Aihe: Valiokunnan pyynnöstä täydennetty kirjallinen lausuntomme liikennekaareen

Arvoisat Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsenet,

Kiitämme mahdollisuudesta olla kuultavana liikennekaaresta valiokunnassa perjantaina 21.10.
Valiokunta esitti eräitä kysymyksiä, joihin ei ehditty kuulemisessa vastaamaan. Lisäksi valiokunnan puheenjohtaja pyysi vielä täydentämään koko lainsäädäntökokonaisuuden kannalta näkemyksiämme kirjallisesti.

Ohessa olevalla muistiolla olemme kohtuullisen tarkalla tasolla pyrkineet esittämään ne kohdat, joihin tavalla tai toisella on mielestämme syytä kiinnittää huomiota valiokuntakäsittelyssä.
Muistion alkuun olemme kirjanneet näkemyksemme rajapintojen avaamisesta ja siihen liittyvästä aikataulutuksesta.
Valitettavasti esityksemme on melko pitkä johtuen useista epäselvistä ja kysymyksen alaisista kirjauksista lakiesityksessä.

Mielellämme tulemme vielä tarvittaessa valiokuntaan jatkossakin kuultavaksi liikennekaaresta ja siihen liittyvistä lakiesityksistä.

Suomen Taksiliitto ry

Timo Koskinen

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

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

Liikenne- ja viestintävaliokunnan kuulemistilaisuus 21.10.2016

Olimme kuultavana eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa perjantaina 21.10.2016. Kuulemistilaisuuden keskusteluosiossa esitettiin kysymyksiä, joihin meillä ei ollut mahdollisuutta vastata suullisesti. Valiokunnan pyynnöstä täydennämme nyt aikaisemmin valiokunnalle toimittamaamme lausuntoa.

Lisäksi valiokunnan puheenjohtaja pyysi meitä esittämään kaikki ne asiat, joihin toivomme valiokuntatyöskentelyssä kiinnitettävän huomiota.

Lausuntomme lähtökohta

Valtioneuvosto on 22.9.2016 hyväksynyt hallituksen esityksen liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

Olemme lausunnossamme 23.5.2016 kiinnittäneet huomiota luonnosversion suurimpiin epäkohtiin. Lausuntomme liitteeksi teetimme yhdessä SKAL ry:n kanssa erillisen kilpailuoikeudellisen asiantuntija-arvion.

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

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

Eri liikennemuotojen ja ajoneuvojen välisten raja-aitojen madaltaminen

Liikennekaari kokonaisuuden tavoitteena on eri liikennemuotojen ja ajoneuvojen välisten raja-aitojen madaltaminen. Eri ajoneuvoilla on tarkoitus hoitaa samanaikaisesti erilaisia kuljetustarpeita, niin ihmisten kuin tavaroidenkin. Oleellista on sen vuoksi kohdella eri liikennemuotoja sekä ajoneuvoja mahdollisimman tasapuolisesti ja neutraalisti koko lainsäädännön osalta. Joko säädellään kaikkia tai ei ketään, joko laitetaan velvoitteita kaikille tai ei kenellekään, joko annetaan vapauksia kaikille tai ei kenellekään. Vain näin voidaan varmistaa tasapuolinen ja oikeudenmukainen kilpailumahdollisuus liikenteen eri toimijoille.

RAJAPINNAT

Rajapintojen avaamisen aikataulu taksialalla

Valiokunnan kysymys rajapintoihin liittyvästä aikataulusta

Taksiliiton Yrityspalvelu Oy on kehittänyt Tekesin tuella sähköisen rajapintapalvelun (http://www.taxi-api.fi/) ja kuvauksen rajapinnasta, jolla liikenneoperaattori, kuten MaaS-operaattori, voi tilata taksikuljetuksen. Palvelua testataan parhaillaan pääkaupunkiseudulla muutamien asiakkaiden ja yli 1000 palveluun kytketyn taksin Samalla selvitetään myös rajapinnan (sisällölliset) kehittämistarpeet.

Liikennekaaren luonnokseen on kirjattu vaatimus, jonka mukaan liikkumispalveluiden tarjoajien, kuten tilauksia välittävien taksien tilausvälityskeskusten, tulee toteuttaa rajapinta, jonka kautta kolmas osapuoli, kuten MaaS-operaattori, voi varata yksittäisen taksimatkan. Yrityspalvelun toteuttamalla rajapinnalla tämä vaatimus täyttyy jo nyt. Taksien tilausvälityskeskuksilla on mahdollisuus hyödyntää Yrityspalvelun rajapintapalvelua. Ne voivat myös avata pääsyn suoraan omaan tilausvälitysjärjestelmäänsä esimerkiksi alalla yleisesti käytössä olevan SUTI (www.suti.se) rajapinnnan kautta. Joissakin yhtiöissä on myös toteutettu Yrityspalvelun kuvauksen mukainen rajapintaratkaisu MaaS-operaattoreita varten. Jatkossa olisikin oleellista, että liikennekaaressa ei rajoitettaisi rajapintakuvausta vain yhteen ja tiettyyn rajapintaan, vaan osapuolet voisivat päättää keskenään, mitä rajapintaa käyttävät, kunhan sen kuvaus on kaikille avoimesti saatavissa. Sekä Yrityspalvelun toteuttama rajapinta että SUTI täyttävät tämän vaatimuksen. Molemmilla pystyy toteuttamaan liikennekaaren vaatimuksen siitä, että taksi voidaan varata rajapinnan kautta.

Taksialan valmius avata rajapinnat on siis yleisellä tasolla hyvä, jos liikennekaaren valmistelussa otetaan huomioon jo alalla tehty työ ja toteutetut rajapintaratkaisut. Käytännön sovellutuksia on jo nyt alalla käytössä, ja liikennekaaren astuessa voimaan 1.7.2018 alalla on hyvä valmius lähteä avaamaan tietorajapintoja kolmansille osapuolille lain vaatimusten mukaisesti. Oleellisia asioita rajapintojen avaamisessa ovat eri osapuolten vastuiden kuvaaminen ja sopimusmallien laatiminen tietojen siirrosta sekä kustannusten kattamisesta. Nämä on tärkeää määritellä ennen kuin liikennekaari tulee voimaan.

Jos sen sijaan lähdetään tekemään täysin uudet rajapinnat, tulee sisältöjen määrittelyyn varata työaikaa vähintään vuosi. Riippuen rajapinnan sisällöstä, voi käytännön toteutus määrittelytyön jälkeen kestää kauan, koska tilausvälitysjärjestelmiin tulee tehdä uuden rajapinnan edellyttämät muutostyöt. Täysin uuden rajapinnan toteutuksesta on myös ennakoitavissa suuret lisäkustannukset toimialalle.

LAKIESITYKSEEN LIITTYVÄT MERKITTÄVIMMÄT ONGELMAT

Suurimmat ongelmat esityksessä liittyvät ammattimaisuuden määritelmään ja harmaan talouden helposti mahdollistaviin ja epätäsmällisiin kassakonevaatimuksiin.

1 Ammattimaisuuden määritelmä (I osa, 1 luku, 1 §, kohta 1)

Määritelmä on hyvä alku ammattimaisuuden määrittelyssä, mutta näin esitettynä huomioiden pykälän yksityiskohtaiset perustelut ammattimaisuuden määritelmä jää liian epäselväksi ja tulee johtamaan merkittäviin tulkinnallisiin ongelmiin.

Esityksessä todetaan
”Tässä laissa tarkoitetaan
1) ammattimaisella kuljettamisella tiellä henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan;”

Voimassaolevan Taksiliikennelain (2.3.2007/217) mukainen määritelmä sisältään tällä hetkellä termin ”tulonhankkimistarkoituksessa”. Nykyinen laki kuitenkin sisältää myös hyvin selkeän ja yksiselitteisen täsmennyksen tältä osin – ”ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen rinnastetaan kuljetus korvausta vastaan, jos kuljetusta edeltään kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla.” Lisäksi lain perusteluissa täsmennetään termiä ”julkisella paikalla”.

Nykyisen lain mukainen määritelmä on jo valmiiksi Helsingin hovioikeuden ratkaisuiden (R 16/1141 ja 1175) mukaisesti selkeä ja asianmukainen. Kun esityksen mukaisesti määräsääntely taksiliikennelupien osalta on myös päättymässä, niin ei ole mitään erityistä syytä, minkä vuoksi osa liikenteestä pitäisi pystyä hoitamaan ilman tämän lakiehdotuksen vaatimuksia ja edellytyksiä.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 1071/2009 sanamuodot eivät myöskään tunne termiä tulonhankkimistarkoituksessa. Liikenteenharjoittaja-asetuksen 1 luvun 2 artiklan määritelmässä mainitaan henkilöliikenteen osalta ”maksua vastaan” ja tavaraliikenteen osalta ”toisen lukuun tai palkkiota vastaan”. Lisäksi yritykseksi määritellään myös voittoa tavoittelemattomat toimijat. Näin ollen liikennekaaren määritelmä ei ole yhdenmukainen EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen kanssa. Kun tavoitteena on eri liikennemuotojen raja-aitojen madaltaminen, niin tämä on syytä ottaa huomioon myös taksiliikenteen osalta.

Lisäksi taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteenä on jatkossa tosiasiallisesti enää ajoterveyteen liittyvät syyt tai rikollisuus. Taksiliikenneluvan saamisen esteenä on enää lähinnä rikollisuuteen liittyvät syyt. Voidaan perustellusti kysyä, miksi tällaisten toimijoiden pitäisi saada hoitaa liikennettä minkäänlaista korvausta vastaan.

<u>Esitämme I Osan, 1 luvun, 1 §:n tekstiksi:</u>
Tässä laissa tarkoitetaan:
1) ammattimaisella kuljettamisella tiellä henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä korvausta vastaan.

<u>Yksityiskohtaisten perusteluiden osalta täsmennykseksi esitämme lisättäväksi nykylain perusteluiden mukaisesti:</u>
Liikennekaari sallii kuitenkin ns. kimppakyydit, vuoroperiaatteella hoidettavat kuljetukset ja kuljetusten hoitamisen kulujen jakamiseksi. Henkilöitä ja tavaroita on

mahdollista kuljettaa liikennekaaren asettamissa rajoissa ja osana luonnollisen henkilön omaa matkaa, jos siitä perittävä korvaus kattaa palvelua tarjoavalle henkilölle enintään ko. kuljetuksesta koituvat ajoneuvon välittömät kustannukset eli käytännössä polttoainekulut. Ammattimaiseen liikenteeseen rinnastettaisiin korvausta vastaan tapahtuva kuljetus, jonka suorittamista edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla. Palvelujen tarjoaminen käyttäen Internet-sivuja tai vastaavia kanavia käyttäen olisi puolestaan ammattimaisuuteen viittaava toimintatapa.

Näin täsmennettynä ammattimainen liikenne olisi selkeästi määritelty ja kaikilta osiltaan samojen tasapuolisten sekä oikeudenmukaisten vaatimusten piirissä. Silloin ei tarvitse joka kerta erikseen esimerkiksi arvioida, saako joku toimija työstään enemmän tai vähemmän tuloja tai täyttyvätkö vain kulujen jakamisen vaatimukset. Tämä ei myöskään estä suljetussa ryhmässä (esim. urheiluseurat, muut harrastusryhmät tai koululaisten vanhemmat) tarjottavia kimppakyytejä, yhteiskuljetuksia tai vuoroperiaatteella hoidettavia kuljetuksia.

Ilman tätä täsmennystä olemme tilanteessa, jossa julkisesti tarjotaan erilaisia kuljetuspalveluita, joita tämä laki ei koske ja jossa kilpailuneutraliteetti eri toimijoiden välillä ei voi toteutua. Markkinaehtoisessakin toiminnassa on erittäin tärkeätä, että kaikilla toimijoilla on samat mahdollisuudet ja velvoitteet sekä vaatimukset, jotta kilpailu on tasapuolista ja reilua. Tämä on erittäin tärkeätä ottaa huomioon nyt, kun eri kuljetusmuodot halutaan saada ns. samalle viivalle niin tavaroiden kuin henkilöidenkin kuljettamisessa.

2 Kassakone taksissa – taksamittari (laki ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta)

Toinen aivan oleellinen korjausta edellyttävä kohta on kassakone / taksamittari tai vastaava laite.

Ajoneuvolain 25 §:n 2 momentti edellyttää nykymuodossaan taksamittarin käyttämistä luvanvaraisessa henkilöliikenteessä M1-luokan ajoneuvossa ja toisaalta estää sen käyttämisen muissa ajoneuvoissa.

Uusi ehdotus vaatii taksamittaria luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen vain, jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen. Samalla pykälä antaa mahdollisuuden siihen, että laitteen ei välttämättä tarvitse olla taksamittari, jos jollakin muulla laitteella tai järjestelmällä saavutetaan taksamittaria vastaava luotettavuus ja suojauksen taso.

Mielestämme taksamittarin (tai vastaavan laitteen) pitää olla pakollinen varuste kaikissa luvanvaraista henkilöliikennettä harjoittavissa ajoneuvoissa. Poikkeuksena voisi käytännön syistä olla M3-luokan linja-autot. Niissä taksamittari tai vastaava laite toki voi olla, mutta sitä ei vaadittaisi.

Taksamittariin liittyy EU:n mittauslaitedirektiivin (2004/22/EY – 31.3.2004) määritykset ja vaatimukset. Nyt käsittelyssä olevan lain perusteluissa viitataan muihin laitteisiin ja järjestelmiin, jotta liikennekaari olisi teknologianeutraali eikä estäisi uusien teknisten innovaatioiden käyttöönottoa. EU:n mittauslaitedirektiivi on täysin teknologianeutraali. Meillä ei ole mitään sitä vastaan, että laite on jokin muu vastaava laite kuin taksamittari.

Taksamittari taksissa ei ole pelkästään yksittäisen matkan hintaa varten oleva laite. Kyseessä on taksiautoon liittyvä kassakone, jolla varmennetaan liiketoimien taloudelliset perusteet. Taksamittari on laite, jonka tietojen perusteella verottaja ja muut yhteiskunnalliset toimijat voivat varmistua verojen ja muiden velvoitteiden asianmukaisesta hoitamisesta. Taksamittari on tällä hetkellä laajasti myös työsuojeluviranomaisten kuljettajan ajo- ja lepoaikoihin sekä työaikaan liittyvän valvonnan välineenä.

Kokemukset Ruotsista, Tanskasta ja Saksasta viittaavat varsin voimakkaasti siihen, että erityisesti verokertymän kannalta vaatimukset taksamittaritasoisen kassakoneen vaatimisesta ovat perusteltuja. Ruotsissa on tulossa voimaan laki, joka edellyttää kaikissa autoissa taksamittaria, josta tiedot menevät suoraan verottajan käyttöön. Tanskassa on myös erittäin tarkat taksamittarivaatimukset juuri yhteiskunnallisten velvoitteiden täyttämisen varmistamiseksi. Saksassa Hampurin osavaltio edellytti taksamittaria, josta verottaja saa tiedot haltuunsa. Vuodesta 2006 vuoteen 2014 verokertymä kasvoi tämän ansiosta Hampurin osavaltiossa keskimäärin yhden auton osalta 50 %.

Ajoneuvolain 25 §:n 2 momentin osalta esitämme tekstiksi:
Luvanvaraisessa liikenteessä henkilöitä kuljettavissa ajoneuvossa on oltava taksamittari tai muu laite tai järjestelmä, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso. Tässä mainittua laitetta ei kuitenkaan tarvitse olla M3-luokan linja-autoissa.

Samalla esitämme pientä täsmennystä 27 a § tekstiin:
8) 25 §:n 2 momentissa tarkoitetusta taksamittarista tai muusta laitteesta ja järjestelmästä EU:n Mittauslaitedirektiivin (2004/22/EY – 31.3.2004) mahdollistamissa puitteissa.

Ilman tätä täsmennystä olemme tilanteessa, jossa julkisesti tullaan tarjoamaan erilaisia kuljetuspalveluita, joista osaan vaaditaan asianmukainen taksamittari tai vastaava laite (kassakone). Toisaalta osa kuljetuksista on näiden vaatimusten ulkopuolella, jolloin kilpailuneutraliteetti eri toimijoiden välillä ei voi toteutua. Markkinaehtoisessakin toiminnassa on erittäin tärkeätä, että kaikilla toimijoilla on samat mahdollisuudet ja velvoitteet sekä vaatimukset, jotta kilpailu on tasapuolista ja reilua. Tämä on erittäin tärkeätä ottaa huomioon nyt, kun eri kuljetusmuodot halutaan saada ns. samalle viivalle niin tavaroiden kuin henkilöidenkin kuljettamisessa.

Lisäksi taksamittarin tai vastaavan laitteen vaatiminen yksinkertaistaa myös mahdolliseen hintasääntelyyn liittyvien käytännön toimenpiteiden toteuttamisen sekä valvonnan.

TÄSMENNETTÄVÄT KOHDAT

Nämä täsmennystä ja korjausta edellyttävät kohdat on esitetty liikennekaaren sisällön mukaisessa järjestyksessä.

1 Linja-auto taksiliikenteessä (I osa, 1 luku, 1 §, kohta 3)

Taksiliikennettä voidaan hoitaa kaikilla muilla ajoneuvoilla paitsi linja-autolla. Linja-autoilla voidaan kuitenkin hoitaa jatkossa välittömästi hoidettavia yksittäisten matkustajien tilauskuljetuksia. Käytännössä siis linja-autolla voidaan hoitaa

tavanomaista taksiliikennettä. Asiakas ei kuitenkaan käytännössä voi erottaa pientä linja-autoa taksista. Asiakkaiden oikeuksien turvaamiseksi ja kilpailuneutraliteetin varmistamiseksi tältäkin osin, pitää taksiliikenteen vaatimukset ulottaa koskemaan myös linja-autolla hoidettavaa tilausliikennettä, ei välttämättä kuitenkaan isoja yli 16 matkustajapaikkaisia linja-autoja.

Esitämme lain I osan, 1 luvun, 1 §:n kohdan 3 täsmentämistä tältä osin:
3b)
Tässä laissa esitetyt taksiliikenteen vaatimukset koskevat myös M2-luokan linja-autolla hoidettavaa liikennöintiä, jollei liikennöintiä hoideta reittiliikenteenä tai yhteiskunnan ostoliikenteenä.

Tällä lisäyksellä myös linja-autolla hoidettava taksiliikenteen kaltainen liikennöinti saatetaan samojen vastuiden ja velvoitteiden piiriin kuin kaikilla muilla liikennöintivälineillä hoidettava taksiliikenne.

Jos näin ei toimita, niin esimerkiksi kuljettaja, joka ei täytä taksinkuljettajan ajoluvan vaatimuksia (esimerkiksi rikollinen), voisi hoitaa samoja kuljetuksia ilman kuljettajan ajolupaa linja-autolla. Haluammeko rikollisten voivan toimia näin?

Toisekseen Liikenteen turvallisuusvirastolle lakiesitykseen kirjattu valtuutus valvoa hintatasoa ei koskisi linja-autolla hoidettavaa liikennettä missään olosuhteissa. Kun yksittäinen kuluttaja ei ajoneuvon ulkonäön perusteella pysty ajoneuvoja erottamaan toisistaan kovinkaan helposti, hän joutuisi varsin erikoiseen tilanteeseen tehdessään väärän valinnan kuljetuksensa hoitajaksi.

Samoin tällä on suoranainen vaikutus kilpailuneutraliteettiin, joka on otettava markkinaehtoisessa toiminnassa ehdottomasti huomioon. Ajoneuvon penkkiluvun perusteella ei pidä asettaa liikenteen toimijoita eriarvoiseen asemaan toimittaessa samoilla markkinoilla. Markkinaehtoisessakin toiminnassa on erittäin tärkeätä, että kaikilla toimijoilla on samat mahdollisuudet ja samat velvoitteet sekä vaatimukset, jotta kilpailu on tasapuolista ja reilua. Tämä on erittäin tärkeätä ottaa huomioon nyt, kun eri kuljetusmuodot halutaan saada ns. samalle viivalle niin tavaroiden kuin henkilöidenkin kuljettamisessa.

Tämä määrittely heijastuu koko lakiin monelta kohdiltaan. Korjaus vaikuttaa siis moniin tämän lain yksittäisiin kohtiin.

2 Taksiliikenneluvan voimassaolo (II osa, 1 luku, 8 §)

Liikennekaaren esityksen mukaisesti taksiliikennelupa on voimassa toistaiseksi. Muut tässä laissa olevat liikenneluvat ovat voimassa 10 vuoden määräajan. Mielestämme olisi yhdenmukaisuuden ja luparekisterin ajantasaisuuden sekä lupaehtojen ajoittaisen tarkastuksen vuoksi eduksi, jos myös taksiliikenneluvat olisivat voimassa määräajan. Tämä johtaisi siihen, että lupia ei jäisi ns. pöytälaatikoihin, jolloin tosiasiallisesti toimivien yritysten tiedot olisivat vaikeasti selvitettäviä. Samoin tämä edellyttäisi vähintään 10 vuoden välein yrittäjän päivittävän tietonsa luparekisteriin, jolloin viranomainenkin voisi helposti tehdä tarkastuksensa edes tässä yhteydessä.

Nykyisin lupavalvontaa hoitava toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ei resurssipulaansa vedoten ehdi tehdä lupavalvontaa kovin tarkalla tasolla. Arvioimme, että säännöllinen lupavalvonta ylipäätään vähenee ja saattaa jäädä

varsin vähäiseksi ja satunnaiseksi erityisesti yksittäisen luvanhaltijan osalta, jos lupa on voimassa toistaiseksi.

Esitämme tältä osin tekstiksi:
Taksi-, henkilö- ja tavaraliikenneluvat ovat voimassa 10 vuotta myöntämispäivämäärästä.

3 Taksiliikenneluvan muuttaminen ja uusiminen (II osa, 1 luku, 9 §)

Liikennekaareen on kirjattu taksiliikenneluvan uusiminen samalla tavalla kuin muidenkin liikennelupien uusiminen. Jos taksiliikenneluvan voimassaoloa ei siis muuteta, on lupa voimassa toistaiseksi ja taksiliikenneluvan uusimista koskeva kohta tarpeeton.

Jos myös taksiliikenneluvan voimassaolo kuitenkin esityksemme mukaisesti muutettaisiin määräaikaiseksi, kuten kaikki muut liikenneluvat, olisi liikennelupien muuttamiseen liittyvä kirjaus edelleen tarpeellinen myös taksiliikennelupien osalta. Silloin tähän pykälään ei myöskään ole tarvetta tehdä muutosta 1 ja 2 mom. osalta.

Samaan kohtaan on kirjattu luvanhaltijan velvollisuus ilmoittaa luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuneista muutoksista (3 mom.). Mitä tämä käytännössä voisi tarkoittaa? Oletetaanko, että liikenneluvanhaltija, joka rikkoo lupaehtoja tai on rikollinen, ilmoittaisi siitä omaehtoisesti valvovalle viranomaiselle?

Liikennekaaren osalta lupaehtojen vuosivalvonta on jäänyt kirjaamatta kokonaan. Liikenteen turvallisuusvirastolle tulee kirjata selkeästi vastuu vuosivalvonnasta, aivan kuten nykyisessä taksiliikennelaissa on toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle kirjattu.

Tältä osin esitämme muutosta II osan, 1 luvun, 9 §:n 3 momentin osalta:
Liikenteen turvallisuusviraston on tarkistettava eri viranomaisrekistereistä vuosittain, että luvanhaltija täyttää em. rekistereistä saatavien tietojen osalta luvan saamisen edellytykset. Lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston on muutoinkin säännöllisesti tarkistettava, että liikenneluvan haltija täyttää edelleen luvan myöntämisen edellytykset. Liikenteen turvallisuusviraston on tarkistettava lupaedellytysten täyttyminen aina, jos on perusteltua syytä epäillä, että luvanhaltija ei enää lupaehtoja täytä.

4 Välityspalveluiden tarjoajan velvollisuudet (II osa, 1 luku, 13 §)

Liikennekaari edellyttää, että välityspalvelun tarjoajan on ilmoitettava viranomaiselle sen kuljetuspalvelun tuottajalle välittämien kuljetusten kokonaissumma korvauksista, jotka näistä kuljetuksista kuljetuspalvelun tuottaja on saanut. Tämä vaatimus on teknisesti ja tosiasiallisesti kohtuuton ja mahdoton toteuttaa esitetyssä muodossa.

Jos välityspalvelun tuottaja ei hoida välityksen piirissä olevien kuljetuspalveluntuottajien maksuliikennettä tai saa muutoin tietoonsa kuljetusten korvausten kokonaissummia, ei välityspalvelun tuottajalla ole mahdollista välittää tietoa viranomaiselle.

Nykyisellään välityspalveluiden tarjoaja välittää yksittäisiä kuljetustilauksia kuljetuspalvelun tuottajille muun muassa tietämättä muuta kuin lähtöosoitteen. Tältä osin vaatimusta on syytä täsmentää.

Maksuliikenteen välittäjälle tämä vaatimus on sen sijaan syytä kirjata. Maksuliikenteen välittäjällä on tiedossa jokaiselle kuljetuspalveluntuottajalleen välittämiensä tilitysten summat ja kappaletiedot. Maksuliikenteen välittäjälle tämä vaatimus on huomattavasti selkeämpi ja yksinkertaisempi sekä erityisesti se on mahdollista toteuttaa.

Rajaus, jolla todetaan, ettei tietoa tarvitse toimittaa, jos se on jo viranomaisen saatavilla Verohallinnolle tehdyn vastaavan ilmoituksen perusteella, on myös syytä poistaa tai täsmentää. Nyt sanamuoto on epätäsmällinen tiedon toimittajan osalta. Riittääkö, että kuljetuspalvelun tuottaja on tämän tiedon itse ilmoittanut Verohallinnolle?

Esitämme II osan, 1 luvun, 13 § 2 momentin tekstiksi:
Välityspalvelun tarjoajan tai sen Suomessa olevan edustajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosittain tammikuun loppuun mennessä kokonaissummat korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista siltä osin kuin tämä tieto on välityspalvelun tarjoajan saatavilla. Maksuliikennettä välittävän toimijan on toimitettava kuljetuspalvelun tuottajan saamista maksuista kokonaissummat, jotka kuljetuspalvelun tuottaja on saanut ko. maksujen välittäjän välittämistä maksuista.

1 mom. osalta ei ole korjattavaa.

5 Ajoneuvot ammattimaiseen rekisteriin (II osa, 1 luku, 15 §)

Ajoneuvo on rekisteröitävä ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain mukaisesti. Kun liikennekaari mahdollistaa ammattimaisen liikennöinnin nimissä hoidettavat henkilökuljetukset eri ajoneuvoluokkien ajoneuvoilla, on niiden rekisteröinti ja samalla vakuuttaminen hoidettava tasapuolisesti ja oikeudenmukaisesti.

Liikennelupajärjestelmä myös edellyttää, että liikenneluvanhaltija itse aidosti harjoittaa liikennettä. Lailla tulee jatkossakin varmistaa, että liikennelupia ei luovuteta toisen toimijan käyttöön suoraan eikä välillisesti ajoneuvojen hallinnan kautta. Harmaan talouden torjumiseksi on laissa myös oltava vaatimus ilmoittaa ajoneuvo ammattimaiseen käyttöön ajoneuvorekisterissä. Ilman näitä vaatimuksia liikenneluvan luovuttaminen sellaisen toimijan käyttöön, joka ei itse täytä liikenneluvan saamisen ehtoja mahdollistuu. Nämä vaatimukset eivät rajoita ajoneuvojen vuokraamista, leasing-järjestelyitä tai muita rahoitusmuotoja ajoneuvojen hankinnassa.

Esitämme lisäyksenä II osan, 1 luvun, 15 §:n tekstiin ja samalla 2 momentin poistoa:
Luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävät ajoneuvot on rekisteröitävä aina ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettuun rekisteriin ja luvanvaraisessa liikenteessä käytettävä ajoneuvo on oltava
1) luvanhaltijan yksinomaisessa hallinnassa ja ajoneuvorekisteriin merkitty; tai
2) luvanhaltijan käytössä kirjallisen vuokrasopimuksen perusteella, joka on alkuperäisenä tai kopiona ajoneuvossa mukana.
Jos liikennettä harjoitetaan vuokratulla ajoneuvolla, jonka kuljettajana toimii sen vuokralle antaja tai vuokralle antajan palveluksessa oleva taikka vuokralle antajan tehtävään osoittama, välittämä tai muulla näihin verrattavalla tavalla järjestämä henkilö, liikenteenharjoittajana pidetään vuokralle ottajan asemasta vuokralle antajaa.

Myös tällä kohdalla on oleellinen merkitys kilpailuneutraliteetin näkökulmasta ja ilman tätä muutosta tilanne on kohtuuton niille yrittäjille ja toimijoille, jotka hoitavat velvoitteensa asianmukaisesti rekisteröiden autonsa oikein ja maksaen asiaankuuluvat vakuutusmaksut vahinkoriskin mukaisesti. Tällä hetkellä Liikenteen turvallisuusvirasto rekisteröi ajoneuvot yksinomaan omistajan ilmoituksen mukaisesti ja vakuutusyhtiöt vakuuttavat ajoneuvot rekisteröintitietojen perusteella. Vakuutusyhtiöt vetoavat yksiselitteisesti rekisteröintitietoihin ja Liikenteen turvallisuusvirastolle riittää ajoneuvon rekisteröijän oma ilmoitus. Vahinkotilanteessa vakuutusyhtiöillä ei ole käytännössä mahdollisuuksia eikä tarvetta erityisesti pohtia onko jokin ajoneuvo ollut vahingon sattuessa ammattimaisessa liikenteessä vai ei.

Yhtenä mahdollisena luvanvaraisessa liikenteessä olevien autojen tunnistamisen keinona olisi harkittava erillistä rekisterikilpeä näille autoille. Esimerkiksi Ruotsissa luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen rekisteröidyt autot saavat muista autoista poikkeavan rekisterikilven, käytännössä erivärisen ja kaikki rekisteritunnukset alkavat T-kirjaimella.

Rekisteröinnin merkitys muun muassa vakuutusmaksuihin

Toukokuussa 2016 A-Vakuutus Oy / OP Vakuutus toimitti hintatiedot yksilöidyn taksikäytössä yleisesti olevan henkilöauton vakuutusmaksuista (VW Passat). Auto yksilöitiin rekisterinumerolla, jotta vakuutusmaksut voitiin määritellä tarkalla tasolla.

Kun ajoneuvo olisi rekisteröity ammattimaiseen liikenteeseen, olisi ajoneuvon liikennevakuutus maksanut 5 066 euroa ja autovakuutus (isokasko) 5 243 euroa, yhteensä 10 309 euroa. Molemmat 0 % bonuksella.

Kun ajoneuvo olisi rekisteröity yksityiseen liikenteeseen, olisi ajoneuvon liikennevakuutus maksanut 771,01 euroa ja autovakuutus (superkasko) 1 363,95 euroa, yhteensä 2 134,96 euroa. Tähän vakuutukseen vaikuttaa muun muassa vakuutuksenottajan ikä ja sukupuoli, myös tässä bonus on 0 %. Kolmesta esimerkkivakuutuksenottajasta tämä oli kallein vaihtoehto.

Vaikka vakuutuksenottajalla olisi esimerkiksi 50 % bonus sekä liikenne- että autovakuutuksessa, olisi vakuutusmaksussa vuositasolla edelleen yli 4 000 euron ero.

Pykälän 2 momentti antaa mahdollisuuden hoitaa liikennettä ajoneuvolla, jota ei ole ajoneuvolain mukaisesti rekisteröity. Emme ymmärrä, että tavara- tai henkilöliikennettä pitäisi voida edes tilapäisesti hoitaa ajoneuvolla, jota ei ole rekisteröity ajoneuvorekisteriin. Tätä on syytä täsmentää, jos kohdassa tarkoitetaan ns. vara-auton käyttämistä.

6 Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset (II osa, 3 luku, 1 §, 2 mom.)

Mielestämme viranomaisen järjestämä koe ilman koulutuspakkoa olisi eduksi perusasioiden osaamisen varmistamiseksi asiakasturvallisuuden, asiakaspalvelun, asiakkaiden oikeuksien ja oikean hinnoittelun osalta. Tätä esitimme jo kevään luonnokseen antamassamme lausunnossa. Kokeen käytännön järjestelyt sekä vaatimukset ovat jo valmiina voimassaolevassa lainsäädännössä. Erillistä koulutuspakkoa emme esitä miltään osin. Erityisesti tilausvälitysyhtiöiden osalta kolutusta voidaan pitää laatutekijänä.

Esitämme tekstiin lisättäväksi 1 §:n 2 momenttiin:
3) taksinkuljettajan ajoluvan saamisen edellytyksenä on Liikenteen turvallisuusviraston järjestämän kokeen läpäiseminen hyväksytysti.

7 Taksinkuljettajan ajolupa (II osa, 3 luku, 2 §, 1 mom.)

Liikennekaaren mukaan taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi vuotta myöntämispäivästä. Koskeeko tämä myös ikääntyneitä taksinkuljettajia?

Kun varsinainen ajokorttivaatimus taksinkuljettajalla on I-ryhmän ajokorttivaatimus, myönnetään tämän ryhmän mukainen ajokortti myös 65-vuoden iästä alkaen viideksi vuodeksi kerrallaan. II-ryhmän ajokortti, jonka mukaiset terveysvaatimukset ajoluvan haltijan tulee täyttää, myönnetään 68 vuoden iästä alkaen kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Perusteena ovat varsinaisen ajokortin osalta nimenomaan terveysvaatimukset. Tämä vuoksi olisi epäloogista myöntää taksinkuljettajan ajolupaa 68 vuoden iän jälkeen pidemmäksi ajaksi kuin kahdeksi vuodeksi kerrallaan.

Esitämme II osan, 3 luvun 2 §:n 1 momentin osalta tekstiksi:
Taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi vuotta myöntämispäivämäärästä. Ajolupa annetaan kuitenkin kahdeksi vuodeksi, jos ajoluvan hakija on täyttänyt 68 vuotta tai jos ajolupaa uudistettaessa hän täyttää mainitun iän uudistettavan ajoluvan voimassaolon aikana. Ajokortti on annettava tässä momentissa tarkoitettua lyhyemmäksi ajaksi, jos lääkärinlausunnossa sitä edellytetään.

Momenttien 2-7 osalta olemme saaneet tiedon, että liikenne- ja viestintäministeriö pitää kohtaa tältä osin tarpeettomana ja viittaa virheeseen.

8 Tiedonantovelvollisuus (III osa, 1 luku, 1 §)

Liikennekaaren tiedonantovelvollisuus on varsin epämääräinen monelta osiltaan. Osittain myös kuljetuspalvelun tuottaja on vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta, mutta siltäkään osin tämä kohta ei mielestämme täytä lakitekstiltä vaadittavaa tarkkuutta. Myös osa näistä tähän kirjatuista tiedonantovelvollisuuden piirissä olevista kysymyksistä on asioita, joiden ilmoittamisen tarkkuus ja tarpeellisuus määräytyy markkinoilla, kun kyseessä on kuitenkin markkinaehtoinen liikenne.

Mahdollisen ostoliikenteen osalta näitä kohtia voidaan edellyttää kilpailuttamisasiakirjoissa, joten näin ollen tätä kohtaa on syytä yksinkertaistaa.

Tarkoittaako 1) kohta, että välityspalvelun tai yhdistämispalvelun tarjoajan tulee ilmoittaa, jos heidän välittämänsä kuljetuspalvelu on vapautettu luvanvaraisuudesta? Milloin tällainen tilanne saattaisi tulla kysymykseen? Kuljetuspalvelun tuottajan osalta tätä vaatimusta ei voida pitää oleellisena, koska jos palvelu ei ole luvanvaraista, niin silloin toiminta on koko liikennekaaren säädösten ulkopuolella. Tältä osin kaipaamme täsmennystä.

Mitä 2) kohdan määrityksillä on tarkoitettu ja tavoitellaan? Kun kyseessä on pääasiallinen toiminta-alue, joka ei kuitenkaan tosiasiallisesti rajaa yrityksen toimintaa mitenkään alueellisesti, niin onko tätä tarvetta kirjata lakiin lainkaan? Samoin tuntuu kovin erikoiselta, että palveluyritystä harjoittavalle yrittäjälle annetaan laissa velvoite kertoa missä ja milloin tätä palvelua pääasiallisesi on saatavissa.

Emme katsoa myöskään mitenkään perustelluksi, että yrityksen koko tai toiminta-alue määrittelisi tarvittavien tietojen ilmoittamistapaa, kun koko liikennekaaren perusajatuksena on digitalisaatio ja tietojen yhteensopivuus sekä rajapintojen avaaminen.

Esitämme tältä osin muutettavaksi/poistettavaksi:
1) tieto siitä, tarjotaanko palvelua henkilöliikenneluvan vai taksiliikenneluvan perusteella
2) poistetaan (pääasiallinen toiminta-alue ja palveluajat)

Lisäksi esitämme poistettavaksi
Tämän pykälän 2 momentin kokonaisuudessaan (rajoituksen tietojen toimittamisesta yrityksen pienen koon tai toiminta-alueen perusteella).

9 Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet (III osa, 1 luku, 2 §)

Myös luvun 2 § sisältää jossakin määrin samoja ongelmia kuin edellä mainittu. Osa kirjatuista kohdista on selkeästi kilpailutekijöitä, joita ei tule mielestämme kirjata lakiin. Erityisesti tämä korostuu siinä, että taksissa ja linja-autossa on toisistaan voimakkaasti poikkeavat vaatimukset, vaikka samanaikaisesti toiminta halutaan yhtenäistää yhtenäisiksi liikennemarkkinoiksi. Lakiin laatuvaatimuksia tällä tarkkuudella kirjattaessa saadaan merkittäviä ongelmia lain tulkinnan suhteen, jolloin vaarana ovat tarpeettomat oikeudelliset riidat. On parempi antaa markkinoiden määritellä tarjonnan ja kysynnän kautta tuotettavien palveluiden laatutaso. Lisäksi ostoliikenteessä hankintayksiköt voivat kilpailuttamisasiakirjoissa vaatia tarpeelliseksi katsomaansa palvelutasoa hyvin yksilöidysti.

Erityisen ongelmallisia ovat epätäsmälliset kirjaukset avustamisessa, sekä riittävässä vuorovaikutus- ja kielitaidossa. Kuka nämä arvioi ja miten? Kenen näkökulmasta arvioidaan riittävä kielitaito? Mahdollistaako tämä jatkossa markkinoinnin tyyliin ”Meiltä saat suomenkielistä taksipalvelua!” tai vaikkapa ”Meiltä voi tilata suomen, ruotsin, englannin ja saksankielistä taksipalvelua.” Mahdollistaako tämä sitten sen, että joku tilausvälityskeskus ei ota välitykseensä muita kuin suomenkielisiä kuljettajia? Kuka päättää tällöin kuka osaa riittävän hyvin suomenkieltä? Milloin keskustellaan tasa-arvosta ja syrjinnästä? Kuka ottaa kantaa yksittäisen itsenäisen yrittäjän toimintaan tältä osin, jos hän ei ole minkään välityskeskuksen toiminnan piirissä?

Tämä pykälä sisältää myös vaatimuksen pitää luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimitiedot matkustajan nähtävillä. Koska luonnosvaiheen jälkeen lakiin on kirjattu vaatimus taksinkuljettajan ajoluvasta, pidämme kuljettajan osalta parempana nykyistä käytäntöä, jossa edellytetään taksinkuljettajan ajoluvan nähtävillä pitämistä. Ajoluvasta näkyy sekä kuljettajan nimi että kuljettajan kuva, jolloin matkustajan on helpompi yksilöidä kuljettaja.

Esitämme tältä osin muutettavaksi / poistettavaksi:
2) poistetaan (varmistetaan turvallinen ajoneuvoon nousu ja avustaminen)
3) poistetaan tai vaihtoehtoisesti täsmennetään yksiselitteisen tarkasti mitä tämä tarkoittaa (riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito)
4) poistetaan (kyky huomioida matkustajan toimintarajoitusten tarpeet)

5) matkustajan nähtävillä on luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan ajolupa
7) matkustajalla on oikeus maksaa matkansa 1 §:n mukaisesti ilmoitetuilla maksutavoilla

10 Taksiliikenteen palveluiden hinnoittelu (III osa, 1 luku, 3 §)

Mielestämme hintasääntely ei sovi markkinaehtoiseen toimintaan miltään osin. On täysin ylimitoitettua mahdollistaa hintasääntely yhdelle liikenteen toimialalle, kun samanaikaisesti pyritään mahdollistamaan eri liikennemuotojen ja erilaisten liikennepalveluiden tarjoaminen madaltamalla raja-aitoja. Kun tavara- ja henkilöliikenne halutaan hoitaa monelta osiltaan yhdessä ja samassa kuljetuksessa, niin ei voi olla oikein, että toista toimijaa säädellään hinnan osalta mahdollisesti kovinkin tarkoin. Tavara- ja linja-autoliikenteen osalta ei tällaista mahdollisuutta viranomaisella ole. Hinnan ilmoittamisesta on säädettävä, mutta hintasääntelyn mahdollisuus olisi mielestämme syytä poistaa kokonaan. Muutostilanteessa markkinoiden on syytä antaa määritellä hinnat.

Jos hintasääntely mahdollistetaan taksiliikenteeseen ja samalla edellytetään hintojen ilmoittaminen vain taksiliikenteen osalta, joutuu taksiliikenne kohtuuttoman huonoon kilpailuasetelmaan muiden liikenteen toimijoiden suhteen. Muiden liikennemuotojen kuljetuspalvelun tuottajat voivat kompensoida mahdollista tappiollista taksiliikennetoimintaa muussa toiminnassaan. Taksiliikenteen harjoittajat eivät voi käytännössä henkilöautoillaan juurikaan tarjota muiden liikennemuotojen palveluita omalla kalustollaan ja jäävät näin ollen muita epäedullisempaan asemaan hinnoittelun mahdollisuuksien suhteen. Erityinen ongelma tämä tulee olemaan pienten linja-autojen (M2-luokan linja-autot) suhteen. Tasapuolisuuden nimissä samat vaatimukset on ehdottomasti saatava myös linja-autolla hoidettavaan henkilöliikenteeseen. Viittaamme tältä osin myös I luvun 1 osan 1 pykälän määrityksiin ja esitykseemme uudeksi 3b) kohdaksi.

Hallituksen esityksen perusteluissa kuvataan varsin selkeästi, että nyt esitetyillä muutoksilla hintakilpailu ja tarjonta tulevat lisääntymään sekä hinnat laskemaan. Miksi tässä yhteydessä on ylipäätään tarvetta hintasääntelylle? Liikenne- ja viestintäministeriön esityksessä talousvaliokunnalle kuvattiin nykytilanteen johtavan tuottajaylijäämään, kun hinnat ovat ministeriön esityksen mukaan nyt yli markkinahintojen. Näin ollen ei ministeriön näkemyksen mukaan ole odotettavissa hintojen nousua vaan nimenomaan hintojen laskua, jolloin hintasääntelylle ei ole edes tarvetta.

Hintasääntelyyn, sen perusteisiin sekä mahdolliseen toteuttamiseen voidaan palata lainsäädännöllisesti, jos siihen on aihetta. Ennakolta tätä mahdollisuutta ei pidä liikenteen yhden toimijan osalta määritellä.

Jos hintasääntelyyn pitää välttämättä antaa mahdollisuus, niin sen voi antaa vähintään valtioneuvoston asetustasoisen tahon tehtäväksi. Liikenteen turvallisuusviraston harkinnan varaan asiaa ei pidä jättää.

Jos hintasääntelyyn pitää välttämättä antaa mahdollisuus, niin hintasääntelyn tulee olla määräaikaista ja mahdollisimman lyhyeksi ajaksi määritelty. Lisäksi hintasääntelyn tarve pitää arvioida alueellisesti, vuorokauden aikojen sekä

viikonpäivien mukaisesti. Jos jollakin alueella tilapäisesti tarvitaan hintasääntelyä, niin säänteln ei siis tule olla koko maata kattavaa kaikissa eri olosuhteissa.

Esitämme:
3 – 5 momentit poistetaan kokonaisuudessaan
Viittaukset Liikenteen turvallisuusvirastoon muutetaan valtioneuvostoksi

11 Tietojärjestelmien yhteentoimivuus (III osa, 2 luku)

Tietojärjestelmien yhteentoimivuus on varsin laaja ja monipuolinen kokonaisuus. Velvoitteet ovat monelta osiltaan mittavia monille toimijoille. Osa toimijoista saa vapautuksia pienen kokonsa vuoksi, mutta kokoon liittyviä kysymyksiä ei ole määritelty sen tarkemmin. Onko laki tältä osin riittävän tarkkarajainen ja toisaalta avaako laki yksittäisten yrittäjien liiketoiminnan kannalta ensiarvoisten tietojen hallinnan liian laajaksi? Teksti myös edellyttää eri toimijoilta yhteistyötä, mutta onko se liiketaloudellisesti perusteltua? Onko mahdollista, että tämä laki avaa yksityisessä omistuksessa olevia tietoja ja tietovarantoja tavalla, joka vaarantaa toimivan yrityksen olemassaolon edellytykset kohtuuttomalla tavalla? Onko tieto ja tietojärjestelmät omaisuudensuojan piirissä?

Rajapintojen avaamiseen liittyvien kustannusten määräytymisestä ei myöskään ole selkeää määrittelyä? Onko mahdollista, että tietorajapinnan avaamisen kustannukset kohdistuvat olemassa olevaan toimijaan ja hyödyt toisaalle?

Tämä kokonaisuus on vielä monelta osiltaan täsmentymättä, joten tähän toivottavasti eduskuntakäsittelyssä kiinnitetään riittävästi huomiota.

Tietoon liittyvät tarkemmat säännökset on esitetty annettavaksi valtioneuvoston asetuksella. Pidämme tätä erinomaisena esityksenä verrattuna hintasääntelyyn ja siellä esitettyyn valtuutukseen Liikenteen turvallisuusvirastolle. Mielestämme olisi johdonmukaista ja eri toimijoiden oikeusturvan kannalta huomattavasti parempi, että näin suuren lainsäädännöllisen muutoksen myötä kaikki valtuudet tarkempiin määräyksiin olisivat valtioneuvoston asetuksen tasoisia.

12 Viranomaisten toiminta (IV osa, 1 luku, 1 §, 2 § ja 8 § sekä IV osa, 2 luku 1 § ja 2 §)

Liikenteen turvallisuusvirastolle ja Liikennevirastolle annetaan paljon valtuuksia. Yksittäiseltä yrittäjältä voidaan tämän mukaisesti pyytää varsin mittava määrä tietoja, joiden tuottaminen saattaa yrittäjän näkökulmasta olla varsin paljon työtä vaativa, kustannuksiltaan suuri hanke. Missään ei ole määritelty esimerkiksi kuinka usein näitä tietoja voidaan vaatia tai kuinka nopeasti niitä on toimitettava. Myös termistö on osittain epäselvä. Mikä on tähän kirjoitettu olennainen muutos? Onko aikaraja 60 päivää kohtuullinen muuttuvassa ympäristössä? Eikö tiedonantovelvoite kuluttajien suuntaa pitäisi olla riittävä vaatimus markkinaehtoisessa toiminnassa?

Tarkastusoikeus on kirjattu kohtuuttoman laajaksi yrityksen toiminnan näkökulmasta. Aineiston haltuunotto on aivan kohtuuton oikeus, koska se saattaa johtaa tosiasiallisesti yrityksen toiminnan päättymiseen. Aineisto ei myöskään ole määritelty. Myös tähän kirjatut viranomaiset ovat liian laaja joukko, miksi liikenne- ja viestintäministeriöllä pitäisi olla näitä oikeuksia, jotka valvonnan ja muiden tehtävien vuoksi määritellään muille viranomaisille?

Viranomaisvaltuudet on arvioitava kokonaisuudessaan uudelleen ja kirjattava riittävän tarkkarajaisesti. Viranomaiselle on myös asetettava vaatimus mahdollisten tarpeettomien ja perustelemattomien tarkastusten kustannusten korvaamisesta.

13 Poliisin rooli selkeästi liikennekaareen (IV osa, 2 luku, 3 §)

Poliisiviranomaisen toimivalta ammattiliikenteen, liikennelupien ja kuljettajan ajolupien osalta on mielestämme syytä kirjata tähän lakikokonaisuuteen yksiselitteisen selvästi. Yhä vähenevien resurssien myötä vaarana on liikenteen lupaehtoihin liittyvän valvonnan edelleen väheneminen, joka olisi erittäin haitallista luvanvaraisen ammattimaisen liikenteen harjoittamisen näkökulmasta. Jo nykyisellään luvattoman liikenteen valvonta on usein varsin vähäistä ja jos sitä ei kirjata tähän lakiin, niin se jää toisarvoiseen asemaan poliisin yleistoimivaltuuden osalta. Myöskään pelkkä virka-avun saaminen ei riitä tältä osin.

Lupaehtojen ja tarvittavien asiapapereiden tarkastamisoikeus, luvattoman liikenteen keskeyttämisen mahdollistaminen ja muut tarvittavat toimenpiteet on kirjattava liikennekaareen. Myös muiden mahdollisten viranomaisten, kuten esimerkiksi Tulli, on kirjattava ehdottomasti lakiin.

14 Rajaliikennesopimukset (IV osa, 1 luku, 12 §)

Rajaliikennesopimukset on päivitettävä myös liikennekaaren sisällön mukaisiksi.

15 Rangaistussäännökset (VI osa, 2 luku, 1 §)

Määräsääntelyn poistuttua ei enää liikenneluvan saamisen esteenä ole muuta kuin lupaehtojen täyttymiseen liittyvät edellytykset. Näistä merkittävin sekä taksinkuljettajan ajoluvan että taksiliikenneluvan osalta on rikostaustaan liittyvät kysymykset. Jatkossa käytännössä vain rikollistahoilla olisi tarvetta laittoman liikenteen harjoittamiseen.

Lain sanamuoto, jossa luvattomasta liikenteestä voidaan rangaista vain tahallisuuden tai törkeän huolimattomuuden nojalla on korjattava ehdottomasti. Näin esitettynä luvaton liikenne olisi todennäköisesti epähuomiossa, vahingossa, tietämättömyyden tms. syyn perusteella hoidettua aina, jos siitä jäisi kiinni. Toisaalta viranomaisen mielenkiinto valvontaan tämän sanamuodon myötä todennäköisesti vähenisi entisestään.

Esitämme sanamuodoksi tältä osin:
Joka kuljettaa ammattimaisesti…

Tahallisuus ja törkeä huolimattomuus jätetään siis tekstistä pois.

Lisäksi esitämme, että VI osan 2 luvun 1 §:n rangaistusasteikon ylärajaa nostettaisiin ja teksti tältä osin olisi:
… luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään 12 kuukaudeksi.

Tällä muutoksella olisi oleellinen vaikutus ennaltaehkäisevyyteen ja tutkinnan helpottamiseen.

Samalla tähän pykälään on syytä kirjata samoin edellytyksin myös välityspalvelun hoitaminen liikennekaaren ehtojen mukaisesti. Välityspalvelun toiminta voidaan toki kieltää, jos se ei täytä edellytyksiä, mutta muuta sanktiota väärin toimimiselle ei ole määritelty. Kun välityspalvelun tuottajalla on myös selkeä sanktion uhka vankeustuomioineen, on sillä tältäkin osin merkittävä ennaltaehkäisevä vaikutus. Mielestämme on eduksi, jos välityspalvelun tuottajan osalta myös edellytetään Suomessa olevaa toiminnasta vastaavaa henkilöä, jotta epäselvyyksissä tiedetään kuka toiminnasta vastaa.

SANAMUOTOJEN TAI ILMAISUJEN OSALTA EPÄSELVÄT KIRJAUKSET

Näiden kohtien osalta ei varsinaisesti sisällöllisiä muutostarpeita mielestämme ole, lähinnä on kyse kirjausten tarkentamisesta epäselvyyksien välttämiseksi.

1 Taksiliikenneluvan myöntäminen (II osa, 1 luku, 4 §, kohta 3)

Liikennekaareen on kirjattu, että lupa voidaan myöntää ellei ”tässä laissa tarkoitettua lupaa ole peruutettu…”

Tässä laissa luvalla voidaan tarkoittaa joko liikennelupaa, taksinkuljettajan ajolupaa tai molempia. Perusteluissa viitataan lähinnä liikennelupaan, ei ajolupaan. Mielestämme tämä edellyttää täsmentämistä, jotta epäselvyydeltä vältytään.

Taksinkuljettajan ajolupa voidaan evätä muun muassa terveydellisistä syistä, jolloin mielestämme ei ole relevanttia estää samalla myös taksiliikenneluvan saaminen. Oikeushenkilön osalta viitataan liikennelupaan (2 mom., kohta 2), mutta toisaalta oikeushenkilöllä ei voi ajolupaa ollakaan.

Esitämme tältä osin tekstiksi:
3) jonka tässä laissa tarkoitettua liikennelupaa ei ole…

Samalla kiinnitämme huomiota siihen, että peruttu liikennelupa tulee mielestämme olla esteenä myös tavara- ja henkilöliikenneluvan saamiselle (II osa, 1 luku, 3 §). EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen vaatimukset eivät ole tältä osin tarkalla tasolla meidän osaamisalueittamme.

2 Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset (II osa, 3 luku, 1 §, 2 kohta)

Taksinkuljettajan ajoluvan edellytyksenä on ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset. Tältä osin ei kuitenkaan yksityiskohtaisissa perusteluissa tai varsinaisessa lakipykälässä ole mainintaa terveysvaatimusten osoittamisesta.

Esitämme II osan, 3 luvun 1 §:n 2 kohdan osalta täsmennystä:
2) joka täyttää ajokorttilain (386/2011) 18 §:ssä säädetyt ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevat terveysvaatimukset. Hakemuksen liitteeksi on liitettävä enintään kuusi (6) kuukautta aikaisemmin annettu lääkärinlausunto ajoterveydestä.

Luvan myöntämisen ja peruuttamisen osalta sanamuotoja on syytä muutoinkin arvioida tarkemmin, jotta ei jää epäselvyyttä miten prosessi menee ja kuinka viranomaisen on toimittava hakijan oikeusturvan varmistamiseksi. Tämä täsmennystarve koskee myös VI osan 1 luvun 2 §:n osuutta.

3 Taksinkuljettajan ajolupa (II osa, 3 luku, 2 §, 2-7 mom.)

Saamamme tiedon mukaan liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt valiokunnalle kirjallisen tekstitarkistustarpeen taksinkuljettajan ajolupaa koskevan pykälän osalta siten, että II osan, 3 luvun, 2 §:n momentit 2–7 poistettaisiin virheellisinä.

Tältä osin yhdymme ministeriön näkemykseen ja pidämme tätä kohtaa kirjoitusvirheenä, joka tulee poistaa.

4 Vaitiolovelvollisuus (VI osa, 2 luku 3 §)

Liikennekaaren VI osan 2 luvun 3 § viittaa II osan 3 luvun 2 §:n 2 momenttiin. Tältä osin liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt valiokunnalle kirjallisen tekstintarkistustarpeen mainittuun 3 luvun 2 §:n 2 momenttiin siten, että se poistettaisiin virheellisenä tekstinä esityksestä. Koska kohta, johon viitataan, poistuu, voidaan tämä pykälä poistaa kokonaisuudessaan liikennekaaresta tarpeettomana ja virheellisenä.

5 Lain jakaminen seitsemään (7) osaan, 14 lukuun ja 78 pykälään on vaikeaselkoinen

Lakiteknisenä ongelmana pidämme lain erittäin hankalaa esitystapaa. Liikennekaaressa on pykäliä kaiken kaikkiaan 78. Pykälät on jaettu seitsemään (7) osaan. Osat on jaettu 14 lukuun. Näin ollen liikennekaaren 78 pykälästä kaikkiaan 14 on pykäliä 1. Tästä seuraa, että tekstiä on erittäin vaikea lukea ja viittaukset ovat hankalia.

MUITA TÄSSÄ ASIAKOKONAISUUDESSA HUOMIOITAVIA SEIKKOJA

1 Eri liikennemuotojen verotuksellinen tasapuolisuus

Liikennekaaren tarkoitus on yhdistää ja uudistaa henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset. Samalla tarkoituksena on edistää liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi myös verotuksellisten seikkojen on mielestämme oltava tasapuoliset terveen ja oikeudenmukaisen kilpailun näkökulmasta ja eri liikennemuotojen kilpailuneutraliteetti varmistaen.

Autovero

Linja-autosta, kuorma-autosta, kolmipyörästä, kevyestä nelipyörästä tai raskaasta nelipyörästä ei peritä lainkaan autoveroa.

Pakettiautosta peritään kevennetty autovero.

Taksista peritään autovero. Taksi voi saada huojennusta autoverosta kolmen vuoden kuoleentumisajalla enintään 4 800 euroa (isot, esteettömät tila-autot 15 000 euroa ja invataksit koko autoveron neljän vuoden kuoleentumisajalla).

Vuotuinen ajoneuvoveron perusveron osuus

Linja-autosta, kuorma-autosta, kolmipyörästä, kevyestä nelipyörästä tai raskaasta nelipyörästä ei peritä lainkaan vuotuista ajoneuvoveron perusveron osuutta.

Taksista ja pakettiautosta peritään päästöperusteinen vuotuinen ajoneuvoveron perusveron osuus.

Vuotuinen ajoneuvoveron käyttövoimaveron osuus

Linja-autosta, kolmipyörästä, kevyestä nelipyörästä tai raskaasta nelipyörästä ei peritä lainkaan vuotuisen ajoneuvoveron käyttövoimaveron osuutta.

Kuorma-autosta peritään käyttövoimaveroa 0,6 – 2,1 senttiä.

Pakettiautosta peritään käyttövoimaveroa 0,9 senttiä.

Taksista peritään käyttövoimavero 5,5 senttiä.

Vero perustuu kokonaismassaan (alkavaa 100 kg kohden / päivä).

Arvonlisävero

Henkilökuljetusten arvonlisävero on ajoneuvoista riippumaton, samoin tavarakuljetusten arvonlisävero on ajoneuvoista riippumaton. Arvonlisävero on ainoa näistä veroista, joka kohtelee eri liikennemuotoja ja eri ajoneuvoja tasapuolisesti.

Verotuksen tasapuolisuus on ratkaistava

Tasapuolisuuden varmistamiseksi, esitämme autoveron sekä ajoneuvoveron perusveron ja käyttövoimaveron osalta koko ammattiliikenteelle samoilla perusteilla määrättäviä veroja. Jos autoveroa ei peritä kaikilta, niin sitten sitä ei pidä kilpailuneutraliteetin vuoksi periä keneltäkään. Jos autoveron piirissä oleva auto myöhemmin siirretään pois ammattikäytöstä, voidaan auton arvon mukainen vero periä siirtohetkellä. Tällä estetään ylimääräisen verohyödyn mahdollinen syntyminen.

Samoin kaikki ammattiliikenteen ajoneuvokalusto on saatava vuotuisen ajoneuvoveron perusveron ja käyttövoimaveron osalta tasa-arvoiseen asemaan. Joko siten, että kaikki maksavat samoilla perusteilla tai kukaan ei maksa.

Ilman näiden verotuksellisten seikkojen huomioimista eri liikennemuotojen toimintamahdollisuudet jäävät eriarvoiseen asemaan täysin perusteetta. Tätä ei voida pitää lakiehdotuksen tavoitteiden ja perusteluiden näkökulmasta oikeudenmukaisena ja tasapuolisena ratkaisuna. Tämä on ehdottomasti otettava huomioon osana laajaa kokonaisuutta.

2 Yksittäisiä huomioita taksiautosta ja taksiliikenteestä

- Mikä on taksiauto?
- Missä määritellään?
- Onko tarvetta määritellä taksiauto?
- Taksiauton merkitseminen, jotta se voidaan tunnistaa
- Taksivalo ja sen määritykset sekä käyttö
- Taksiauton varusteet
- Taksiasemat, niiden hallinta sekä käyttö
- Joukkoliikenne-/taksikaistat

3 Yleisesti luvanvaraisuudesta

Kun tarkoituksena on tällä lainsäädännöllä mahdollistaa erilaisten kuljetuspalveluiden tuottajien mahdollisuus hoitaa niin tavara- kuin henkilökuljetuksiakin ilman ajoneuvoon liittyviä erityisiä rajauksia, niin tuntuu täysin mahdottomalta, että osa korvausta vastaan suoritettavista kuljetuspalveluista olisi luvanvaraisuuden ulkopuolella. Kun luvan saamisen ehdot eivät ole mitenkään miltään osin määräsäänneltyjä, vaan kaikki lupaehdot täyttävät tahot saavat luvan, niin miksi osa toiminnasta pitää jollakin rajauksella saattaa luvanvaraisuuden ulkopuolelle. Miksi kevyemmät pakettiautot eivät tarvitsisi lupaa, miksi traktorilla hoidettava liikenne ei tarvitsisi lupaa jne. Mielestämme tämä ei ole johdonmukainen esitys tältä osin ja odotamme, että eduskuntakäsittelyssä tämän kaltaiset ristiriitaiset ja kilpailuneutraliteetin kannalta ongelmalliset teennäiset rajaukset poistettaisiin kaikilta osiltaan siten, että yhdet kuljetusmarkkinat ja tasapuoliset lupaehdot voidaan kirjata yksiselitteisesti.

Lopuksi

Liikennekaari-lakikokonaisuus on varsin laaja ja mittava hanke. Erityisesti tietoon, rajapintoihin ja tiedon käyttöön liittyvissä kysymyksissä on vielä tässä vaiheessa paljon avoimia kohtia ja epäselvyyttä käytännön kysymyksistä.

Tämä nyt esillä oleva kirjaus epäselvyyksistä perustuu niihin tietoihin, jotka meillä on ollut tässä vaiheessa sekä tällä aikataululla mahdolliseen asiaan perehtymiseen. On mahdollista, että esille nousee vielä tämän jälkeen kysymyksiä, jotka eivät ole vielä tässä huomioituna.

Suomen Taksiliitto ry

Autovero, vuotuisen ajoneuvoveron perusvero sekä käyttövoimavero

Liikennekaaressa tavoitteena on mahdollistaa erilaisten ajoneuvojen käyttö eri tyyppisiin kuljetuksiin. Tavaraa ja henkilöitä halutaan kuljettaa eri ajoneuvoilla ilman lupiin liittyviä rajoituksia. Tässä yhteydessä on ehdottoman tärkeätä saada myös eri ajoneuvojen verotus tasapuoliseksi, jotta eri ajoneuvoilla voidaan tasapuolisesti kilpailla markkinoilla.

	LINJA-AUTO	**TAKSI**	**PAKETTIAUTO**	**KUORMA-AUTO**	**MUUT LIIKENNE-KAARESSA MAINITUT AJONEUVOT**
Autovero	EI VEROA	Täysi autovero - 4.800e/36kk	Kevennetty autovero	EI VEROA	EI VEROA
Ajoneuvoveron perusvero	EI VEROA	Täysimääräinen	Täysimääräinen	EI VEROA	EI VEROA
Ajoneuvoveron käyttövoimavero	EI VEROA	Vero 5,5 snt	Vero 0,9 snt	Vero 0,6 - 2,1 snt	EI VEROA

Uudesta ensimmäistä kertaa Suomeen rekisteröitävästä taksista voi saada autoveron huojennusta 4.800 euroa 36 kuukauden kuoleentumisajalla. Isoissa esteettömissä autoissa huojennus voi olla 15.000 euroa 36 kuukauden kuoleentumisajalla ja invataksit ovat autoverosta vapaita 48 kuukauden kuoleentumisajalla.

Ajoneuvoveron käyttövoimavero perustuu kokonaismassaan, taulukossa mainitut summat ovat alkavaa 100 kg kohden / päivä.

Arvonlisävero on 10 % henkilökuljetuksissa ajoneuvosta riippumatta ja 24 % tavarakuljetuksissa ajoneuvosta riippumatta.
Vain arvonlisävero on tasapuolinen eri ajoneuvojen kesken.