Työllisyys- ja työehdot osasto/SH **25.10.2016**

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Asiantuntijakuuleminen 26.10.2016 klo 11.15

HE 161/2016 vp hallituksen esityksestä liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikennealan lainsäädännön koonti liikennekaaren alle on merkittävä yhteiskunnallinen uudistus. Liikenteen markkinaehtoisuuden lisäämisellä, digitalisaation mahdollistamisella sekä oikean jakamistalouden ja yhteiskäyttöisyyden avulla on mahdollista luoda merkittävissä määrin uutta liiketoimintaa, talouskasvua ja työpaikkoja.

Liikennekaarella pyritään vähentämään regulaatiota, mutta samalla säädetään järeää regulaatiota, jota edustaa tieto- ja maksujärjestelmien avaamisvaateet. Toisaalta sääntelyä on vähennetty siten, että harmaan talouden torjunta vaikeutuu.

Raja- ja maksupintojen avaaminen tärkeää regulaatiota

Liikennekaari pakottaa liikennepalveluita tuottavat avaamaan tieto- ja maksujärjestelmänsä sekä sallimaan niiden vapaa hyödyntäminen. Tämä on liikennekaaren edistyksellisintä sääntelyä, joka toimii vahvasti kuluttajan hyväksi ja mahdollistaa kokonaisvaltaisten liikkumispalveluiden syntymisen. Liikennesektorin liiketoimintamallit muuttuvat merkittävästi ja liikennemarkkinat jakautuvat uudelleen.

Suljetut lippujärjestelmät muodostavat teknisen esteen liikenteen uusien käyttäjäystävällisten palveluiden muodostamiselle. Siksi pakottava regulaatio on perusteltua. Avoimet rajapinnat ehkäisevät myös sitä, etteivät ylikansalliset yritykset kykene saavuttamaan liikkumisoperaattorina monopoliasemaa sen vuoksi, että sen suljetusta järjestelmästä tulee ”ainut” vaihtoehto.

Valiokunnan tulee arvioida voitaisiinko liikennekaaren voimaantuloa aikaistaa tieto- ja maksujärjestelmien avaamisen osalta. Se vauhdittaisi liikennepalveluiden kehittämistä ja Suomi voisi päästä kehityksen kärkeen.

Lupajärjestelmä tärkeää harmaan talouden torjunnassa

Lupajärjestelmät ovat antaneet viranomaisille mahdollisuuksia seurata keitä alalla toimii ja millä taustoilla. Nykyisin luvan puuttuminen on ollut ”tunniste” löytää kuljetusalan harmaan talouden piirissä toimivia yrityksiä.

SAK pitää tärkeänä, että liikennekaaresta on poistettu esitys pienimuotoisen toiminnan rajaaminen 10 000 euroon per vuosi, mikä olisi mahdollistanut toiminnan ilman liikennelupaa.

Liikennekaari määrittää ammattimaisen kuljettamisen *”henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan.”* Nykylaissa olevat tulonhankkimistarkoituksen määritykset on poistettu, mikä on erittäin ongelmallista. Valiokunnan tulee selkeästi määritellä tulonhankkimistarkoitus esimerkiksi käyttämällä nykylain muotoiluja tai kirjoittaa uusi selkeä määritys. Turvallisinta on tukeutua EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen ja seurata sen muotoiluja.

Henkilö- ja tavaraliikennelupa ovat jatkossa voimassa 10 vuotta ja taksiliikennelupa toistaiseksi. SAK pitää tärkeänä, että vuosivalvonta sisällytetään osaksi liikennekaarta. Sen avulla on saatu erinomaisia tuloksia muun muassa verovelkojen takaisinmaksussa. Luvanhaltijoiden oma ilmoitusvelvollisuus lupaedellytysten muutoksista ei ole riittävä.

Valvonta vaikeutuu

Liikennekaari kumoaa velvollisuuden esittää ajoneuvossa mukana olevia kuljetusasiakirjoja sähköisinä tai paperisina dokumentteina. Näitä ovat muun muassa liikennelupa, kuljetuslupa, kuljettajatodistus ja rahtikirja. Tämä vaikeuttaa entisestään kabotaasiliikenteen valvontaa ja kuljetuksien laillisuuden selvittämistä.

Liikennekaaren myötä poistuu kuljetuksen keskeyttämisoikeus tullilta ja poliisilta. Jo nykyisin kabotaasiliikenteen tehokkaalta valvonnalta on vienyt tehoa puuttumiskeinot ja alhaiset sanktiot suhteessa saatavaan hyötyyn.

Suomessa ei ole taloudellisesti sanktioitu kabotaasirikkomuksia. Ruotsissa on selvästi tiukempi ote. Ruotsissa kuorma-autoihin voidaan asettaa pyörälukot, jotka poistetaan vasta sitten, kun sakot on maksettu, ellei kuljettaja kykene maksamaan sakkoa välittömästi.

Luvattoman liikenteen rangaistavuuden rajaa ollaan päinvastoin nostamassa. Rangaistavuuskynnys nousee vain tahallisiin ja törkeisiin tekoihin.

Digitalisaatio mahdollistaa kevyet valvontakeinot

Suomi on jäämässä jälkeen kansainvälisessä kehityksessä harmaan talouden torjunnassa. Monet maat mm. entisistä Itä-Euroopan maista ovat kirineet eturintamaan. Vaikeimmalle harmaan talouden alalle eli rakennusalalle on Suomessa säädetty omaa erityislainsäädäntöä harmaan talouden kitkemiseksi, joista esimerkkeinä ovat veronumerojärjestelmä ja tilaajavastuulaki. Myös liikennesektorille tulee säätää alakohtaisia välineitä harmaan talouden torjuntaan. Yksi tehokkaimmista keinoista on online pohjainen kuljetus- ja liikennetietopalvelu, jollainen on käytössä esimerkiksi Unkarissa. Digitaalisessa maailmassa eri operaatioista jää aina jälki, joka on aukottomasti todennettavissa.

Unkarissa arvonlisäverokertymä lisääntyi merkittävästi, kun maassa otettiin käyttöön satelliittipaikannukseen perustuvat tienkäyttömaksut raskaalle liikenteelle. Unkarissa on myös kaikkia aloja koskeva lakisääteinen velvoite ylläpitää online tietoa myynnistä ja säädetty viranomaisille täydellinen tiedonsaantioikeus kerättyihin tietoihin. Verottaja kykenee etänä suorittaman verotarkastuksia, kohdentamaan ne tehokkaasti ja toteuttamaan ne siten, ettei niistä koidu yrityksille hallinnollista taakkaa.

Suomessa tällaisille palveluille on erityisen suuri tarve siksi, että kuljetustoiminnassa harmaa talous on maaliskuussa julkaistun kyselytutkimuksen mukaan kehittynyt huolestuttavaan suuntaan. Alalla peräti 71 % arvioi harmaan talouden kasvavan seuraavien viiden vuoden aikana. Kuljetusyritysten käsitykset alan harmaan talouden kehityksestä ovat vuosina 2003, 2010 ja 2016 tehdyissä kyselyissä muuttuneet koko

ajan huonompaan suuntaan ja ennuste tulevasta kehityksestä näyttää vielä synkemmältä.[1]

SAK pitää tärkeänä, että yritysten ja muiden tuotannollista toimintaa harjoittavien tahojen yhteiskunnallisten velvoitteiden hoitoa tehostetaan. Yksi esimerkki tästä on Harmaan talouden selvitysyksikössä valmisteltu hanke yritys- ja yhteisötietokannan laajentamiseksi siten, että velvoitteiden hoito voitaisiin tarkastaa vaivattomasti yhdestä nettipohjaisesta palvelusta ajantasaisesti online tai lähes online. Tekniset valmiudet palvelun tuottamiseen ovat olemassa, mutta poliittinen päätös puuttuu.

PSA-suoja

Liikennekaari sisältää toimivaltaisille viranomaisille oikeuden suojata viranomaisten tilaamaa liikennettä. Näin voidaan taata, että joukkoliikenne toimii matkustajan kannalta selkeänä reittien, aikataulujen, matkalippujen ja matkustajainformaation osalta integroituna järjestelmänä, joka perustuu vahvaan julkiseen subventioon, ristisubventioon ja keskitettyyn organisointiin. Siten joukkoliikenne saadaan luotettavaksi, ennakoitavaksi ja eri alueita tasapuolisesti palvelevaksi järjestelmäksi.

Suomi on pieni kansakunta, jossa jokaisen työpanos on saatava käyttöön. Siksi on tärkeää, että joukkoliikenteen palvelutaso kyetään takaamaan myös reuna-alueille ja hiljaisina vuorokauden aikoina. Toimiva joukkoliikenneinvestointi maksaa itsensä nopeamman talouskasvun kautta.

SAK:n näkemykset:

- Valiokunnan tulee selkeästi määritellä tulonhankkimistarkoitus esimerkiksi käyttämällä nykylain muotoiluja tai kirjoittaa uusi selkeä määritys. Turvallisinta on tukeutua EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen ja seurata sen muotoiluja.
- Valiokunnan tulee arvioida voidaanko tieto- ja maksujärjestelmien avaamisvaateen voimaantuloa säätää aiemmaksi kuin liikennekaaren muuta sisältöä.
- Luvanhaltijoiden vuosivalvonta tulee sisällyttää osaksi liikennekaarta.
- Kuljetusasiakirjojen esittämisvelvollisuus ja kuljetuksien keskeyttämisoikeus tulee sisällyttää osaksi liikennekaarta.
- Luvattoman liikenteen rangaistavuuden raja on pidettävä nykytasolla.
- On luotava yrityksille hallinnollisesti kevyet online valvontajärjestelmät, joiden avulla kyetään seuraamaan yritysten yhteiskunnallisten velvoitteiden hoitamista ja torjumaan harmaata taloutta sekä turvaamaan säälliset työehdot.
- SAK pitää hyvänä, että toimivaltaisilla viranomaisilla säilyy oikeus suojata liikennettä PSA-suoja-asetuksen mukaisesti.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

[1] Selvitys harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjunnan tehostamiseksi tarvittavista toimenpiteistä. Työ- ja elinkeinoministeriö. Loppuraportti, 22.3.2016.