ja pakettiautosta maksetaan päästöperusteinen vuotuinen ajoneuvoveron perusvero. Kaikki muut on vapautettu tästä verosta.

Taksiautosta (5,5 snt), pakettiautosta (0,9 snt) ja kuorma-autosta (0,6–2,1 snt) peritään vuotuinen ajoneuvoveron käyttövoimavero (kokonaismassan alkavaa 100 g kohden / päivä). Kaikki muut on vapautettu tästä verosta.

Verotuksen vääristymä on markkinaehtoisessa toiminnassa takseilla merkittävä, sillä taksit toimivat tosiasiallisesti samoilla markkinoilla pienten linja-autojen kanssa, jotka ovat kaikista veroista vapaita.

Esitämme, että taksiliikenteeseen rekisteröidyistä ajoneuvoista peritään nykyisin maksettavat verot vasta sitten, kun ne siirretään pois ammattimaisesta luvanvaraisesta liikenteestä.

Suomen Taksiliitto ry