27.11.2017

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asia: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 145/2017 vp)

Hallituksen esityksellä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä "MaRa") lausuu hallituksen esityksestä seuraavaa:

1. **Matkailuyrityksille myönnetty poikkeus henkilöliikenneluvan hakemisesta tulee säilyttää**

MaRa edustaa laajalti matkailu- ja ohjelmapalvelualan yrityksiä Suomessa. MaRan jäseniin kuuluu erilaisia ohjelma- ja luontomatkailupalveluja tarjoavia yrityksiä, jotka järjestävät koti- ja ulkomaisille matkailijoille erilaisia ohjelmapalveluja, safareita ja muita aktiviteetteja. MaRan jäseniä ovat muutamia mainitaksemme muun muassa Lapland Safaris Oy, Harriniva Hotels & Safaris Oy, Rukapalvelu Oy, Boreal Wildlife Centre Oy, Koli Activ Oy ja Martinselkosen Eräkeskus.

Vuoden 2018 kesäkuun loppuun saakka voimassa olevan taksiliikennelaissa (217/2007) olevan poikkeussäännöksen mukaan palveluyrityksen hallinnassa olevalla henkilöautolla saa ilman taksilupaa kuljettaa henkilöitä, jos kuljetus liittyy koti- tai matkailupalveluihin ja kuljetus on osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta.

Liikenne- ja viestintäministeriön aiemmin lausunnolla olleeseen hallituksen esitysluonnokseen sisältyi nykyistä vastaava poikkeussäännös. MaRa kannatti antamassaan lausunnossa poikkeuksen säilyttämistä. Liikenne- ja viestintävaliokunta pohti aiemmin mietinnössään, että "tulisiko lupavaatimukseen lisätä jonkinlainen rajanveto sellaista toimintaa varten, jossa henkilöiden kuljettaminen on vain hyvin pieni osa jotain kokonaan muuta palvelukokonaisuutta". Tämän osalta mietinnössä oli viitattu muun muassa majoitus- ja matkailupalveluihin. Mainittua poikkeussäännöstä ei kuitenkaan sisälly nykyiseen lakiehdotukseen.

MaRa katsoo, että liikenteen palveluista annetussa laissa tulee säilyttää vastaava poikkeus taksiliikenneluvan hakemisesta. Luvanvaraistaminen lisäisi perusteettomasti matkailuyritysten kustannuksia, heikentäisi niiden kannattavuutta ja vähentäisi palveluihin kohdistuvaa kysyntää.

2. Perusteet poikkeussäännöksen säilyttämiselle

2.1. Matkailuyritysten henkilökuljetustoiminta

Ohjelma- ja luontomatkailupalveluja tarjoavat yritykset ovat hyvä esimerkki poikkeusta hyödyntävistä matkailuyrityksistä, jotka kuljettavat hallinnassaan olevalla ajoneuvolla koti- ja ulkomaisia asiakkaitaan esimerkiksi majoitusliikkeestä ohjelma- tai safaripalvelun lähtöpaikalle ja kuljettavat heidät safarin päättymisen jälkeen sittemmin esimerkiksi ravintolaan. Samoin myös luontomatkailuyritykset tarjoavat palveluiden yhdistelmiä sisältäen villieläinten katselemisen erämaassa olevassa kojussa ruokatarjoiluineen ja kuljetuksineen eläinten katselupaikalle. Palvelun luonteesta johtuen ohjelmapalvelun kesto ei välttämättä ole tarkasti määritelty, jolloin ei myöskään ryhmän paluukuljetuksen tarkka aika ole vielä tiedossa.

Ohjelmapalvelujen yhteydessä kuljetuksiin liittyy tavallisesti myös asiakasryhmien opastamista. Ajoneuvon kuljettajana toimiva ryhmän opas antaa asiakkaille jo kuljetuksen aikana tarkempia tietoja palvelukokonaisuudesta, kuten esimerkiksi majoituksesta, ruokailuista, safarin ohjelmasta ja asiakkaan käyttöön tulevista välineistä sekä tekee itsensä tutuksi ryhmälle, jonka kanssa hän viettää aikaa joskus jopa useamman päivän. Kuljetuksen aikana tapahtuva opastus säästää aikaa varsinaiseen ohjelmaan ja parantaa asiakaspalvelua, kun opastusta ei tarvitse tehdä maastossa.

Toisena esimerkkinä voi mainita myös majoituspalveluja tarjoavan hotellin, joka myydessään majoituksen ja siihen sisältyvän golf- tai teatteripaketin, voi osana palvelukokonaisuutta kuljettaa asiakkaansa hotellin viereiselle golfkentälle tai teatteriin ilman henkilöliikennelupaa.

Edellä mainituissa tilanteissa asiakkaiden kuljettamiseen liittyvä palvelu on vain oheis- tai hyvin pieni lisäpalvelu osana palvelukokonaisuutta, jonka keskeisenä osana ei ole henkilökuljetuspalvelu vaan matkailuelämysten tarjoaminen.

2.2. Matkailuyrityksen asiakasryhmien kuljetus eroaa taksiliikennetoiminnasta

Lakiehdotuksen valmistelun aikana jotkut ovat esittäneet poikkeussäännöstä vastustavia näkemyksiä sillä perusteella, että säännös olisi jollain tapaa tulkinnanvarainen. MaRa toteaa, että taksiliikennelaissa oleva poikkeussäännös on ollut voimassa jo pitkään ilman, että sen soveltaminen olisi aiheuttanut mitään ongelmia valvontakäytännössä matkailuyritysten palvelukokonaisuuden osana tarjoamien kuljetusten osalta.

Matkailuyritysten kuljetuspalvelua ei tarjota rajoittamattomalle asiakaspiirille, toisin kuin esimerkiksi taksiliikenteessä. Kuljetussuorite tapahtuu palvelukokonaisuuden osana ja se kohdistuu aina kyseiseen matkailupalveluita käyttävään asiakaspiiriin. Kuljetuspalveluita ei voi varata erikseen sovelluksella tai puhelimella, kuten taksipalveluissa. Asiakasryhmien opastamista ei myöskään ole mahdollista hankkia ulkopuoliselta taksiliikennetoimijalta.

2.3. Poikkeussäännöksen säilyttäminen ei vaaranna asiakasturvallisuutta eikä lisää matkailualan harmaata taloutta

MaRa pitää poikkeussäännöksen säilyttämisestä osan lausunnonantajista esittämiä väitteitä asiakasturvallisuuden vaarantumisesta perusteettomina. Matkailuyritysten kuljetuksissa ei ole osoitettu asiakasturvallisuutta vaarannetun sen takia, että kuljetus on voitu suorittaa ilman taksiliikennelupaa. Asiakkaiden turvallisuus tulee huomioon otetuksi jo kuluttajaturvallisuuslain säännösten perusteella. Ohjelma- ja luontomatkailupalveluja tarjoavien yritysten tulee arvioida tarjoamiinsa palveluihin liittyvät riskit ja laatia turvallisuusasiakirja, jossa palveluihin ja toimintaan liittyvät riskit on perusteellisesti kartoitettu ja selvitetty samalla myös vaaratilanteiden ehkäisemistä edellyttävät toimenpiteet.

Poikkeussäännöksen säilyttämisen on osan lausunnonantajista esittämien näkemysten perusteella katsottu myös lisäävän harmaata taloutta. MaRa toteaa, että poikkeuksen säilyttäminen matkailuyritysten palvelukokonaisuuteen liittyvän kuljetustoiminnan osalta ei aiheuta riskiä harmaan talouden lisääntymisestä. Matkailualan yritykset ovat jo nykyisellään usean viranomaistahon valvonnan piirissä. Ei ole osoitettu selvitystä, että nykyiseen taksiliikennelakiin sisältyvä poikkeus olisi aiheuttanut harmaata taloutta.

2.4. Luvanvaraistaminen olisi tarpeettoman raskas velvoite matkailualan yrityksille

Matkailualalla toimiviin yrityksiin kohdistuu jo nykyisellään moniin muihin toimialoihin verrattuna poikkeuksellisen paljon sääntelyä ja viranomaisvalvontaa muun muassa turvallisuus-, kuluttajansuoja-, terveydensuojelu-, alkoholi-, palo- ja pelastus- sekä elintarvikeviranomaisten toimesta. Taksiliikenneluvan vaatiminen matkailuyrityksiltä niiden kuljettaessa asiakkaitaan palvelukokonaisuuden osana olisi tarpeettoman raskas velvoite kuljetuksen osuuteen nähden muun muassa seuraavista syistä:

- Matkailuyritysten tulisi hakea taksiliikennelupa, joka maksaa useita satoja euroja kun siinä tulee huomioiduksi sekä lupahakemuksen tekemisestä aiheutuvat kustannukset että viranomaiskulut.
- Matkailuyritysten tulisi nimittää yritykseen liikenteestä vastaava henkilö, joka tosiasiallisesti ja jatkuvasti johtaisi yrityksen liikenteenharjoittamista koskevaa toimintaa.
- Henkilökuljetuksiin käytettävät ajoneuvot olisi rekisteröitävä luvanvaraisen toiminnan käyttöön. Tämä korottaisi merkittävästi matkailupalveluissa käytettävien ajoneuvojen vakuutusmaksuja. Liikennevakuutusten hinnat ovat moninkertaiset taksiliikenteessä käytetyille ajoneuvoille verrattuna tavallisten henkilöautojen liikennevakuutusmaksuihin.
- Jokaisella taksiliikennettä harjoittavalla kuljettajalla tulisi olla ajolupa. Ajoluvan saadakseen on muun muassa suoritettava perustason ammattipätevyys ja käytävä jatkokoulutuksessa. Kuljettajan ajolupa pitää erikseen hakea viranomaiselta. Ajolupaa koskeva sääntely on niin raskas, että matkailuyrityksillä ei olisi käytännössä mahdollisuutta jatkaa asiakkaidensa kuljettamista yrityksen omilla ajoneuvoilla ja työntekijöillä. Matkailuyritykset käyttävät paljon kausityöntekijöitä, joilta ei ole perusteltua vaatia ajokortin lisäksi taksiliikenteen ajolupaa. Tämä johtaisi siihen, että matkailuyritysten palvelukokonaisuuteen kuuluvia välttämättömiä kuljetuksia varten pitäisi käyttää alihankkijoita yhteistyökumppaneina. Tämäkin lisäisi yritysten kustannuksia merkittävästi.

MaRa vastustaa matkailuyrityksiin kohdistuvan viranomaisvalvonnan lisäämistä ja uusien toimilupien vaatimista. Sen sijaan matkailualalla toimiviin yrityksiin kohdistuvaa sääntelyä ja hallinnollista taakkaa tulisi merkittävällä tavalla keventää.

2.5. Poikkeussäännöksen kumoamisella olisi kielteisiä seurauksia Suomen matkailuelinkeinolle

Lakiehdotus lisäisi toteutuessaan merkittävästi matkailuyritysten hallinnollista taakkaa ja kustannuksia. Lisäksi ongelmaksi muodostuisivat kuljetusten saatavuus ostopalveluna. Sääntelyn keventyminen muutoin ei välttämättä tuo ohjelma- ja luontomatkailupalveluja tarjoavien yritysten toiminta-alueelle esimerkiksi Pohjois-Suomeen riittävästi yritysten laatuvaatimukset täyttäviä kuljetuspalvelujen tarjoajia.

Poikkeussäännöksen kumoaminen ei myöskään mahdollistaisi kuljetuksia nykytapaan joustavasti, ilman odotusaikoja ja kohtuullisin kustannuksin. Ulkopuolisten tarjoamat kuljetuspalvelut jouduttaisiin tilaamaan etukäteen joskus jopa useiden kymmenien kilometrien päästä. Ohjelmapalvelujen aikatauluihin tulee usein muutoksia, minkä seurauksena taksiliikennepalveluja tarjoaville tulisi maksaa myös mahdollisen odotusajan osalta.

Lakiehdotus johtaisi myös siihen, että kotimaiset matkailuyritykset tarjoaisivat selkeän kilpailuedun muissa maissa toimiville matkailuyrityksille, jotka voisivat palvella ja kuljettaa asiakkaitaan palvelukokonaisuuden osalta ilman taksiliikennelupaa. Matkailualan kasvua ei tule heikentää tarpeettomilla viranomaisvelvoitteilla eikä lupamääräyksillä.

3. MaRan esitys poikkeussäännöksen säilyttämiseksi

MaRa esittää, että nykyisin voimassa olevan taksiliikennelain 4 §:n 2 momentin 3 kohdassa mainittu poikkeussäännös tulee sisällyttää myös liikenteen palveluista annettuun lakiin. **Sen vuoksi lakiin tulee lisätä säännös, jonka mukaan ilman henkilö- ja taksiliikennelupaa saa kuitenkin palveluyritysten hallinnassa olevalla henkilöautolla kuljettaa henkilöitä, jos kuljetus liittyy matkailupalveluihin ja kuljetus on osa yrityksen tarjoamasta palvelukokonaisuudesta.**

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Sami Hämäläinen
lakimies, varatuomari

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä ja kuntoutumiskeskuksia, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 2 700 jäsentä, joilla on 7 000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.