Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

liv@eduskunta.fi

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

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto

Liikenne- ja viestintävaliokunta on varannut liikenne- ja viestintäministeriölle tilaisuuden esittää näkemyksensä valiokunnalle esitetyistä lausunnoista, jotka koskeva hallituksen esitystä HE 161/2016 vp.

Liikenne- ja viestintäministeriö käy jäljempänä läpi liikennekaareen lausunnoissa esitettyjä muutoksia pykäläjärjestyksessä ja asiakokonaisuuksittain.

Määritelmä ammattimaisesta kuljettamisesta tiellä (Liikennekaaren I osa 1 luku 1 §)

Ammattimaisen kuljettamisen määritelmä on noussut esille useiden lausunnonantajien lausunnoissa esille (Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry, jäljempänä SKAL, Suomen Taksiliitto, jäljempänä Taksiliitto, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry ja Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry, jäljempänä AKT, Keskuskauppakamari, SAK, Helsingin Taksi-Data Oy). On esitetty, että määritelmä ei olisi sopusoinnussa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen (1071/2009) kanssa ja että määritelmään sisältyvä käsite ”tulonhankkimistarkoituksessa” olisi epäselvä.

Toisin kuin monessa lausunnossa annetaan ymmärtää, EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa ei ole selkeää yhtenäistä määritelmää, joka kattaisi sekä henkilö- että tavarankuljetuksen. Tavaraliikenteen osalta maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammatilla tarkoitetaan asetuksessa yrityksen ”toisen lukuun tai palkkiota vastaan” harjoittamaa tavaraliikennettä. Bussiliikenteen osalta käytetään ilmausta ”maksua vastaan”. (2 artikla) Asetuksessa ”yritys” on määritelty tavaraliikenteen osalta ”rahtiliikennettä kaupallisessa tarkoituksessa harjoittavaksi luonnolliseksi henkilöksi tai oikeushenkilöksi”. Eli asetuskin käyttää useita erilaisia muotoiluja, joista yksikään ei ole useiden lausunnonantajien ehdottama pelkistetty ”korvausta vastaan”. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa ei näin ollen ole määritelmää, joka sellaisenaan voitaisiin ottaa käyttöön myös liikennekaaressa.

Ammattimaiselle kuljettamiselle ei ole myöskään voimassa olevassa henkilö- ja tavarankuljetusta koskevassa lainsäädännössä yhtä ainoaa vakiintunutta määritelmää. Laissa kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä (693/2006) käytetään ilmausta ”kaupallinen tavarankuljetus tiellä” (1 §). Joukkoliikennelaissa (869/2009) puhutaan ”ammattimaisesta henkilöiden kuljettamisesta, jolla tarkoitetaan elinkeinon harjoittamisen tai toimeentulon

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

hankkimisen taikka muun tulonhankkimisen tarkoituksessa harjoitettua henkilöiden kuljettamista korvausta vastaan päätoimisesti taikka sivutoimisesti tai muutoin toisen elinkeinon ohella” (1 §). Taksiliikennelain 3 §:ssä (217/2007) käytetään samaa määritelmää kuin joukkoliikennelaissa seuraavalla täydennyksellä: Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen rinnastetaan kuljetus korvausta vastaan, jos kuljetusta edeltää kuljetuspalvelun tarjoaminen yleisölle julkisella paikalla.

Tulonhankkimisen tarkoituksessa korvausta vastaan on siis nykyisin ilmauksena käytössä siis jo sekä joukkoliikennelaissa että taksiliikennelaissa. Taksiliikennelaissa katsotaan ammattimaiseksi kuljettamiseksi tulonhankkimistarkoituksesta riippumatta lisäksi korvausta vastaan tapahtuva kuljetus, jota tarjotaan yleisellä paikalla. Tulonhankkimistarkoitus käsitteenä ohjaa soveltamisessa myös tarkastelemaan verottajan käytäntöä. Verottajan puolella asiaa tarkastellaan siitä näkökulmasta, mitä olisi katsottava verotettavaksi tuloksi ja mitä voidaan pitää kustannusten kattamisena.

Lausunnonantajat ovat esittäneet, että määritelmästä jätettäisiin kokonaan pois ilmaus ”tulonhankkimistarkoituksessa”, jolloin kaikki korvausta vastaan tapahtuva toiminta olisi lähtökohtaisesti ammattimaista (osallistuminen bensakuluihin, kahvikupillisen tarjoaminen kiitokseksi kyydistä). Tämä olisi tiukennus verrattuna kaikkiin voimassa oleviin edellä viitattuihin säädöksiin.

SKALin ehdotus pitää sisällään määritelmää täydentävän kimppakyytipoikkeuksen, mutta sekin on nykyiseen soveltamiskäytäntöön verrattuna suppeampi. Taksiliitto on esittänyt, että kimppakyytien sallittavuus todettaisiin perusteluissa. Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan eduskuntakäsittelyyn liittyviin asiakirjoihin kirjatut tulkinnat eivät tältä osin olisi kuitenkaan oikeusvarmuuden kannalta riittäviä.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että tulonhankkimistarkoituskäsite on edellä kuvatulla tavalla suomalaisessa ammattiliikennelainsäädännössä jo käytössä ja sen säilyttämisellä on haluttu säilyttää vakiintunut käytäntö mm. kimppakyytien kohtelun osalta. Lausunnoissa esitetty muotoilu olisi tiukennus nykytilanteeseen. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää muutosehdotusta hankkeelle asetettujen tavoitteiden vastaisena eikä näe muutosehdotukselle perusteita.

Ammattimaisen kuljetuksen määritelmää tarkasteltaessa on vielä huomioitava, että liikennekaaressa on mm. Taksiliiton aloitteesta henkilökuljetusten osalta kavennettu luvanvaraisuudesta vapautettujen toimijoiden piiriä. MTK on omassa lausunnossaan katsonut, että koti- ja matkailupalveluja koskevan poikkeuksen poistaminen on ristiriidassa hankkeelle asetettujen tavoitteiden kanssa. Tämä lisää koti- ja matkailupalvelujen hallinnollista taakkaa ja kustannuksia sekä rajoittaa tarpeettomasti elinkeinonvapautta.

Valmistelussa korostui se näkemys, että taksiliikennettä koskevien lupavaatimusten kevennyttyä olisi selkeintä kohdella kaikkia taksiliikennettä harjoittavia toimijoita samalla tavalla. Koti- ja matkailupalveluihin liittyville eräille kuljetuksille sekä museoautoilla harjoitettavalle toiminnalle liikennekaari asettaa lupavaatimuksen, toisin kuin nykylainsäädäntö. EU:n liikenteenharjoittaja-asetus lähtökohtaisesti vapauttaa luvanvaraisuudesta yri-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi

tykset, joiden pääasiallinen toiminta on muu kuin maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen, mutta liikennekaaressa tältäkin toiminnalta vaaditaan lupa. Tältä osin Suomen lainsäädäntö olisi jatkossakin bussi- ja kuormaautoliikenteessä EU-vaatimuksia tiukempi. **Koska tavoitteena oli luoda henkilöliikenteeseen mahdollisimman yhtenäiset säännöt, bussi- ja taksiliikenteen luvanvaraisuutta koskevien poikkeusten karsimista pidetään perusteltuna.**

Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä – tavaraliikennelupa (II osa 1 luku 1 – 3 § ja 14 §)

Useampi lausunnonantaja (SKAL, Logistiikkayhdistysten liitto ry, Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry, jäljempänä SHLL, Elinkeinoelämän keskusliitto, jäljempänä EK, Autoliikenteen työnantajaliitto ry ja AKT, Maa- ja metsätaloustuottajien keskusliitto MTK ry, jäljempänä MTK) ovat kiinnittäneet huomiota siihen, että tavaraliikenteessä ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassaan perustuvan luvanvaraisuuden rajan nostaminen 2 000 kilosta EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaiseen 3 500 kiloon vapauttaa **pakettiautoilla** harjoitettavan tavaraliikenteen luvanvaraisuudesta.

SHLL kannattaa esitystä ja katsoo pakettiautoliikenteen luvanvaraisuuden poistumisen madaltavan alalle tulon kynnystä, houkuttelevan alalle uusia toimijoita eri toimialoilta sekä lisäävän kilpailua tavaraliikenteessä. Myös EK ja MTK näkevät ehdotuksen positiivisena. SKAL, Autoliikenteen työnantajaliitto ry ja ATK sen sijaan näkevät tärkeänä, että toiminta säilyisi edelleen luvanvaraisena. EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaiseen liikenteeseen sovellettavan luvan sijasta nämä lausujat ehdottavat taksiliikennelupaan verrattavaa pakettiautoliikennelupaa. He eivät pidä rekisteröitymisvelvollisuutta riittävänä keinona torjua luvatonta liikennettä. SKAL on kiinnittänyt huomion siihen, että rekisteröitymisvelvollisuutta ei ole sanktioitu.

Hallituksen esityksessä ehdotetulla rekisteröitymisvelvollisuudella on haluttu vastata huoliin siitä, ettei harmaaseen talouteen päästä puuttumaan, jos lupavelvollisuutta ei ole. Liikenne- ja viestintäministeriö haluaa kiinnittää huomion siihen, että rekisteröimisvelvollisuuden laiminlyöntiin on kuitenkin tehokas puuttumiskeino, sillä toimintaa ilman rekisteröitymistä harjoittavilta voidaan edellyttää rekisteröitymistä **uhkasakon tai toiminnan keskeyttämisen uhalla.** Tällainen rahamääräinen uhka on tehokas keino varmistaa rekisteröitymisen toteutuminen. Kun toimija on rekisteröitynyt, voidaan sen toiminnan asianmukaisuutta valvoa esimerkiksi verottajan tarkastuksin.

Tavarankuljetukset pakettiautoilla ovat tällä hetkellä luvanvaraisia. Suomessa on rekisteröity nyt 310 000 pakettiautoa, kun luvanvaraisessa liikenteessä niistä on vain 6 500 pakettiautoa. Tämä tarkoittaa sitä, että Suomessa on tällä hetkellä viranomaistietojen mukaan yli 300 000 pakettiautoa muussa kuin ammattimaisessa käytössä. Tämän olemassa olevan kaluston parempi hyödyntäminen esimerkiksi maaseudun kuljetuspalveluissa olisi maaseudun vähenevien palvelujen valossa erittäin tärkeää. Ilmoitusmenettely on toimijan kannalta kevyempi kuin lupamenettely. Ottaen huomioon ilmoitusmenettelyn keveyden ja sen, että se tuo toiminnan viran-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

omaisvalvonnan piiriin, sekä sen laiminlyöntiin liittyvän uhkasakkomenettelyn, **liikenne- ja viestintäministeriö pitää ehdotettua rekisteröitymismenettelyä kevyeenkin lupamenettelyyn parempana vaihtoehtona. Ministeriö on vakuuttunut siitä, että lain soveltamisen käynnistyttyä ilmoitusmenettelyn kautta viranomaisten valvonnan piiriin tulee suurempi määrä pakettiautoja kuin lupamenettelyn kautta.**

SKAL on lausunnossaan katsonut, että esitys on ristiriidassa tavoitteensa kanssa, kun pakettiautolla liikennettä harjoittavien rekisteröitymismenettely ei oikeuta henkilökuljetuksiin samalla tavalla kuin tavaraliikenneluvalla sallitaan henkilökuljetukset taikka taksi- ja henkilöliikenneluvalla sallitaan tavaroiden osalta. **Liikenneministeriö korostaa, että henkilökuljetuksissa asetetaan samat vaatimukset, joiden täyttäminen on osoitettava hakemalla lupaa. Jos henkilöliikennettä haluaa harjoittaa pakettiautolla, on haettava taksiliikennelupaa. Tavaraliikenteen puolella pakettiautojen vapauttaminen luvanvaraisuudesta perustuu tavoitteeseen poistaa EU-lainsäädännön ”päälle” asetetut kansalliset lisävaatimukset.**

Traktoreita koskeva poikkeus on samoin kiinnittänyt useamman lausunnonantajan huomion. Liikennekaaressa ehdotetaan, että luvanvaraisuudesta vapautetaan tavarankuljetukset traktoreilla, joiden suurin sallittu nopeus on 60 kilometriä tunnissa. Vuonna 2009 annettu EU:n liikenteenharjoittaja-asetus sulkee oman soveltamisalansa ulkopuolelle ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu nopeus on 40 kilometriä tunnissa. Asetus antaa jäsenvaltioille kuitenkin oikeuden jättää soveltamisalan ulkopuolelle ne toimijat, jotka harjoittavat ainoastaan kansallista liikennettä, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus kuljetettujen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

MTK ja Koneyrittäjät ovat kannattaneet ehdotusta.

SKAL on vastustanut ehdotusta sillä perusteella, että traktoreita käytettäisiin merkittävässä määrin tavarankuljetuksissa erityisesti maansiirtokuljetuksissa. Näin ollen traktorien osuus tuotekohtaisessa markkinassa olisi suuri. Koneyrittäjät on omassa lausunnossaan pitänyt SKALin esittämiä lukuja harhaanjohtavina ja esittänyt omat arvionsa traktorikuljetusten vaikutuksesta markkinoihin. Koneyrittäjät ja MTK pitävät poikkeusta EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen mukaisena.

Liikenne- ja viestintäministeriö on ehdotusta valmistellessaan huomioinut ensinnäkin sen seikan, mihin Autoliikenteen työnantajaliitto ja AKT:kin viittaavat lausunnossaan. EU:n tuoreemmassa lainsäädännössä traktorit, joiden suurin sallittu nopeus on suurempi kuin 40 kilometriä mutta pienempi kuin 60 kilometriä tunnissa, on vapautettu kuljettajien ammattipätevyysvaatimuksista. Nämä lausunnonantajat ilmeisesti katsovat, että tämä seikka puoltaisi kansallisen rajan säilyttämistä 40 kilometrissä tunnissa. Ministeriö kuitenkin katsoo, että tämä pikemminkin osoittaa EU:ssakin linjan muutosta siihen suuntaan, että kevyemmän sääntelyn kohteiksi soveltuvien hitaina pidettävien traktorien piiriä on pidetty perusteltuna laajentaa. Tätä traktoripoikkeamaa tarkasteltaessa on lisäksi huomioitava, että useat nykyiset luvanvaraisuutta koskevat poikkeamat soveltuvat myös traktoreihin.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Suomessa oli liikennekäytössä vuoden 2015 lopussa noin 395 00 traktoria, joista noin 16 000 on merkitty liikennetraktoriksi, jotka kulkevat yli 40 mutta alle 50 kilometriä tunnissa. Traktoriliikennelupia on nykyisellään n. 2 200.

Poliisihallitus on omassa lausunnossaan pohtinut, johtaako ehdotus siihen, että traktorien käyttö maa- ja kiviainesten kuljettamisessa yleistyisi, mikä voisi vaikuttaa kasvavaan ohitustarpeeseen. MTK ja Koneyrittäjät ovat tuoneet esille, että traktorilla kuljetettavat matkat ovat usein vain joitakin kilometrejä.

Lausunnoissa edellytetyt näkökohdat huomioiden Liikenne- ja viestintäministeriö pitää hallituksen esitykseen sisältyvää 60 kilometriä tunnissa – rajaan perustuvaa ehdotusta edelleen perusteltuna.

Voimassa olevassa laissa kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä säädetään yksityiskohtaisesti eräistä **tavarankuljetuksista, jotka on vapautettu luvanvaraisuudesta.** Näiden vapautusten on oltava linjassa EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen kanssa, eli vapautukset voivat koskea vain Suomen sisäisiä kuljetuksia, joilla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutuskuljetettavien tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi. Liikennekaaren valmistelussa on katsottu, että tätä sinänsä melko vakiintunutta yksityiskohtaista luetteloa ei ole tarvetta sisällyttää itse lakiin, vaan näistä poikkeuksista voidaan säätää asetuksella. Näin voidaan lainsäädäntömenettelyä kevyemmällä menettelyllä tarvittaessa tehdä muutoksia. SKAL ja Logistiikkayritysten Liitto ry ovat katsoneet, että poikkeuksista luvanvaraisuuteen olisi säädettävä laissa. **Liikenne- ja viestintäministeriö kuitenkin katsoo, että poikkeamismahdollisuus on laissa jo selkeästi rajattu. Myöskään perustuslakivaliokunta ei ole nähnyt tässä säännöksessä ongelmaa.**

Tällä hetkellä lupavaatimuksesta on vapautettu mm. eräät koneurakointiin ja tien ja kadun hoitoon liittyvän maa-aineksen, veden suolan tai muun vastaavan aineen levittämiseen liittyvät kuljetukset, maa-, metsä-, eläin-, riista- tai kalatalouden kuljetukset traktorilla, ruumiinkuljetukset ja liikenneturvallisuutta vaarantavien rikkoutuneiden ajoneuvojen siirto tieltä lähimpään turvalliseen paikkaan. Listaa tarkasteltaessa jää epäselväksi esimerkiksi, miksi rikkoontunut ajoneuvo on mainittu ainoana esineenä, joka liikenneturvallisuutta vaarantavana voitaisiin siirtää lähimpään turvalliseen paikkaan (esimerkiksi tielle kaatuneen puun, rikkoutuneesta ajoneuvosta tielle kaatuneen kuorman). **Liikenne- ja viestintäministeriö pitäisi tarkoituksenmukaisena, että näihin poikkeuksiin voitaisiin harkita tarkistuksia valtioneuvostossa ilman, että koko lainsäädäntökoneistoa kaikessa laajamittaisuudessaan tarvitsee käynnistää.**

Finanssialan keskusliitto (FK) on nostanut esille kysymyksen siitä, pitäisikö henkilö-, tavara- ja taksiliikennelupia myönnettäessä kriteereissä huomioida myös liikennevakuutusmaksujen laiminlyönti. Tämä asia oli esillä hallituksen esityksen valmistelussa. Hallituksen esityksen perusteluissa on nimenomaisesti todettu, että liikennevakuutusmaksujen laiminlyönti voi olla sellainen seikka, joka osoittaa hakijan sopimattomaksi harjoittamaan luvanvaraista toimintaa. **Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä tarpeellisena muuttaa hallituksen esitystä tältä osin.**

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Taksiliikennelupa ja liikenneturvallisuus (II osan 1 luvun 2 §)

Helsingin Taksi-Data oy on esittänyt, että taksipalvelun tuottaminen rajataan tapahtuvaksi ainoastaan M1-luokan ajoneuvoilla.

FK on kiinnittänyt huomiota, että taksiliikennepalveluissa käytettävissä olevan kaluston valikoima laajenee (taksiliikenteen harjoittaminen olisi sallittua henkilö-, paketti- ja kuorma-auton lisäksi kolmipyörällä tai kevyellä tai raskaalla nelipyörällä). FK on tuonut esille sen, että korilla suojaamattomissa ajoneuvoissa on muita ajoneuvoja suurempi vammautumisriski, mikä voi korostua taksiliikennekäytössä johtuen kuljetettavien henkilöiden lukumäärästä sekä turvavarusteiden, kuten lainakypärän huonosta istuvuudesta. Myös mopoautossa henkilön vammautumisriski on merkittävästi henkilöautojen riskiä suurempi.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että näiden ajoneuvojen käyttöä yleisessä tieliikenteessä on pidetty sallittavana, vaikka niiden käyttäjäturvallisuuteen liittyvät kysymykset ovat tiedossa. Ministeriö huomauttaa kuitenkin, että 85 %:ssa mopoautojen aiheuttamista onnettomuuksista kuljettaja on ollut alle 18-vuotias, kun taas taksiliikenneluvan saamisen ehtona on aina vähintään vuosi aiemmin suoritettu b-luokan ajokortti. Liikenne- ja viestintäministeriön arviona on, että tämäntyyppisten ajoneuvojen kysyntä taksiliikennepalveluissa jää hyvin vähäiseksi ja keskittynee lähinnä poikkeusluontoisiin kuljetuksiin. Liikenne- ja viestintäministeriö ei ole pitänyt tarpeellisena kieltää näiden ajoneuvojen käyttöä taksiliikenteessä.

Taksiliikenneluvan myöntäminen ja sijoittautumisvapaus EU:ssa (II osan 1 luvun 4 §)

Työ- ja elinkeinoministeriö on kiinnittänyt huomiota taksiliikenneluvan myöntämisedellytyksiin sisältyvään vaatimukseen siitä, että luvanhakijalla olisi oltava tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka Suomessa. Työ- ja elinkeinoministeriö pitää mahdollisena, että kyseessä on Euroopan Unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 49 ja 54 artiklojen vastainen sijoittautumisvapautta loukkaava säännös.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että taksiliikenteestä ei ole unionitasoista sääntelyä ja toiminta on useissa maissa kansallisesti säänneltyä ja luvanvaraista. EU:n liikenteenharjoittaja-asetus määrittelee toimintaa luvat myöntäväksi viranomaiseksi sen valtion viranomaisen, jossa toimijalla on tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka. Tällä säännöksellä halutaan asetuksessa turvata tehokas valvonta. Liikennekaaren säännöksellä on sama tavoite. Liikennekaaressa on haluttu käyttää samaa muotoilua kuin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa, jotta toimipaikan asianmukaisuutta voitaisiin arvioida samoin kriteerein. EU:n toimivallassa olevien kysymysten osalta EU:ssa voidaan hyväksyä kansallinen lisäsääntely tilanteissa, joissa tähän on hyväksyttäviä, kansallisia perusteita. Suomalaisen taksiliikenteessä erityisenä kansallisena perusteena sille, että toimijan edellytetään olevan sijoittunut Suomeen, voitaisiin pitää toimijoiden tehokkaan valvon-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

nan tärkeyttä ottaen huomioon taksiliikenteen poikkeuksellisen merkityksen erityisryhmien kuljetuspalvelujen tuottamisessa.

Työ- ja elinkeinoministeriö on kuitenkin kiinnittänyt huomion siihen, että lakiesitys sisältää jo vaatimuksia kuljettajille sekä vaatimuksen kuljetustoimintaan käytettävien autojen rekisteröinnistä Suomeen. Näin ollen työ- ja elinkeinoministeriö ei näe riskiä epäterveen kilpailun syntymisestä muiden EU-maiden toimijoiden taholta, vaikka pysyvän ja tosiasiallisen toimipaikan vaatimusta ei laissa asetettaisi.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää toki mahdollisena, että sijoittautumisvaatimus riitautetaan oikeudessa, mutta asiaa kokonaisuutena arvioiden ei pidä tarpeellisena sijoittautumista (toimipaikkaa) koskevan vaatimuksen poistamista.

Luonnollisen henkilön hyvä maine (II osan 1 luvun 6 §)

Autoliikenteen työnantajaliitto ry ja AKT ovat esittäneet, että luonnollisen henkilön hyvämaineisuutta koskevaa pykälää olisi täydennettävä niin, että viimeisen viiden vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistus estäisi pitämästä henkilöä tarkoitetulla tavalla hyvämaineisena.

Ehdotuksen mukaan hyvämaineiseksi ei katsota henkilöä, joka on viimeisen kahden vuoden aikana tuomittu vankeusrangaistukseen. Tämän lisäksi pykälä määrittää useita muita tilanteita, joissa henkilöä ei ole pidettävä hyvämaineisena (kuten useat yritystoiminnan harjoittamiseen liittyvät rikolliset teot ja EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksessa tarkoitetut vakavat rikkomukset). **Liikenne- ja viestintäministeriö pitää nyt ehdotettua säännöstä kohtuullisena erityisesti ne bis in idem –periaatteen valossa.**

Joissain yhteyksissä on herännyt kysymys EU-asetuksen säännöksen sovellettavuudesta kansalliseen taksiliikenteeseen. Raskaampaan liikenteeseen sovelletaan toki monia sellaisia säännöksiä, joita kotimaisessa taksiliikenteessä ei noudateta (esimerkiksi kuljettajien ajo- ja lepoajat). Valmistelussa on kuitenkin lähdetty siitä, että eri toimintamuotoihin sovellettaisiin mahdollisimman pitkälti samoja sääntöjä. Piittaamattomuus raskasta liikennettä koskevista säännöksistä kertoo henkilön yleisestä piittaamattomuudesta omaa ammattitoimintaansa koskevista säännöksistä. Ei voida pitää toivottavana, että taksiliikenteessä sovellettaisiin kevyempiä vaatimuksia niin, että sellaiset henkilöt, jotka eivät enää olisi oikeutettuja raskaamman liikenteen harjoittamiseen, siirtyisivät taksiliikenteen puolelle.

Taksiliikenneluvan voimassaolo, muuttaminen ja uusiminen (II osan I luvun 8 ja 9 §)

Hallituksen esityksessä esitetään että henkilö- ja tavaraliikenneluvat olisivat voimassa 10 vuotta kerrallaan ja taksiluvat toistaiseksi. Taksiliitto on esittänyt, että myös taksiliikenneluvat olisivat voimassa vain 10 vuotta kerrallaan. Se katsoo, että tämä olisi yhdenmukaisuuden ja ajantasaisuuden sekä lupaehtojen ajoittaisen tarkastuksen vuoksi eduksi, jos myös taksiliikenneluvat olisivat voimassa määräajan.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että henkilö- ja tavaraliikennelupien määräaikaisuus perustuu EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen. Ministeriö kiinnittää tässä huomiota tavoitteeseen vähentää toimijoiden hallinnollista taakkaa, joka pitää sisällään myös ajatuksen siitä, että toimijoiden olisi annettava sama tieto vain kerran. Se ei sen vuoksi pidä tarpeellisena asettaa määräaikaisuusvaatimusta luvalle toiminnassa, jossa palveluja koskevat olennaiset tiedot (mm. hinta- ja saatavuustiedot sekä esteettömyystiedot) on pidettävä ajantasaisina saatavilla avoimen rajapinnan kautta (liikennekaaren III osan 2 luvun 1 §), ja kun tätä säännöstä täydentää vielä viranomaisen oikeus tarkastaa toimintaa ja saada siitä tietoja (IV osan luvun 1 ja 2 §), **ministeriö katsoo viranomaisen käytettävissä olevien tietojen ajantasaisuuden ja viranomaisvalvonnan tulevan huomioiduksi asianmukaisella tavalla toistaiseksi voimassa olevien lupien järjestelmässä. Henkilö- ja tavaraliikennelupia ei ole mahdollista säätää toistaiseksi voimassaoleviksi, koska niissä on huomioitava EU-lainsäädäntö.**

Taksiliitto on kiinnittänyt huomioita myös luvan muuttamista ja uusimista koskevaan 9 §:ään, joka koskee siis taksiliikenneluvan lisäksi myös henkilöliikenne- ja tavaraliikennelupaa. **Taksiliitto on oikeassa todetessaan, että toistaiseksi voimassa olevaa lupaa ei ole tarvetta uusia. Tämän huomioimiseksi pykälä voitaisiin selkiyttää kuulumaan seuraavasti**:

> *Taksi-, henkilö- ja tavaraliikennelupaa voidaan muuttaa tai* ***henkilö- ja tavaraliikenne****lupa uusia Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtävästä hakemuksesta. Luvan uusimiseen sovelletaan mitä luvan myöntämisestä säädetään. Luvan muuttamisessa on huomioitava 3 – 7 §:ssä säädetyt luvan myöntämisen edellytykset siltä osin kuin niillä on vaikutusta luvan muuttamiseen.*

Taksiliitto on kommentoinut myös ehdotetun 9 §:n 3 momenttia, jossa velvoitetaan luvan haltija ilmoittamaan luvan myöntämisen edellytyksissä tapahtuneista muutoksista. Kyseessä on tavanomainen luvanvaraiseen toimintaan liittyvä säännös. Taksiliitto kysyy, odotetaanko luvan haltijan ilmoittavan seikkoja, jotka voisivat johtaa luvan peruuttamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tyypillisenä esimerkkinä momentissa tarkoitetusta tilanteesta voisi olla esimerkiksi liikenteestä vastaavan henkilön vaihtuminen, jolloin uuden liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuuden varmistaminen on ajankohtaista.

Tavarankuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuus (liikennekaaren II osan 1 luvun 12 §)

Autoliikenteen työnantajaliitto ry ja AKT ovat katsoneet, että tilaajan selvitysvelvollisuutta koskevat säännökset olisi ulotettava koskemaan myös henkilökuljetuksia, tilaajan velvollisuudet ulotettaisiin koskemaan myös 2 - 3,5 tonnin kokonaismassaisilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä suoritettavia kuljetuksia (mm. pakettiautotoimijoiden rekisteröinti), kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuuden valvontaa suorittaviin viranomaisiin lisättäisiin työsuojeluviranomaiset ja liikennelupavaatimusten ulkopuolisten yritysten raja-arvo säilytettäisiin ensisijaisesti nykyisenä 7 5000 eurona tai toissijai-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

sesti nostettaisiin tilaajavastuulain 9 000 euroon ja kuljetuksen tilausrikkomuksen rangaistuskynnystä ei nostettaisi vaan se säilytettäisiin samana kuin nykyinen tavaraliikennelain 32 §:n 3 momentti.

Liikennekaaressa ei ole ehdotettu muutoksia tavarankuljetuksen tilaajanvastuun osalta, vaan säännökset vastaavat voimassa olevan tavaraliikennelain tilaajan selvitysvelvollisuutta. Voimassa olevan tavaraliikennelain tilaajan selvitysvelvollisuutta koskevien vaatimusten tarkoituksena on ollut erityisesti puuttua laittomaan kabotaasiin ja harmaaseen talouteen. Tarkoituksena on ollut korostaa kuljetuksen tilaajien ja välittäjien vastuuta siitä huolehtimisesta, että kuljetusten suorittajilla on tarvittavat luvat. Autoliikenteen työnantajaliitto ry ja AKT eivät ole asian valmistelun aikana järjestetyllä lausuntokierroksella esittäneet tavarankuljetuksia koskevan tilaajavastuun ulottamista henkilönkuljetuksiin **eikä asia muutoinkaan ole noussut valmistelussa ongelmana esille. Tällainen muutos edellyttäisi asianmukaisen valmistelun, jossa kuultaisiin kaikkia niitä tahoja, joita muutos koskisi.**

Tilaajavastuun ulottamista 2 – 3,5 tonnin ajoneuvoilta tilattaviin kuljetuspalveluihin ei ole esityksessä pidetty perusteltuna, koska jatkossa kyse ei olisi luvanvaraisesta tavarankuljetuksesta. Kuljetuksen tilaajalle ei pidetty tarpeellisena asettaa samanlaista velvollisuutta lupavaatimuksen selvittämiseen kuin silloin, kun kyse on rekisteröitymisvelvollisuudesta.

Työsuojeluviranomaisten lisäämisestä kuljetuksen tilaajan selvitysvelvollisuuden valvontaa suorittaviin viranomaisiin ei ole noussut asian valmistelussa noussut aiemmin esille. Kyse olisi uuden valvontatehtävän antamisesta viranomaiselle, eikä asiaan voida ottaa kantaa ennen kuin siitä on keskusteltu kyseisten viranomaisten kanssa sekä niistä vastaavan valtiovarainministeriön kanssa.

Myöskään liikennelupavaatimusten ulkopuolisten yritysten raja-arvon nostaminen 10 000 euroon ei ole noussut valmistelussa esille. Kuljetuksen tilaajat, jotka toimintansa vuoksi tietävät tai joiden pitäisi tietää, että kyseessä ei ole liikennelupavaatimuksesta vapautettu liikenne, eivät voi vedota vilpittömän mielen suojaan. Tällaisia kuljetuksen tilaajia olisivat lähinnä ammattimaisesti tavarankuljetusta järjestävät elinkeinonharjoittajat, joiden jo tehtäviensä perusteella voisi olettaa olevan tietoinen liikennelupaa koskevista säännöksistä, kuten esimerkiksi ammattimaiset kuljetusten välittäjät. Tällaisten kuljetusten tilaajien osalta 10 000 euron raja useimmiten ylittyy.

SHLL on katsonut, että tilaajan selvitysvelvollisuutta koskeva säännös ei kuuluisi liikennekaareen, vaan tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annettuun lakiin (1233/2006, jäljempänä tilaajavastuulaki). Tilaajan olisi helpompi löytää velvoitteensa tilaajaa koskevasta yleislaista kuin erillisestä liikenteen säännöksestä. Liikenne- ja viestintäministeriön alustava näkemys on, että myös tämä ratkaisu olisi mahdollinen. Säännöksen siirtäminen tilaajavastuulakiin toisi työsuojeluviranomaiset säännöksen valvontaviranomaiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

SHLL on joka tapauksessa katsonut, että **tilaajavastuu pitäisi rajoittaa Suomen sisäisiin kuljetuksiin**, koska muissa EU-maissa ei ole vastaavaa lainsäädäntöä. Vaatimus aiheuttaa suomalaiselle kansainvälisen kuljetuksen tilaajalle ylimääräistä ja turhaa hallinnollista taakkaa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että pykälän muotoilu perustuu voimassa olevaan lakiin kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä, eikä asia ole noussut lausuntokierroksella esille. **Säännöksen taustalla on muun muassa harmaan talouden torjunta. Säännöksen muuttaminen edellyttäisi jatkokeskusteluja muun muassa valtioministeriön hallinnonalan kanssa ja asiaa voidaan tarkastella liikennekaaren toisessa vaiheessa.**

Välityspalveluiden tarjoajan velvollisuudet (liikennekaaren II osan 1 luvun 13 §)

Välityspalvelujen tarjoajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuutta koskevaa pykälää ovat kommentoineet muun muassa Taksiliitto, SHLL, Helsingin Taksi-Data oy, Autoliikenteen työnantajaliitto ry ja AKT ja Uber). Uberia lukuun ottamatta muut lausunnonantajat ovat pohtineet, miten välityspalvelun tarjoaja saa korvaukset tietoonsa, jos se ei hoida maksuliikennettä. Uber puolestaan on toivottanut säännöksen tervetulleeksi ja toteaa, että ehdotus on samankaltainen muiden Euroopan maiden lähestymistapojen kanssa, jossa nykyaikaista liikennesääntelyä on valmisteltu (esimerkiksi Liettua ja Viro).

Pykälän tavoitteena on ollut luoda uusi toimintamalli Verohallinnon tueksi. **Tarkoituksena on ollut, että välityspalvelun tarjoajat ilmoittavat verottajalle tiedot niistä korvauksista, jotka ovat kulkeneet välityspalvelun tarjoajien kautta. Taksiliitto on aivan oikein huomauttanut, ettei välityspalvelun tuottajalla ole mahdollista välittää Verohallinnolle tietoa sellaisesta maksuliikenteestä, joka ei kulje sen kautta. Jos pykälän sanamuotoa pidetään tältä osin epäselvänä, voidaan sitä tarkistaa.**

SHLL on puolestaan esittänyt, että välityspalvelun tarjoajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus rajattaisiin koskemaan **vain Suomen sisäisiä kuljetuksia**. Esityksen perustelut jäävät hieman epäselviksi. Liikenne- ja viestintäministeriö ei näe tarvetta tällaiselle velvollisuuden rajaamiselle. **Säännöksellä on tarkoitus tukea sitä, että Verohallinto saa sellaisilta Suomessa verovelvollisilta toimijoilta oikeat tiedot toiminnastaan.**

Liikenteessä käytettävä ajoneuvo (liikennekaaren II osan 1 luvun 15 §)

Taksiliitto, SKAL, Autoliikenteen työnantajat ry ja AKT ovat esittäneet tarkennuksia liikenteessä käytettävää ajoneuvoa koskevaan pykälään. Finanssialan keskusliitto (FK) on kiinnittänyt huomiota rekisteritietojen todenmukaisuuden merkitykseen. FK on esittänyt, että pykälään tarkistettaisiin niin, että palveluntarjoajan olisi huolehdittava siitä, että sen liikenteessä käyttämä ajoneuvo on rekisteröity rekisterissä luvanvaraiseen käyttöön. **Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Suomessa käytettävien ajoneuvojen rekisteröinnistä säädetään jo ajoneuvolaissa, ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa ja autoverolaissa.** Laissa ajoneuvoliikennerekisteristä edellytetään jo, että rekisteriin on ilmoitettava ajo-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

neuvon käyttötarkoitus. **Ministeriön näkemyksen mukaan vaatimusten toistaminen hieman eri sanoin liikennekaaressa ei tuo lisäarvoa, vaikkakin FK:n esitys yhtenäistäisi tapaa, jolla ilmoitus rekisteriin tehtäisiin. Ministeriön näkemyksen mukaan FK:n esittämä muotoilu on merkittävästi selkeämpi kuin nykylain mukainen ilmaus ”ammattimaisessa liikenteessä käytettävä”.**

Henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoiden käytössä olevista ajoneuvoista säädetään EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 5 artiklan b-kohdassa, joten näiden luvanhaltijoiden osalta pykälä on informatiivinen. SKALin ehdotuksen mukaisesta ajoneuvon hallinnasta on säädetty edellä mainitussa artiklassa, eli kyseessä olisi EU:n toimivallassa olevasta kysymyksestä säätämisestä päällekkäin kansallisesti.

Taksiliitto on kiinnittänyt huomiota myös pykälän toiseen momenttiin, joka oikeuttaa poikkeamaan 1 momentin vaatimuksista. Tämä momentti tulisi sovellettavaksi lähinnä tilanteissa, jossa ajoneuvoa käytettäisiin maahantuonnin jälkeen käyttöönottoilmoituksen perusteella autoveropäätöstä ja rekisteröintiä odoteltaessa edellä mainittujen säädösten mukaisesti.

Taksiliiton mukaan sen esittämä muutos varmistaisi, että liikennelupia ei luovutettaisi toisen toimijan käyttöön suoraan eikä välillisesti. Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että taksiliikennelupa myönnetään luonnolliselle henkilölle tai yritykselle, ei ajoneuvolle.

Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset (liikennekaaren II osan 3 luvun 1 ja 2 §)

Sisäministeriö on esittänyt harkittavaksi, että luvan saamisen esteenä olisivat nyt esitettyjen tekojen lisäksi rikoslain 28 luvun omaisuusrikokset, 31 luvun 1 §:n mukainen ryöstö ja 32 luvun kätkemisrikokset. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että nyt ehdotettu säännös on rikoslakiviittausten osalta jo kattavampi kuin voimassaoleva taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annettu laki. Voimassa olevassa laissa on perusoikeuksien näkökulmasta epätäsmällisiä ja epäselviä viittauksia, joiden mukaan ajoluvan myöntämisen estäisi myös muu rikos, joka osoittaisi hakijan ilmeisen sopimattomaksi toimimaan taksinkuljettajana. Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan keskeistä on, että perusteet luvan myöntämiselle ja sen pitämiselle voimassa on selkeästi määritelty säännöksen yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi ottaen erityisesti huomioon, että sopivuutta ajoluvan haltijaksi esitetään arvioitavaksi sekä Liikenteen turvallisuusvirastossa että eri poliisilaitoksissa ympäri Suomea. **Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan sisäministeriön esitys täyttää täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset.**

Taksiliitto on esittänyt, että taksinkuljettajalta edellytettäisiin ajoluvan saamiseksi viranomaisen järjestämän kokeen suorittamista hyväksytysti. Taksiliitto katsoo, että kokeen sisältöä koskevat vaatimukset löytyvät jo voimassa olevasta laista. Helsingin Taksi-Data oy on ehdottanut, että laissa säädettäisiin kuljettajan kielitaidosta siten, että kuljettaja hallitsee asiakaskommunikaatioon tarvittavan suomen kielen taidon, joka on tarvittaessa yleisellä kielikokeella todennettava.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että taksinkuljettajalta edellytettävään osaamiseen vaikuttaa yleisen asiakaspalveluosaamisen ja erilaisten matkustajien kohtaamiseen liittyvän osaamisen lisäksi se, millä kalustolla taksiliikennepalvelua tarjotaan, missä palvelua tarjotaan ja kenelle palvelua tarjotaan. On tärkeää, että taksinkuljettaja perehdytetään tehtäväänsä asianmukaisesti. Esimerkiksi kielitaidon osalta tällä hetkellä mittarina on taksinkuljettajan kokeen suorittaminen – arvioidaan, että henkilö, joka kykenee suoriutumaan kokeesta suomen tai ruotsin kielellä, kykenee myös tuottamaan taksipalvelun asianmukaisesti. Helsingin Taksi-Data oy:n ehdotus olisi merkittävä tiukennus nykytilaan ja ristiriidassa kielilain vaatimusten kanssa. Taksiliikenteen harjoittaminen on palveluammatti. Jokaisen yrittäjän intressissä on tarjota asiakkaalle niin hyvää palvelua, että asiakas säilyy asiakkaana. **Tämän vuoksi taksipalvelun laatuun liittyvät vaatimukset on kirjoitettu luvanhaltijan velvollisuuksiin. Luvanhaltija vastaa puolestaan siitä, taksinkuljettaja hoitaa tehtävänsä asianmukaisesti.**

Vielä todettakoon, että nykytilanteessa taksi tilataan käytännössä aina taksinvälityskeskuksen kautta, jolloin kuluttajalla ei pääsääntöisesti ole ennen taksin saapumista etukäteen tietoa siitä, minkä yrittäjän taksi palvelun hänelle tarjoaa. Näin ollen asiakaskokemukset eivät yleensä yhdisty yksittäiseen yritykseen, vaan taksiliikennepalveluntarjoajiin kokonaisuudessaan. Jatkossa asiakkaiden on paremmat mahdollisuudet valita haluamansa taksiyrityksen palvelut, jolloin palvelun laadun merkitys kilpailutekijänä korostuu.

Taksiliitto on esittänyt, että taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolosta olisi säädettävä tarkemmin ottaen huomioon, että ajokortti myönnetään 68 vuoden iästä alkaen kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ajoluvan voimassaolo edellyttää voimassa olevaa ajo-oikeutta ja säädettyjen terveysvaatimusten täyttämistä. **Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä tarpeellisena erikseen säätää, että terveysvaatimusten voimassaolo on tarkistettava 68 vuotta täyttävien osalta kahden vuoden välein, koska tämä seuraa jo ajokorttilaista.**

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa tässä yhteydessä, että se on selvittämässä yhteistyössä oikeusministeriön kanssa, pitäisikö tässä rikosrekisterin ohella viitata myös sakkorekisteriin. Voimassa olevassa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa viitataan vain rikosrekisteriin.

Henkilöliikennepalveluja koskeva tiedonantovelvollisuus (liikennekaaren III osan 1 luvun 1 §)

Taksiliitto on arvostellut tätä pykälää epätäsmälliseksi. Taksiliitto on kysynyt, miksi matkustajan saatavilla olisi oltava tieto siitä, tarjotaanko kuljetuspalvelua luvan nojalla vai onko kuljetuspalvelu vapautettu luvanvaraisuudesta. On totta, että tämän säännöksen merkitys jää hyvin vähäiseksi, kun luvanvaraisuutta koskevia poikkeuksia hallituksen esityksen viimeistelyn yhteydessä karsittiin.

Taksiliitto on samoin kyseenalaistanut vaatimuksen ilmoittaa pääasiallinen toiminta-alue. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo vaatimuksen tuottavan lisäarvoa, koska sen valossa voidaan myös arvioida luvan haltijan toimin-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

taa. Esimerkiksi, jos luvan haltija on ilmoittanut toiminta-alueekseen tiettyjen kuntien alueen eikä hän yksittäiselle asiakkaalle tuolla alueella suostu kyytiä tarjoamaan, on kyydin tarjoamisesta kieltäytymiselle löydyttävä muu hyväksyttävä peruste kuin tilattu reitti. Velvoite mahdollistaa myös markkinatilanteen paremman seurannan.

Taksiliitto on edelleen esittänyt että tiedonantovelvollisuutta koskeva poikkeus, jossa vapautettaisiin tietojen luovuttamisesta matkustajalle sähköisessä muodossa yritykset, joiden pienen koon tai toiminta-alueen johdosta vaatimus ei ole tarkoituksenmukainen eikä kohtuullinen. Tieto olisi kuitenkin toimitettava kirjallisessa muodossa. On totta, että tällaiset tilanteet olisivat jatkossa hyvin poikkeuksellisia. Liikenne- ja viestintäministeriö näkee ehdotuksen kuitenkin perusteltuna hyvin pienimuotoisessa paikallisessa toiminnassa eikä näe sen kuitenkaan vääristävän markkinoita.

Sosiaali- ja terveysministeriö on lausunnossaan tarkastellut esitystä erityisesti esteettömien liikennepalvelujen saatavuuden osalta. Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että liikennekaaren mukaan taksiliikennettä tarjotessa on huomioitava matkustajien toimintarajoituksista aiheutuvat erityiset tarpeet ja että taksikaluston esteettömyyttä ja turvallisuutta koskevia teknisiä vaatimuksia ei ole kumottu.

Sosiaali- ja terveysministeriön lausunnossa kiinnitetään muun muassa huomiota palveluja koskevien tietojen saatavuuteen. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että esityksessä on monella eri tavalla parannettu esteettömyystietojen saatavuutta nykytilaan verrattuna. Palvelujen esteettömyydestä on tiedotettava sähköisesti matkustajille ja esteettömyystiedot ovat olennaisia tietoja, joiden on oltava saatavilla avoimien rajapintojen kautta. Tiedottamisesta voi lisäksi mainita, että liikenne- ja viestintäministeriö laatii parhaillaan toimenpideohjelmaa liikenteen ja viestinnän digitaalisten palvelujen esteettömyydestä.

Sosiaali- ja terveysministeriö on lausunnossaan arvioinut, että taksiliikenteessä käytettävissä olevan kaluston monipuolistuminen tulisi todennäköisesti vaikeuttamaan toimintakykyrajoitteisten henkilöiden osalta taksin saatavuutta ja toteaa, esityksen lähtevän siitä, että jää henkilön oman toiminnan varaan varmistaa taksia tilattaessa ajoneuvon soveltuvuus hänen liikkumiseensa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa ensinnäkin, ettei kaikki tällä hetkellä käytössä oleva taksiliikenteen kalusto ole kaikille toimintarajoitteisille soveltuvaa, joten tälläkin hetkellä henkilö, joka toimintarajoituksistaan johtuen ei voi käyttää esimerkiksi tavallista henkilöautoa, joutuu etukäteen varmistamaan ajoneuvon soveltuvuuden. Päinvastoin, koska liikennekaaressa lisätään tiedonantovelvollisuuksia ja tiedon avaamista esteettömyystietojen osalta, uudistuksen voidaan arvioida parantavan toimintarajoitteisten henkilöiden tiedonsaantimahdollisuuksia ja parhaiten soveltuvan kaluston löytymistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei näe riskiä siitä, että esteettömän ajoneuvokaluston tarjonta heikkenisi ottaen huomioon, että erilaiset toimintarajoitukset ovat usein juuri peruste taksiliikenteen palvelujen

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

käyttämiselle ja toimintarajoitteiset henkilöt ovat toimijoille aivan keskeinen asiakasryhmä. Alueilla, joilla taksipalveluita ei toimivaltaisten viranomaisten mielestä ole riittävästi, voidaan soveltaa PSA-menettelyjä ja hankkia taksiliikennettä avoimena, joukkoliikenteeseen verrattavana liikenteenä ja asettaa sille laatua koskevia vaatimuksia. Myös muissa yhteiskunnan korvaamiin kuljetuksiin liittyvissä kilpailutuksissa kuten vammaispalvelulain mukaisissa hankinnoissa voidaan esteettömyystarpeet ottaa erityisesti huomioon. Hankinnoissa on vastaisuudessa hyvä kiinnittää erityistä huomiota kaluston teknisiin vaatimuksiin. Hankinnoissa voidaan myös vaatia näyttöä siitä, että kuljettajalla on riittävä ammattitaito palvella vammaisia asiakkaita.

Taksiliikennepalveluissa käytössä olevat maksutavat (III osan 1 luvun 2 §)

Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FICOM ry on korostanut, että käytössä olevat uudet ja tulevat maksutavat olisi hyväksyttävä käteisen ja yleisimpien maksukorttien ohella ja on esittänyt tätä korostavaa tekstimuutosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että säännöksen nykyinen sanamuoto mahdollistaa käytössä olevien ja tulevien maksutapojen hyväksymistä. Ministeriö ei pidä teknologianeutraaliuden vastaisena rajausta, jonka mukaan matkustajaa ei voi edellyttää maksavan muulla kuin käteisellä tai yleisimmillä matkakorteilla, jollei matkustaja ole tilauksen tai varauksen yhteydessä hyväksynyt muuta selkeästi määriteltyä maksutapaa.

Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu (III osan 1 luvun 3 §)

Taksiliiton näkemyksen mukaan hintasääntely ei sovi markkinaehtoiseen toimintaan. Taksipalveluiden osalta esityksen valmistelussa niin monet tahot alleviivasivat hintoihin puuttumismahdollisuuden tärkeyttä, että liikenne- ja viestintäministeriö katsoo hintoihin puuttumismahdollisuuden antavilla säännöksillä olevan vahva yhteiskunnallinen tarve. Taksiliitto on edelleen todennut, ettei hintasääntelyä pidä jättää Liikenteen turvallisuusviraston harkintaan.

Perustuslakivaliokunta on omassa lausunnossaan katsonut, että hintasääntelylle on olemassa hyväksyttävät perusteet eikä sääntelyä voida pitää kohtuuttomana omaisuuden suojan ja sopimusvapauden rajoituksena. Se on myös katsonut, että sääntelyn perusteet on määritelty riittävän täsmällisesti. Perustuslakivaliokunta on kuitenkin katsonut, että esitetyn sääntelyn asiallinen merkitys ja vaikutukset puoltaisivat kokonaishintaa ja enimmäishintaa koskevien tarkempien säännösten antamista valtioneuvoston asetuksella. Perustuslakivaliokunta on lisäksi kiinnittänyt huomiota siihen, että enimmäishinnan osalta on edellytetty, että sitä olisi tarkasteltava vuosittain, mutta kokonaishinnan osalta vastaavaa säännöllistä tarkastelua ei ole edellytetty. Perustuslakivaliokunta on sen vuoksi esittänyt, että III osan 1 luvun 3 §:n 3 momentti täydennettäisiin saman säännöksen 5 momentin kaltaiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että se on valmistelussa arvioinut, että enimmäishinta ja kokonaishinta voitaisiin jättää viranomaismääräyksin vahvistettaviksi. Määräyksenantovaltuudet ovat tarkasti määritellyt, ja Liikenteen turvallisuusviraston liikkumavara määräysten antamisessa on vähäinen. Määräysten antaminen on teknisluonteista ja ne annetaan tarkkojen kriteerien pohjalta. Sen vuoksi määräystä pidetään hinnoittelusääntelyssä parempana instrumenttina kuin asetusta, jonka käsittely on hitaampaa ja jossa vallitseva poliittinen tilanne ohjaa ratkaisuja vahvemmin kuin määräysprosessissa. Vastaavankaltaista hintasääntelyä on viestinnän sektorilla jo delegoitu virastotasolle. Tietoyhteiskuntakaaressa annetaan Viestintävirastolle mahdollisuus asettaa telemarkkinoilla huomattavan markkinavoiman yrityksen tuotteelle tai palvelulle enimmäishinta, jos yritys aiheuttaa muuten toiminnallaan vakavaa haittaa markkinoilla. **Koska hintasääntelyn purkaminen on herättänyt valmistelussa erityistä huolta, ministeriö on pitänyt asetuksenantovaltuutusta parempana määräyksenantovaltuutta, jotta taksiliikennettä aktiivisesti valvova viranomainen voisi nopeasti vastata mahdollisiin ongelmakohtiin.**

Taksipalvelun virheen ja vahingonkorvauksen kattavat säännökset

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on omassa lausunnossaan tuonut esille, että se pitäisi tärkeänä saada aikaan taksipalvelun virheen ja vahingonkorvauksen kattavat säännökset liikennekaareen 2. tai 3. vaiheessa. **Liikenne- ja viestintäministeriö on keskustellut asiasta oikeusministeriön edustajien kanssa, joiden näkemyksenä on tässä vaiheessa ollut, että uuden sääntelyn vaikutuksia matkustajien asemaan on tarkoitus seurata tarkoin. Kuljetuspalveluja koskevien nimenomaisten virhesäännösten laatimista on tarkoituksenmukaista harkita yhteistyössä oikeusministeriön kanssa, kun liikennekaaren voimaantultua on saatu kuva markkinoiden kehityksestä ja mahdollisista konkreettisista kuluttajaongelmista.**

Liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot (III osan 2 luvun 1 §)

Helsingin seudun liikenne (HSL) on lausunnossaan edellyttänyt, että pykälään lisätään vaatimus ”avoimesta dokumentaatiosta”.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että sääntely on pyritty laatimaan välttäen liiallisen teknisen terminologian käyttöä, jotta se olisi mahdollisimman yleisesti ymmärrettävää. Säännöksen 2 momentin ilmauksella ”muuhun tietoaineistoon” tarkoitetaan avointa dokumentaatiota.

Posti Oy on lausunnossaan katsonut, että olennaisten tietojen määrittelyssä tulee välttää yksityiskohtaista sääntelyä. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy Posti Oy:n näkemykseen siitä, että olennaiset tiedot vaihtelevat palvelusta toiseen, minkä johdosta niistä ei ole syytä tarkemmin säätää lain tasolla, vaan valtioneuvoston asetuksella. Ministeriö on käynnistämässä sidosryhmäyhteistyötä asetuksen valmistelemisen tueksi. **Asetustasolla**

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

on kuitenkin tarpeen säätää tarkemmin joistakin keskeisiltä lain perussäännöstä täsmentävistä tiedoista, joita tietyn palvelun tarjoamiseksi ja käyttämiseksi tarvitaan, jotta rajapintojen avulla voitaisiin synnyttää riittävän yhdenmukaista, kattavaa ja käyttökelpoista liikkumispalveluita koskevaa tietoa.

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus (liikennekaaren III osan 2 luvun 2 §)

HSL on lausunnossaan korostanut, että matkustusoikeuden todentamiseen käytettävän yleiskäyttöisen teknologian valinnan on oltava liikennepalvelun tarjoajan itsensä tehtävissä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hallituksen esityksen perusteluissa annetaan asian selkeyttämiseksi esimerkkejä, millä tavoin todentaminen voidaan esimerkiksi tehdä. Laissa tai sen perusteluissa ei siis sidota palveluntarjoajan harkintavaltaa muutoin, kuin että palvelut on tarjottava myös tältä osin oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin.

Matkahuolto on halunnut varmistua, että sanottu pykälä koskee myös joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että asia on todettu säännöksen yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Yhteentoimivuuden edistäminen julkisissa hankinnoissa (IIII osan 2 luvun 3 §)

HSL on lausunnossaan on katsonut, että säännöksen sanamuoto on liian rajoittava, ja vaatinut, että laista olisi käytävä ilmi, että toimivaltainen viranomainen voi hyödyntää omaa lippujärjestelmäänsä liikennepalveluja järjestäessään.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotetussa 3 §:ssä ei ole mitään, mikä estäisi viranomaista hyödyntämästä omaa järjestelmäänsä yhtenä muiden joukossa, jos sanotussa §:ssä esitetyt vaatimukset täyttyvät. Tällöin on kuitenkin huomioitava se, että §:n 2 momentti edellyttää viranomaisen hyväksyvän kaikki sellaiset lain voimaantulon jälkeen käyttöönotettavat palveluntarjoajien käyttämät järjestelmät, jotka niin ikään täyttävät vaatimukset. Säännöksen perusteluissa on pyritty avaamaan, mitä esimerkiksi käsitetään yleiskäyttöisellä teknologialla. Kyse ei siis ole yhdestä tietystä teknisestä ratkaisutavasta.

Suomen Paikallisliikenneliitto (PLL) on ehdottanut pykälään uutta 2 momenttia, sekä muutosta nykyiseen 2 momenttiin. Muutokset antaisivat viranomaiselle mahdollisuuden järjestää lippu- ja maksujärjestelmät vapaasti haluamallaan tavalla. **Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotetut muutokset tekisivät tyhjäksi esityksen tavoitteet lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta julkisesti hankittujen liikkumispalveluiden yhteydessä.** Ehdotuksen nimenomaisena tavoitteena on, että jatkossa kaikki julkisiin hankintoihin sisältyvät lippu- ja maksujärjestelmät ovat muun muassa taustajärjestelmäpohjaisia, niissäkin tilanteissa joissa viranomaisella itsellään on jotakin roolia järjestelmän ylläpidossa tai mat-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

kustusoikeuden todentamisessa. Liikennekaaressa tavoitellaan yleisesti siirtymää järjestelmäkeskeisyydestä käyttäjäkeskeisyyteen. Nykytilassa teknisluontoiset ratkaisut (suljetuista) lippu- ja maksujärjestelmistä ovat johtaneet tilanteeseen, jossa matkustajat eivät pysty käyttämään esimerkiksi eri palveluntarjoajien palveluita hoitaakseen liikkumistarpeensa optimaalisella tavalla. Tämä tilanne pitää saada muuttumaan. Se aiheuttaa todennäköisesti viranomaisille kustannuksia lyhyellä tähtäimellä, mikä esityksen perusteluissakin on todettu, mutta jatkossa kustannukset pienenevät, kun tarve rakentaa räätälöityjä suljettuja järjestelmiä poistuu.

Paikallisliikenneliitto on toimittanut asiasta myös kattavan 31.10.2016 päivätyn lisälausunnon. Lausunnossa ei tuoda esille varsinaisesti mitään uutta edelliseen lausuntoon verrattuna, ja se perustuu nykytilan tulkintaan. Nykytilassa ” kilpailutetun liikenteen ja markkinaehtoisen liikenteen markkinat muodostavat joukkoliikenteessä omat erillismarkkinansa” ja toimivaltaiset viranomaiset näkevät roolikseen rakentaa omia lippu- ja maksujärjestelmiään. Olisi todella tärkeää, että toimivaltaiset viranomaiset mieltäisivät, että nykytilassa ei voida jatkaa, myöskään julkiselle sektorille aiheutuvien kustannusten takia.

Ihannetilassa julkisen sektorin rooliksi jää varmistaa, että palveluntarjoajien käyttämät lippu- ja maksujärjestelmät ovat yhteentoimivia. Tämä tapahtuu julkisten hankintojen yhteydessä tehtävissä määrittelyissä ehdotetun pykälän 1 momentin 2 ja 3 kohtien nojalla. Lausunnossa esitetty toteamus ”Lipputyyppien, hintojen ja lipputietojen käsittelyyn liittyvien taustajärjestelmien määrittely tilaajan toimesta on edellytys myös yhdenmukaisen kaupunkiseudun palvelukokonaisuuden järjestämiselle” on liian rajoittava, eikä vastaa ehdotusta, sillä liikennekaaren vaatimus ”hyväksyttävä kaikki sellaiset palveluntarjoajien käyttämät järjestelmät” tarkoittaa, että tilaaja määrittelee ne liityntätavat/rajapinnat ja toiminnallisuudet, jotka tarjoajan ratkaisun tulee sisältää, mutta ei saa ohjata/rajoittaa jonkin tietyn taustajärjestelmän käyttöön.

Lausunnossa myös tunnutaan olettavan, että taustajärjestelmäpohjaiset lippu- ja maksujärjestelmät olisi oltava käytössä lain voimaan tullessa. On kuitenkin huomattava, että laki koskee vasta sen voimaan tultua tapahtuvia kilpailutuksia (periaate siitä, että laki ei voi tulla taannehtivasti voimaan). Näin ollen olemassa olevia järjestelmiä ei tarvitse ryhtyä uusimaan, vaan ajatuksena on asteittain tapahtuva muutos. Taustajärjestelmäpohjaisuus ja yhteentoimivuuden vaatimus mahdollistavat modulaarisen kehittämisen, ja tulevaisuudessa myös muita kuin liikkumispalveluita (kuten esimerkiksi ruokakuljetuksia) voidaan mahdollisesti kytkeä toisiinsa, mikä mahdollistaa kuljetusten tehokkaan yhdistelemisen ja optimoinnin, ja tarkoittaa myös toimivaltaisten viranomaisten näkökulmasta suuria säästöjä.

Lausunnossa esitetään myös ajatus siitä, että valtio mahdollisesti kilpailuttaisi ja hankkisi uushankintana ELY-liikenteissä käytettävän tunnistepohjaisen lippujärjestelmän. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että mitään tällaista ei ole suunnitteilla, vaan ministeriö on ilmoittanut valtion irtautuvan Waltti –järjestelmästä 1.7.2018 mennessä. Lippu- ja maksujärjestelmien kehityksessä tavoitteena ei ole kehittää yhtä tai edes muutamia järjestelmiä, vaan tavoitteena on aikaansaada eri järjestelmien välinen yhteentoi-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

mivuus. Tätä tavoitetta varten ministeriö on käynnistämässä hankkeen, jossa haetaan yhteistyössä toimijoiden kanssa ratkaisuja myös niihin säädösten kohtiin, joihin säädöstekstissä on jätetty tarkoituksellisesti tiettyä väljyyttä, jotta voidaan hakea kustannustehokkaita tapoja toteuttaa ne (muun muassa taustajärjestelmien välisten rajapintojen määrittely silloin kun matkustusoikeus todennetaan toisen palveluntarjoajan taustajärjestelmästä). Ministeriö yhtyy lausunnossa esitettyyn näkemykseen siitä, että maaseutuliikenne ja erilaiset kuntien kuljetukset ja kutsuliikenteet olisi tarpeen kytkeä kaupunkiseutujen lippujärjestelmiin nykyistä edullisemmin laiteinvestoinnein. Myös kysymykseen siitä, mitä käytännössä voidaan tarkoittaa ”yleiskäyttöisillä teknologioilla, joihin kertalippujen validointi perustuu”, haetaan vastauksia edellä mainitussa toimijoiden yhteistyössä. Jo nyt markkinoilla on erilaisia mobiililaitteisiin perustuvia järjestelmiä, jotka ovat huomattavan ketteriä ja hankintahinnaltaan kohtuullisia.

Lausunnossa kannetaan myös huolta mahdollisista palveluntarjoajille aiheutuvista kustannuksista. On huomattava, että palveluntarjoajat itse eivät ole tällaisia huolia juurikaan ilmaisseet. Lieneekin todennäköistä, että ne näkevät muutoksen mukanaan tuomat edut selkeästi suurempina kuin haitat. Myös tältä osin on todettava, että Suomessakin on viime aikoina syntynyt tai syntymässä esimerkkejä siitä, kuinka modulaarisesti kehittyviä taustajärjestelmäpohjaisia lippu- ja maksujärjestelmiä voidaan kehittää nopeasti ja kustannustehokkaasti.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että sekä III osan 2 luvun 2 että 3 §:ssä olisi viitattava hankintalain lisäksi myös erityisalojen hankintalakiin (349/2007).

Palveluita ja rajapintoja yhdistävien palveluiden yhteentoimivuus (III osan 2 luvun 5 §)

PLL on lausunnossaan ehdottanut, että 5 §:n 2 momenttiin lisättäisiin vaatimus siitä, että myös liikkumispalveluiden tarjoajien olisi avattava matkustusoikeuden todentamisessa tarvittavat rajapinnat. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että kyseinen pykälä koskee palveluita ja rajapintoja yhdistävien palveluiden yhteentoimivuutta, ja on vaikea ymmärtää, mitä liikkumispalveluiden tarjoajat tekisivät tässä yhteydessä. Mikäli ehdotuksella tavoitellaan 2 §:ssä säädetyn lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta koskevan rajapintojen avaamisvelvoitteen laajentamista, liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kyseessä on ensimmäinen askel yhteentoimivien matkaketjujen rakentamiseksi. Jos tätä tavoitetta halutaan laajentaa esimerkiksi kaupunkipyöriin tai autonjakopalveluihin, on asiaa arvioitava myöhemmin saatujen kokemusten valossa.

Yleisiä kysymyksiä tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuutta käsittelevästä III osan 2 luvusta ja sen täytäntöönpanosta

Suomen Taksiliitto on 27.10.2016 päivätyssä muistiossaan esittänyt kysymyksiä, jotka koskevat liikesalaisia tietoja, omaisuuden suojan rajoituksia perusoikeutena sekä rajapintojen avaamisen kustannuksia ja niiden kohdentumista. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että kaikkiin näihin

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

kysymyksiin löytyy vastaukset hallituksen esityksen perusteluista. Liikesalaisia tietoja ei edellytetä annettavan rajapintojen kautta. Kyseessä on omaisuuden suojan rajoitus, mutta se on tehty tavalla, joka on tarkkarajainen ja suhteellisuusperiaatteen mukainen, ja sitä voidaan perustella painavalla yhteiskunnallisella tarpeella. Perustuslakivaliokunta ei ole lausunnossaan 46/2016 vp nähnyt tarvetta huomautuksiin. Kustannuksia on vaikea arvioida, koska ne voivat vaihdella voimakkaastikin muun muassa yrityksestä ja sen olemassa olevista teknisistä valmiuksista johtuen. Arvioitu haarukka vaihtelee sadoista satoihin tuhansiin euroihin. Tiedot tarvitsee avata kuitenkin vain kerran, minkä johdosta esimerkiksi välityspalveluiden piiriin kuuluvien ei välttämättä itse tarvitse avata tietojaan. Pienet toimijat voivat myös saada eräissä tapauksissa poikkeuksia lippu- ja maksujärjestelmärajapintojen avaamisesta, minkä lisäksi kaikki toimijat voivat hyödyntää Liikenneviraston tarjoamia työkaluja tietorajapintojen avaamisessa.

On huomioitava myös, että EU:n multimodaalimatkatietoasetus tulee vaatimaan pitkälti samojen tietojen avaamista, minkä johdosta kustannusten syntyminen saattaa lähinnä aikaistua. Etenkin lippu- ja maksujärjestelmärajapintojen avaamisesta koituvat hyödyt ja kustannukset saattavat kohdistua jonkin verran epäsymmetrisesti. Tavoitteena kuitenkin on, että liikkumispalveluiden käyttö kasvaisi merkittävästi, minkä johdosta myös avaamisvelvoitteen piirissä olevien pitäisi hyötyä. Ehdotuksessa ei myöskään edellytetä maksuttomuutta avaamiselta, eli siitä voi periä kustannuksia kohtuullisella ja syrjimättömällä tavalla.

Muutamat toimijat ovat kiinnittäneet huomiota siihen, että esityksen III osan 2 luvun säännösten vaikuttavuudessa iso merkitys on sillä, kuinka ne saadaan käytännössä täytäntöön pantua. **Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa ehdotuksen useasta kohdasta käyvän ilmi, että toimijoiden välisellä yhteistyöllä on suuri merkitys. Esimerkiksi suositeltavien käytännesääntöjen, sopimusehtojen ja teknisten standardien aikaan saaminen on suuri yhteinen ponnistus, joka tulee hyödyttämään kaikkia. Tätä yhteistyötä ollaan parhaillaan käynnistämässä.**

Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset ja siihen liittyvä asetuksenantovaltuus (III osan 4 luvun 1 §)

Perustuslakivaliokunta on kiinnittänyt huomiota valtionrahoituksen käyttötarkoituksia koskevan pykälän asetuksenantovaltuuteen. Pykälä perustuu voimassa olevaan joukkoliikennelain 45 §:ään ja siihen oli tarkoituksena tehdä ainoastaan toimituksellisia muutoksia sekä lisätä mahdollisuus liikennepalvelun käyttäjälle suunnattuun valtionrahoitukseen (palveluseteli). **Liikenne- ja viestintäministeriön tarkoituksena on, että asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä tarkasteltavana olevan pykälän 1 momentissa tarkoitetun valtionavustusmäärärahan käyttötarkoituksista ja myöntämismenettelyistä. Pykälän sanamuoto on tarkistettavissa, jos se ei nyt ilmaise riittävän täsmällisesti sitä, mitä sillä tavoitellaan**.

PLL ja Linja-autoliitto ovat kiinnittäneet huomiota tähän palvelusetelin käyttömahdollisuuden tunnistavaan säännökseen. PLL:n mielestä esityksessä ei ole huomioitu sitä, että kyse on epäsuorasta valtiontuesta liikenteenhar-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

joittajille. PLL katsoo, että esitetty uusi tukimuoto ei perustu EU:n palvelusopimusasetukseen, eikä yleisiin valtiontukia koskeviin säädöksiin ja että tämä tuki olisi lakiluonnoksesta poistettava, sillä markkinaehtoiseen liikenteeseen ei tulisi kohdentaa julkista tukea.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että julkisen liikenteen palveluseteli olisi tukimuoto, jossa liikennepalvelun käyttäjälle korvattaisiin liikennepalveluiden käytöstä aiheutuneita kustannuksia. Asiakas valitsisi itse, mihin liikennepalveluun käyttäisi tukensa. Yksin liikennekaaren pohjalta ei tällaista tukimuotoa voisi ottaa käyttöön, vaan valtion talousarviorahoituksen käyttäminen palveluseteliin edellyttäisi kirjausta valtion talousarvioon. Lisäksi tarvittaneen erillinen tukiohjelma, joka voidaan toteuttaa esimerkiksi erillisellä lailla, valtioneuvoston asetuksella tai muulla ohjeistuksella, joka on notifioitava komissiolle. Yksityiskohdista ei ole tehty päätöksiä.

Liikennekaareen nyt ehdotettava kirjaus olisi siten vain ensimmäinen askel siinä, että valtion budjettirahoitusta voitaisiin käyttää palvelusetelin kaltaiseen tukeen. Kirjaus ei siten itsessään vielä mahdollista valtion rahoittaman palvelusetelin käyttöönottoa. Kirjaus on tehty ennakoivasti, jotta liikennekaaressa säädetyt valtionrahoituksen käyttötarkoitukset eivät tulevaisuudessa estäisi mahdollista palvelusetelin toteuttamista.

Palveluseteli on alustavasti ajateltu toteutettavan siten, että alueelliset toimivaltaiset viranomaiset voisivat halutessaan ottaa palvelusetelin käyttöön alueellaan. Palveluseteliin ei varattaisi määrärahaa valtion talousarvion joukkoliikennemomentilta vaan toimivaltaiset viranomaiset voisivat käyttää heille kiintiöityä määrärahaa tai myönnettyä valtionavustusta ostojen lisäksi tai niiden sijaan palveluseteliin.

Toimivaltaiset viranomaiset voisivat tehdä yhteistyötä myös alueensa kuntien kanssa siten, että palveluseteliin käytettäisiin myös kuntien rahoitusta. Toimivaltaiset viranomaiset päättäisivät itsenäisesti palvelusetelin käytännön toteutuksesta (mukaan lukien asiakasryhmät, joille palveluseteli myönnettäisiin sekä palvelusetelin arvo) ja vastaisivat yksittäistapauksessa järjestelyn valtiontukioikeudellisesta hyväksyttävyydestä. Tavoitteena on joustavoittaa julkisen liikenteen järjestämistapoja ja luoda mahdollisuuksia erilaisille asiakaslähtöisille liikennepalveluille.

Palvelusetelin tavoitteena on mahdollistaa alueille entistä joustavampi ja paremmin tarpeisiin vastaavan liikenteen järjestäminen ja helpottaa erityyppisten palveluiden yhteensovittamista.

Liikenne- ja viestintäministeriö on alustavasti selvittänyt Euroopan unionin komissiolta, että palveluseteliin tuki-instrumenttina ei sovelleta palvelusopimusasetusta (joka koskee liikenteenharjoittajille myönnettäviä tukia) vaan tämäntyyppisen, suoraan asiakkaalle annettavan, tuen soveltuvuutta EU:n sisämarkkinoille arvioidaan unionin yleisen valtiontukisääntelyn valossa.

Valtiontukioikeudellisessa arviossa selvitetään ensin, onko kyse valtiontuesta. EU:n valtiontukisääntöjä sovelletaan, jos kaikki seuraavista valtiontu-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

en tunnusmerkeistä täyttyvät: 1) julkisia varoja kanavoidaan julkisiin tai yksityisiin yrityksiin (yrityksellä tarkoitetaan taloudellista toimintaa harjoittavia yksiköitä niiden oikeudellisesta muodosta riippumatta) 2) etu on valikoiva eli kohdistuu vain tiettyihin yrityksiin 3) toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla tuensaajaa 4) toimenpide vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Jos tuessa on kyse valtiontuesta, tulee seuraavaksi arvioitavaksi, onko valtiontuki kiellettyä vai jonkin poikkeussäännön perusteella hyväksyttyä tukea.

Linja-autoliiton palveluseteliä koskevaan lausuntoon viitaten Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennekaari koskisi nimenomaan valtion rahoituksen käyttöä eikä ulottuisi kuntien toimivallassa oleviin kysymyksiin.

Viranomaisten toimintaa koskeva IV osan 1 luku

Sisäministeriö on esittänyt, että viranomaisten toimintaa koskevassa luvussa säänneltäisiin erikseen, että poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan tämän lain noudattamista. Liikenne- ja viestintäministeriö ei näe estettä sille, että tämän kaltainen selventävä säännös lisättäisiin.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on kiinnittänyt huomion siihen, että matkustajien ja kuluttajien oikeuksia valvovia viranomaisia koskevan 8 §:n osalta tarkennettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston ja Kuluttaja-asiamiehen välistä työnjakoa. Asiasta on keskusteltu vielä tarkemmin oikeusministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön, Kilpailu- ja kuluttajaviraston edustajien kesken ja **säännöksen sanamuoto voidaan tarkistaa tavalla, joka toisi paremmin esille yhtäältä kuluttaja-asiamiehen roolin valvoa liikennekaaren säännösten noudattamista kuluttajansuojan kannalta kuluttajansuojalaissa tarkemmin säädetyllä tavalla, toisaalta kuluttajariitalautakunnan roolin yksittäisten kuluttaja-asemassa olevien taksimatkustajien valitusten käsittelyssä.** Lisäksi on huomioitava Liikenteen turvallisuusviraston rooli yleisenä liikennekaaren valvonnasta vastaavana viranomaisena sekä erikseen matkustajavalitusten käsittelijänä.

Taksiliitto on kiinnittänyt huomion siihen, että IV osan 1 luvun 12 §:n kattamat rajaliikennesopimukset on päivitettävä liikennekaaren sisällön mukaisiksi. Liikenne- ja viestintäministeriössä on asian valmistelun yhteydessä tunnistettu tämä tarve, ja tarvittavia sopimusten muutosehdotuksia ryhdytään hoitamaan heti, kun liikennekaaren sisältö vahvistuu.

Valvontaviranomaisten yleinen tiedonsaantioikeus (IV osan 2 luvun 2 §)

Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan katsonut, että liikennekaarta koskevan hallituksen esityksen IV osan 2 luvun 2 §:n 1 ja 2 momentissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien olennainen täsmentäminen ja viranomaisen tiedonsaantioikeuden rajaaminen koskemaan tehtävän kannalta välttämättömiä tietoja on edellytys lakiehdotuksen käsittelemiselle tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kyseiset momentit vastaavat täysin tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) 315 §:n 1 ja 2 momenttia. Perustuslakivaliokunta ei tietoyhteiskuntakaarta koskevassa lausunnossaan PeVL 18/2014 ole kiinnittänyt niihin huomiota. **Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa, että valiokunnan vaatimat täsmennykset voitaisiin tehdä yhdistämällä kyseiset momentit ja rajaamalla tietojen antamiseen velvoitettavien joukko niihin, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista ehdotuksessa säädetään. Näiden lukuun toimivat siis jätettäisiin pois, samoin kuin koko 2 momentti, mitkä muutokset poistavat säännöksiin liittyvät mahdolliset tulkintavaikeudet. Lisäksi säädettäisiin välttämättömyysedellytyksestä. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että säännöksen enempi rajaaminen saattaisi vaarantaa lain tehokkaan valvonnan, minkä tärkeyttä monet toimijat ovat lausunnoissaan ja lain valmistelun aikaisemmassa vaiheessa korostaneet.** Säännöstä voitaisiin siis muuttaa seuraavasti:

IV osa, 2 luku

2 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Liikenne- ja viestintäministeriöllä, Liikenteen turvallisuusvirastolla, kuluttaja-asiamiehellä ja tämän lain säännösten noudattamista valvovalla muulla viranomaisella on tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi oikeus saada salassapitosäännösten estämättä välttämättömät tiedot niiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää lisäksi, että saman pykälän 4 momenttiin lisätään II osan 1 luvun rinnalle viittaus II osan 3 lukuun.

Viranomaisia ja valvontaa koskevia yleisiä kysymyksiä (IV osa 1 ja 2 luku)

Usea lausunnonantaja (SKAL, Taksiliitto, Logistiikkayhdistysten liitto ry, Autoliikenteen työnantajaliitto ry ja AKT, SAK) on kiinnittänyt huomiota siihen, että poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen rooli ammattimaisen liikenteen valvojana pitäisi nykymuodossaan säilyttää. Tätä on esittänyt myös sisäministeriö ja poliisihallitus. **Liikenne- ja viestintäministeriö on käynyt asiasta keskusteluja sisäministeriön ja poliisihallituksen edustajien kanssa. Näissä keskusteluissa on todettu, että liikennekaareen voitaisiin sisällyttää esimerkiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain 29 ja 30 § pohjalta muotoillut säännökset kuljetuksissa mukana pidettäviksi edellytettävien asiakirjojen tarkastamisesta ja näiden viranomaisten oikeudesta keskeyttää kuljetus. Näillä säännöksillä täydennettäisiin EU:n tavaraliikenneasetukseen ja EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevaan asetukseen sisältyviä asiakirjojen esittämisvelvoitteita.**

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Suomen Taksiliitto on 27.10. päivätyssä muistiossaan kritisoinut Liikenteen turvallisuusvirastolle ja Liikennevirastolle annettavia valtuuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että monet toimijat ovat lausunnoissaan korostaneet käytännön toimeenpanon ja lain tehokkaan valvonnan merkitystä. Nämä eivät onnistu, ellei lakia täytäntöönpaneville ja valvoville viranomaisille anneta riittäviä työkaluja työnsä tekemiseen.

Taksiliitto on kysynyt, onko IV osan 1 luvun 2 §:ssä säädetty 60 päivän aika ilmoittaa säännöllisesti tarjottavan palvelun aloittamisesta, lopettamisesta tai olennaisista muutoksista kohtuullinen. **Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että toimivaltaiset viranomaiset ovat pitäneet säännöstä välttämättömänä, esimerkiksi koulukyytien järjestämiseksi tilanteessa, jossa säännöllinen liikenne loppuu.**

Useassa lausunnossa (SKAL, Logistiikkayhdistysten liitto ry, Autoliikenteen työnantajaliitto ry ja AKT, SAK) on myös esitetty, että liikennekaaressa olisi säädettävä erikseen luvanhaltijoiden säännöllisestä vuosivalvonnasta. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikenteen viranomaiset hoitavat tehtävänsä ministeriön ohjauksessa, ja moderniin viranomaisuuteen kuuluu se, että viranomainen suunnittelee valvontatoimensa lainsäädännön asettamissa puitteissa hyödyntäen liikennejärjestelmän toimivuudesta saamiaan tietoja. Yhä enenevässä määrin valvontatoiminnassa hyödynnetään erilaisia indikaattoreita ja niihin perustuvia riskiarvioita. Tällöin valvontaa voidaan kohdentaa tarkoituksenmukaisesti ja tarvittaessa suunnata resursseja erityisesti niihin osa-alueisiin, joista on herännyt kysymyksiä tai huolia. Säännöllisen valvontasyklin vahvistaminen lain tasolla ei tue tällaista toimintamallia. Säännöllisen valvontasyklin vahvistaminen voi myös tuudittaa perusteettomaan käsitykseen siitä, että se turvaisi toiminnan vaatimustenmukaisuuden, vaikka säännöllisissä tarkastuksissa harvemmin kyetään tarkastelemaan toimintaa kaikissa yksityiskohdissaan. Tästä valvontafilosofiasta on esimerkkinä liikennekaaren II osan 1 luvun 11 §:ssä mainittu riskiyrityksen käsite.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei sisällyttäisi säännöllistä valvontasykliä lakiin, koska se heikentää viranomaisen mahdollisuuksia suorittaa valvontaa liikennejärjestelmän tilanteesta saataviin tietoihin aktiivisesti reagoimalla ja riskiperusteisesti.

Rekisteriin merkittävät tiedot

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että pykälästä korjataan väärä viittaus siten, että V osan 1 luvun 2 §:n 2 momentin 4 kohdassa viitattaisiin IV osan 2 luvun 2 ja 4 §:iin.

Tietojen luovuttaminen liikenneluparekisteristä (V osa 1 luku 4 §)

Perustuslakivaliokunta on pitänyt yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta olennaisena, että ehdotetun kaltaisesta internetiin sijoitettavasta henkilörekisteristä tietoja ei voida hakea erilaisina massahakuina, vaan esimerkiksi ainoastaan yksittäisinä hakuina. Valiokunta on siksi pitänyt tär-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

keänä, että tällainen rajaus tehdään myös liikennekaarta koskevan esityksen V osan 1 luvun 4 §:ään.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hallituksen esityksen mukainen mahdollisuus luovuttaa esimerkiksi avoimen rajapinnan kautta hyvin rajoitettua henkilötietojen joukkoa (nimi ja työyhteystiedot) edistäisi uudenlaisten palveluiden syntymistä omalta osaltaan. Ehdotus ei vaarantaisi yksityiselämän suojaa. Ylipäätään saattaa olla tarvetta arvioida, millaisia henkilötietoja on tarve suojata, ja kaikki tiedot eivät välttämättä ole samalla tavalla suojan tarpeessa. Liikennekaaressa on haluttu mahdollistaa, että myös luonnollisille henkilöille voidaan myöntää liikennelupa, ja tällaisen luvanhaltijan etu lienee se, että perustiedot ovat löydettävissä esimerkiksi kattavista hakupalveluista.

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa, että kyseistä säännöstä muotoiltaisiin alla olevalla tavalla, jolloin henkilötiedot kokonaisuudessaan suojattaisiin varsin vahvasti, mutta mahdollistettaisiin edelleen joidenkin tietojen saatavuus avoimesti tavalla, joka edistää uusien palveluiden syntymistä.

V osa, 1 luku

4 §

Tietojen luovuttaminen

Liikenneluparekisterin julkisen osan tiedot ovat kaikkien saatavilla yksittäisluovutuksina sähköisesti tai teknisen käyttöyhteyden avulla. Rekisterin avoimen osan tiedoista voidaan luovuttaa muutoinkin sähköisesti tai teknisen käyttöyhteyden avulla tiedot, jotka koskevat voimassa olevia lupia, lupatunnuksia sekä luvanhaltijoiden nimiä ja yhteystietoja. Luvanhaltijana olevalla luonnollisella henkilöllä on oikeus kieltää henkilötietojensa luovuttaminen muutoin kuin yksittäisluovutuksena .

Luvan peruuttaminen, huomautus ja varoitus (VI osan 1 luvun 2 §)

Perustuslakivaliokunta on kiinnittänyt huomion siihen, että huomautuksesta ja varoituksesta olisi säädetty puutteellisella tavalla. Huomautuksen ja varoituksen käyttämisestä on ehdotettu säädettävän ”käänteisellä” tavalla, eli pykälässä määritellään peruuttamisperusteet, mutta kuitenkin todetaan, että lupa voidaan peruuttaa vain, jos huomautuksen tai varoituksen antamista ei voida pitää riittävänä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmis tarkentamaan esitystä tältä osin.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamista koskevat säännökset (VI osan 1 luvun 2 §)

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttamiseen ovat lausunnoissaan kiinnittäneet huomiota sisäministeriö ja Liikenteen turvallisuusvirasto. Taksinkuljettajien ajoluvan peruuttaa tällä hetkellä poliisi toistaiseksi, väliaikaisesti tai määräajaksi. Liikenteen turvallisuusvirasto peruuttaa ajoluvan kokonaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö on keskustellut asiasta vielä erikseen sisäministeriön, poliisihallituksen ja Liikenteen turvallisuusviraston edustajien kanssa ja pitää perusteltuna, että ajoluvan peruuttamisesta säädettäisiin liikennekaaressa erikseen. Säännös olisi tarkoituksenmukaista perustaa taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain nykyisille säännöksille.

Rangaistussäännökset (IV osan 2 luku)

Niin perustuslakivaliokunta kuin useat lausunnonantajat (Taksiliitto, SKAL, sisäministeriö, poliisihallitus) ovat kiinnittäneet huomiota rangaistussäännöksiin.

Perustuslakivaliokunta on katsonut IV osan 2 luvun 1 pykälän osalta, että ehdotetun kaltaista viittaustekniikkaa käytettäessä, jos tätä pidetään sääntelyn erityisluonteen kannalta välttämättömänä, säännöksessä tulee viittaamalla konkretisoida, minkä säännöksen tai säännösten rikkomisesta rangaistaan, viittausketjujen tulee olla täsmällisiä ja rangaistavuuden edellytyksen ilmaisevien aineellisten säännösten tulee olla kirjoitettu rangaistussäännöksiltä vaaditulla tarkkuudella. Lisäksi rangaistussäännöksessä on pyrittävä kuvaamaan rangaistava teko.

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmis tarkentamaan perustuslakivaliokunnan lausunnon mukaisesti säännöstä niin, että siinä kuvattaisiin selkeämmin se, mitä luvattoman ammattimaisen liikenteen harjoittamisen piiriin kuuluu. Tarkoituksena on, että säännöksellä puututtaisiin sellaiseen toimintaan, johon liikennekaari, ammattimaista liikenteenharjoittamista koskevat liikennekaaressa yksiköidyt Euroopan unionin asetukset, tai Suomessa sovellettavat kansainväliset sopimukset edellyttävät erillistä lupaa, jos toimintaa harjoitetaan ilman lupaa tai luvassa tarkoitettua toimintaa koskevien säännösten vastaisesti.

Useat lausunnonantajat ovat kiinnittäneet huomiota siihen, että edellä mainitussa pykälässä rangaistavuuden kynnystä esitetään nykytilanteeseen verrattuna nostettavaksi, koska voimassa olevissa ammattimaiseen tiekuljetukseen liittyvissä laeissa rangaistavuuden kynnyksenä on tahallisuus tai huolimattomuus, kun liikennekaaressa rangaistavuuden kynnykseksi esitetään tahallisuutta tai törkeää huolimattomuutta.

Lausuntokierroksella olleessa lakiluonnoksessa rangaistavuuden kynnyksenä oli tahallisuus tai tuottamus, mutta tällöin oikeusministeriö kiinnitti asiaan huomiota todeten, että vakiintuneen lainsäädäntökäytännön mukaan syyksiluettavuuden alimman asteen käyttö ("huolimattomuudesta")

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

vaatii erityisiä perusteita, jotka on esitettävä asiaa koskevassa hallituksen esityksessä. Oikeusministeriö totesi edelleen, että myös perustuslakivaliokunta on katsonut, että tuottamuksen (huolimattomuuden) säätäminen rangaistavaksi on merkityksellistä perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin sisältyvän oikeasuhtaisuuden vaatimuksen kannalta (PeVL 56/2014 vp, s. 3/11). Rikoslain 3 luvun 5 §:n mukaan jollei toisin säädetä, rangaistussäännöksessä tarkoitettu teko on vain tahallisena rangaistava. Jos tahallisuutta koskevasta pääsäännöstä on tarpeen poiketa, on ensisijaisesti harkittava törkeää huolimattomuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on tarkasteltu rangaistavuuden kynnystä muussa ammattimaisessa liikenteessä. Rautatielaissa luvattomasta rautatieliikenteen harjoittamisesta rankaiseminen edellyttää tahallisuutta. Ilmailulaissa rangaistavuus edellyttää tahallisuutta tai törkeää tuottamusta. **Oikeusministeriön lausuntokierroksella esittämät näkemykset huomioon ottaen liikenne- ja viestintäministeriö ei katso tarpeelliseksi muuttaa esitystä.**

Taksiliitto on kiinnittänyt huomion vaitiolovelvollisuuden rikkomista koskevaan rangaistussäännökseen. Säännös koski taksiliikenteeseen oikeuttavan luvan haltijan vaitiolovelvollisuutta taksinkuljettajan rikostiedoista siinä tilanteessa, että luvanhaltijan velvollisuutena olisi ollut tarkistaa taksinkuljettajan rikostausta. Hallituksen esityksen valmistelun loppuvaiheessa päädyttiin siihen, että rikostaustan tarkistaminen osoitetaan ajolupaviranomaisena toimivan Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi, ja säännös on Taksiliiton kuvaamalla tavalla tarpeeton**. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että VI osan 2 luvun 3 § poistettaisiin.**

Useat lausunnonantajat ovat esittäneet, että liikennekaaren II osan 1 luvun 14 §:ssä säädetyn pakettiautolla tai vastaavalla ajoneuvolla ammattimaisen tavaran kuljettamista harjoittavan palveluntarjoajan rekisteröitymisvelvollisuuden laiminlyönti olisi säädettävä rangaistavaksi. Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä rekisteröitymisvelvollisuuden laiminlyönnin säätämistä rangaistavaksi perusteltuna, koska yhteiskunnan näkökulmasta riittävän tehokkaana keinona puuttua rekisteröitymisvelvollisuuden laiminlyöntiin on pidettävä mahdollisuutta on asettaa rekisteröitymiskehotuksen tehosteeksi uhkasakko. Rekisteröitymisvelvollisuuden tavoitteena on saattaa toimija viranomaisen valvonnan piiriin. Kun tällainen rekisteröitymätön toimija tunnistetaan ja velvoitetaan uhkasakon uhalla rekisteröitymään, on yhteiskunnallisesti keskeinen tavoite toimijan saattamisesta valvonnan piiriin tavoitettu. **Liikenne- ja viestintäministeriö ei katso, että uhka saada tuomioistuimessa rangaistus rekisteröitymisvelvollisuuden laiminlyönnistä toisi lisäarvoa.**

Voimaantulo

Useat toimijat (Elinkeinoelämän Keskusliitto EK, ITS Finland, Matkahuolto, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK, Tuup, Uber) ovat esittäneet huolensa siitä, että III osan 2 luvun pykälien voimaantuloon on liian pitkä aika. Suomella katsotaan olevan aikaikkuna kansainvälisen etumatkan

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

saavuttamiseksi uusien ja uudenlaisten liikkumispalveluiden syntymisessä, ja tämä ikkuna saattaa umpeutua ennen säännösten voimaan tuloa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että säännökset edellyttävät useimmilta toimijoilta teknistä kehittämistä, jolle on varattava aikaa. Siksi lausunnolla olleessa hallituksen esitystä koskevassa luonnoksessa kyseisille säännöksille oli varattu 12 kk:n siirtymäaika esityksen alkuperäisestä ajatellusta voimaantulosta, 1.1.2017 lukien. Esityksen III osan 2 luvun säännökset olisivat siten tulleet voimaan 1.1.2018. Tätäkin monet toimijat pitivät liian myöhäisenä. Toisaalta on myös toimijoita, jotka pitivät aikaa liian lyhyenä.

Taksamittaria koskeva sääntely

Taksiliitto on esittänyt, että taksamittarin pitäisi olla pakollinen varuste kaikissa luvanvaraista henkilöliikennettä harjoittavissa ajoneuvoissa, mahdollisena poikkeuksena M3-luokan linja-autot. **Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että linja-autosääntely on EU:n toimivallassa, eikä tällainen lisävaatimus ole hyväksyttävissä.**

Eri lausunnonantajat ovat esittäneet, että taksamittari olisi säilytettävä taksiliikenteessä ainoana hyväksyttävänä keinona määrittää taksimatkan hinta silloin, kun matkan hinta perustuu ajetun matkan pituuteen tai käytettyyn aikaan. Liikenne- ja viestintäministeriö alleviivaa sitä, että liikennekaaren yhteydessä esitetty ajoneuvolain 25 §:n muutos edellyttäisi jatkossakin näissä tilanteissa käytettäväksi taksamittaria tai muu laite tai järjestelmä, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso. Edelleen ajoneuvolain 27a pykälää koskevassa muutosehdotuksessa esitetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset 25 §:ssä tarkoitetusta taksamittarista tai muusta laitteesta tai järjestelmästä.

Liikennekaaressa ei siis ehdoteta, että hinnan määräytymisessä hyödynnettävän laitteen mittaustiedon luotettavuudesta sekä tiedon suojauksen tasosta tingittäisiin. Liikennekaaressa korostuu kuitenkin teknologianeutraalius ja sillä halutaan mahdollistaa uusien innovaatioiden käyttöönotto myös tältä osin. Liikenne- ja viestintäministeriö keskustelee Verohallinnon kanssa siitä, näkeekö se taksamittarin jatkossakin ainoana luotettavana työkaluna, jota halutaan käyttää taksiliikennepalveluista syntyvien tulojen todentamiseen, ja onko Verohallinnon kaavailemissa omien sähköisten palveluidensa uudistuksissa jotain, mikä tässä olisi hyvä huomioida. **Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että tässä kysymyksessä yhtäältä olisi oleellista ottaa huomioon Verohallinnon näkemys asiassa, toisaalta pitää mielessä teknologianeutraaliuden tavoite ja ajoneuvolain muutosehdotuksessa muiden järjestelmien käytölle asetetut reunaehdot (taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso).**

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyys

Autoliikenteen työnantajaliitto ry ja AKT ovat lausuneet ammattipätevyyslain 2 §:n 1 momentista. Lausunnossa 2 §:n 1 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että ammattipätevyysvaatimus kohdistettaisiin tieliikenteen tavara- ja henkilökuljetuksiin. Samalla poistettaisiin nykyinen maininta ”tämän lain säännöksiä kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyydestä sovelletaan myös traktorin kuljettamiseen, jos kuljettajalta vaaditaan kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttava ajokortti.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotettu muutos kattaa myös traktorin kuljettajalta vaadittavan ammattipätevyyden, sillä lakia sovellettaisiin myös muun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettajaan, jos vaatimuksena on kuorma- tai linja-auton ajokortti. Säännös olisi siten tältä osin asiallisesti ennallaan, mutta ottaisi huomioon muutkin ajoneuvot kuin traktorit, jos vaatimus täyttyisi.

Lausunnossa viitataan yksityiskohtaisiin perusteluihin, joiden mukaan ammattipätevyysvaatimuksen piiristä rajattaisiin tällä muutoksella pois kuljetukset, joissa ajoneuvoa kuljetetaan muussa tarkoituksessa kuin henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseksi, kuten auraukseen varustetun ajoneuvon kuljettaminen. Kyseinen rajaus ei ole EU:n ammattipätevyysdirektiivin 2003/59/EY 1 ja 2 artiklan mukainen. Direktiivissä ammattipätevyysvaatimukset on asetettu koskemaan kauttaaltaan tiettyjä ajo-oikeusluokkia, eikä soveltamisalapoikkeuksena ole säädetty aurauskuljetuksia. Esitys kaventaisi toteutuessaan ammattipätevyysvaatimuksia direktiivin tasosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ammattipätevyysvaatimukset koetaan merkittävänä taloudellisena rasitteena. Soveltamisalasta aiheutuu käytännössä ongelmia kuljetusten hyvin erilaisen kirjon takia. Ongelmien vähentämiseksi erilaisissa ajoneuvojen kuljetuksissa säännöksessä haetaan "kuljetustoiminnalle" ja "maantiekuljetusten suorittamiselle" tarkempaa tulkintaa, lähtökohtana englanninkielinen kieliversio ja poikkeuksien periaatteet. Englanniksi teksti kuuluu: "drivers engaged in road transport within the Community, on roads open to the public,"

Poikkeuksena soveltamisalaan direktiivissä on ajoneuvon käyttö muihin kuin "kaupallisiin henkilö- tai tavarakuljetuksiin". Poikkeus sulkee siten pois ei-kaupalliset yksityiset henkilö- ja tavarakuljetukset ja tuo soveltamisalan piiriin tällaiset kaupalliset kuljetukset. Yksityisissä kuljetuksissa on kysymys yksityiselämän pirissä tapahtuvista kuljetuksista (engl.kielisessä versiossa korostetaan vielä "for personal use"), jotka eivät voi olla kaupallisia.

Ammattipätevyyslain 2 §:n 3 momentin 7 kohtaa esitetään puolestaan lausunnossa muutettavaksi siten, että kaikki ei-kaupalliset yksityiset linja-autokuljetukset rajattaisiin soveltamisalan ulkopuolelle. Nykyisin voimassa oleva ”samassa taloudessa asuvien” –rajaus on eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan tekemä ja se tehtiin liikenneturvallisuusperusteilla (LiVM 33/2006 vp). Ratkaisevaa onkin selkeän rajanvedon tekeminen kaupallisen ja ei-kaupallisen, yksityisen ja ei-yksityisen käytön välille.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että nykyinen kansallinen linja-auton kuljettamista koskeva säännös on käytännössä huonosti toimiva rajatessaan pois kuljetuksista muut kuin samassa taloudessa asuvat. Säännös ei ota huomioon erilaisia perhetilanteita, sukulaisten ja tuttavien kuljetuksia ja rajoittaa myös ajoneuvon omistussuhteita. Kansallinen tiukennus direktiivivaatimuksiin on osoittautunut käytännössä kohtuuttomaksi. Erilaisissa harrastus- ja vapaa-ajantoiminnan yhteydessä on kuljetuksia käyttäville asetettava vastuuta kuljettajan kelpoisuuden arvioinnissa.

Lausunnossa on vielä todettu, että EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 561/2006/EY 13 (1.i) artiklaan perustuen ajo- ja lepoaika-asetusta ja ajopiirturiasetusta ei sovelleta Suomessa ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 7 §:n 1 momentin f-kohdan mukaan ”ajoneuvossa, jossa on 10 – 17 paikkaa ja jota ei käytetä kaupalliseen liikenteeseen”. Liikenne- ja viestintäministeriön Tieliikenteen ajoaikasäädösten soveltamistyöryhmä on laatinut 14.3.2007 ohjeen ”Tulkintojen yhtenäistämiseksi tavara- ja henkilöliikenteen ajoaikoja ja niiden valvontaa koskevista säädöksistä”. Työryhmä on yksimielisesti kirjannut kyseisen soveltamisalapoikkeuksen osalta seuraavaa: ”Asetusta sovelletaan urheiluseurojen ja muiden yhdistysten henkilökuljetuksiin. Niitä ei katsota ei-kaupalliseksi toiminnaksi.” Tämän selkeän tulkinnan mukaisesti on toimittu myös viranomaisvalvonnassa ilman ongelmia. Nyt esitetyn muutoksen yksityiskohtaisissa perusteluissa on kuitenkin mainittu esimerkkinä ei-kaupallisesta yksityisestä henkilökuljetuksesta urheiluseuran joukkueen kuljettaminen ottelumatkalla.

Lausunnonantajat katsovat, että ammattipätevyyslain ei-kaupallisen kuljetuksen määritelmää tulisi tulkita samalla tavalla kuin ajo- ja lepoaika- ja ajopiirturiasetuksessa. Tulkinnan tulee olla kaikissa näissä suppea, koska raskaan ajoneuvon kuljettajan ammattipätevyyden ylläpitämisen on todettu kaikkialla EU:ssa edistävän liikenneturvallisuutta. Lausunnonantajat eivät katso liikenneturvallisuuden edistämisen kannalta perustelluksi vapauttaa ammattipätevyydestä lapsia ja nuoria linja-autolla kuljettavaa henkilöä, olipa kyseessä urheiluseura tai ei. Siksi vähintäänkin yksityiskohtaisia perusteluita tulisi muuttaa vastaamaan ajo- ja lepoaika- ja ajopiirturiasetuksen soveltamisalapoikkeusta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ammattipätevyysdirektiivissä ei ole annettu kansallista toimivaltaa poikkeuksiin kuten ajo- ja lepoaika-asetuksessa. Kuljetukset ovat yksityisiä, jos ne tapahtuvat yksityiselämän piirissä. Jos soveltamisalaa haluttaisiin kuitenkin tarkemmin rajata (kuten lausunnossa esitetään meneteltäväksi urheiluseurojen kuljetuksissa), olisi siitä otettava säännös lakiin. Englanninkielisessä versiossa edellytetään kuljetuksen tapahtuvan "for personal use", mikä rajaa myös yksityiselämän piirissä tapahtuvia kuljetuksia (vehicles used for non-commercial carriage of passengers or goods, for personal use). Kuljettaja ei automaattisesti vapaudu ammattipätevyysvaatimuksesta esimerkiksi urheiluseurakuljetuksissa, koska asiaa tarkastellaan kuljettajan kannalta. Esimerkiksi harrastajan isä tai valmentajakin voisi toimi kuskina, mutta esimerkiksi auton vuokraaminen jonkun muun kuljettajan kanssa tai jonkun muun kuljettajan käyttäminen ei automaattisesti vapauta kuljettajaa ammattipätevyysvaatimuksesta. Ammattipätevyyden määrittää se, tapahtuuko kuljetus kuljettajan yksi-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

tyiselämän piirissä ja voidaanko sen katsoa tapahtuvan tapahtuvan "for personal use".

Lausunnonantajat ovat edelleen esittäneet, että ammattipätevyyslain 2 §:n 3 momentin 8 kohtaa muutetaan siten, että nykyisen ”päätoimen” sijasta käytettäisiin ”pääasialliseen tehtävää”. EU:n ammattipätevyysdirektiivin 2 (g) artiklan soveltamisalapoikkeuksessa käytetään kuitenkin termiä ”päätoimi”, joka on sisällöltään eri kuin ”pääasiallinen tehtävä”.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että poikkeuksen englanninkielisessä versiossa on käytetty sanaa "activity", jolla toimintaa ei ole sidottu tiukasti ammattiin. Yksittäisellä henkilöllä ei kuitenkaan aina ole vain yhtä ammattia, vaan ihmiset toimivat erilaisissa tehtävissä, joita ei välttämättä ole pidettävä heidän ammattinaan. Kysymyksen ollessa muusta kuin ajoneuvon kuljettajana toimimisesta ei rajanvetoa pitäisi tehdä henkilön oppiarvon tai ammatin mukaan vaan kysymyksessä olevan tehtävän mukaan. Englanninkielinen teksti kuuluu seuraavasti: "vehicles carrying material or equipment to be used by the driver in the course of his or her work, provided that driving the vehicle is not the driver's principal activity."

Vielä lausunnonantajat ovat viitanneet ammattipätevyyslain 2 a §:ään, jossa esitetään lisättäväksi ajo-oikeusluokkiin tietty kuljetustarkoitus: C1- ja C-luokkiin tavarankuljetustarkoitus ja D1- ja D-luokkiin henkilökuljetustarkoitus. Esitys ei ole EU:n ammattipätevyysdirektiivin 1 artiklan mukainen, jossa ammattipätevyysvaatimukset on rajattu yksinomaan ajo-oikeusluokkiin ilman edellytystä tavaroiden tai henkilöiden kuljettamistarkoituksesta, ja se kaventaisi toteutuessaan ammattipätevyysvaatimuksia direktiivin tasosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotettu 2 a §:n tarkennus liittyy ajokorttidirektiiviin ja myös liikennekaareen, jossa mahdollistetaan henkilökuljetukset myös kuorma-autolla. Ammattipätevyysdirektiivi on selkeä siinä, että kuorma-auton ajokorttia edellyttävän ajoneuvon kuljettajalta vaaditaan tavaraliikenteen kuljettajan ammattipätevyys. Tämä olisi vaatimus myös silloin, kun kysymyksessä olisi tieliikenteen henkilökuljetus.

Koneyrittäjien lausunnossa on katsottu, että ammattipätevyyslain 2 §:n 3 momentin 8 kohdan osalta tulisi perusteluja selventää sikäli, että kuljettajan työssään käyttämien laitteiden kuljettaminen ei vaadi ammattipätevyyttä (esimerkiksi kuljettajan siirtäessä työkoneen huoltoon tai korjaamolle taikka aamutyövuoronsa päätteeksi seuraavalle työkohteelle, jossa toinen henkilö tekee iltatyövuoron, ja koneen siirtänyt henkilö jatkaa työskentelyä koneella taas omassa aamutyövuorossaan). Koneyrittäjien mukaan tulkinnaksi ei saa muodostua laitteen tai tarvikkeen kuljetusta seuraava välitön käyttö kuljettajan toimesta työkohteessa, vaan sen että kuljettaja ylipäätänsä tarvitsee laitetta tai tarviketta työssään, kunhan kyse ei ole kuljettamisesta pääasiallisena tehtävänä.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että Koneyrittäjien kuvaamat esimerkit kuuluvat selkeästi 8 kohdan soveltamisen piiriin eikä näissä tilanteissa ammattipätevyyttä edellytetä. Pykälän täsmentämiselle ei ole tarvetta. Ministeriö katsoo, että 8 kohdan puitteissa kuljettaja voi sa-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

moin edellytyksin esimerkiksi kuljettaa työssään käyttämänsä laitteen huoltoon tai siirtää sen valmiiksi seuraavaan työkohteeseen, jossa sitä itse työssään käyttää. Esteeksi ei ole katsottava sitä, että seuraavassa työkohteessa joku muukin käyttää laitetta edellyttäen, ettei laitteen kuljettamisen voida katsoa tapahtuneen pelkästään toisen henkilön työssä käytettäväksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että ammattipätevyyslakia koskevat lausunnot eivät anna aihetta muutoksiin.

Liikenneviraston edustajan liikennekaarta koskevat huomiot hankintalakia koskevan hallituksen esityksen käsittelyssä liikenne- ja viestintävaliokunnassa

Liikenne- ja viestintäministeriön tietoon on tullut, että Liikennevirasto on hankintalakia koskevassa asiantuntijakuulemisessa esittänyt eräitä muutostarpeita myös liikennekaareen. Nämä koskisivat viittauksia erityisalojen hankintalakiin sekä sähköistä hankintaa koskevaa vaatimusta. **Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että hankintalakiin ja liikennekaareen liittyvien hallituksen esitysten käsittelyssä varmistetaan yhdenmukainen lähestymistapa kysymyksiin, jotka ovat esillä kummassakin hankkeessa**.

Eri liikennemuotojen verotuksellinen tasapuolisuus

Taksiliitto on katsonut, että eri liikennemuotojen verotuksellista tasapuolisuutta pitäisi samassa yhteydessä tarkastaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö viittaa tältä osin valtiovarainministeriön lausuntoon ministeriössä valmisteilla olevista uudistuksista.

Sääntelytekniikka

Useat lausunnonantajat ovat kiinnittäneet huomiota liikennekaariehdotuksen poikkeukselliseen osa-, luku- ja pykälänumerointiin. Liikenne- ja viestintäministeriö toistaa, että valmistelussa haluttiin valita sellainen numerointitekniikka, joka mahdollistaa jo tiedossa olevien laajojen kokonaisuuksien lisäämisen nyt ehdotettuun liikennekaareen. Laissa on tarkoitus tarkastella liikennejärjestelmää kokonaisuutena, joten esimerkiksi lain II osaan on tulossa arviolta kuusi lukua, ja olemassa oleviin lukuihin useita uusia pykäliä. Toisen vaiheen ehdotuksen valmistelu on käynnistynyt.

Laura Eiro
yksikön johtaja

Susanna Metsälampi
neuvotteleva virkamies

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi