Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

HE 145/2017 vp
HALLITUKSEN ESITYS LAIKSI LIIKENTEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISEKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Kiitämme mahdollisuudesta antaa eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle lausunto hallituksen esityksestä laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksesi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 145/2017 vp).

Lausuntomme on laadittu koko taksitoimialan ja koko maan olosuhteet huomioiden siten, että voisimme varmistaa parhaalla mahdollisella tavalla taksiliikenteen palvelut koko maassa.

Lausuntomme keskeisimmät kohdat ovat:

Yhdet markkinat – yhdet pelisäännöt. Kun laki liikenteen palveluista lähtee ajatuksesta, että eri liikennemuotoja ja liikennevälineitä voidaan käyttää laajasti erilaisten kuljetuspalveluiden tuottamiseen, niin silloin koko lainsäädännön tulisi varmistaa eri toimijoiden tasa-arvoinen kohtelu. Tältä osin katsomme, että luonnosvaiheesta poistettu koti- ja matkailupalveluyrittäjien mahdollisuus harjoittaa taksiliikennettä ilman liikennelupaa, on tasapuolinen ja oikeudenmukainen muutos. Monilta muilta osin valitettavasti laki liikenteen palveluista ja eräät siihen liittyvistä laeista kohtelee eri toimijoita varsin epäoikeudenmukaisesti.

Puolesta-asiointi on erittäin monimutkainen, tulkinnanvarainen ja mielestämme osin ristiriidassa HE 144/2017 vp ja siihen annetun valiokunnan lausuman kanssa.

Välitys- ja yhdistämispalveluiden tuottajan ilmoitusvelvollisuus on hyvä lisäys, mutta miksi maksuliikenteen välittäjä edelleen lain vaatimusten ulkopuolella?

Laki ei mitenkään liitä taksiliikennelupaa, käytettävää ajoneuvoa ja kuljettajaa toisiinsa. Tämä mahdollistaa merkittävän väärinkäytösmahdollisuuden. Korjaukseksi esitämme liikennelupakopion pitämistä autossa mukana aivan vastaavasti kuin henkilöliikenne- ja tavaraliikennelupa edellyttävät.

Laissa autoverolain muuttamisessa taksiliikenneluvan muuttuminen yrityskohtaiseksi on jäänyt korjaamatta. Ratkaisematta on myös verotuksen tasapuolisuus, kun laki liikenteen palveluista tavoittelee muutoin eri liikennemuotojen ja -välineiden saamista keskenään yhdenmukaiseen asemaan.

PUOLESTA-ASIOINTI (III osa 2 luku)

Esitys antaa puolesta-asioinnin osalta laajat valtuudet kerätä asiakastietoa kilpailevilta yrityksiltä. Esimerkiksi tiedot siitä, mihin palveluihin asiakkaat ovat rekisteröityneet, miten he ovat matkoja tehneet ja millaisia lipputuotteita tai alennuksia heillä on käytössään, ovat arvokasta tietoa. Asiakkaat antavat jo nyt hyvin helposti valtuutuksia asioiden hoitoon johtuen sähköisten palvelujen monimutkaisista käyttöehdoista, riski tietojen väärinkäyttöön on suuri.

Esityksen määrittelyn mukaan käytännössä mikä tahansa taho, joka saa valtuudet toimia asiakkaan puolesta, voi vaatia tietoihin pääsyä riippumatta siitä, mikä on tiedon lopullinen käyttötarkoitus. Käsityksemme mukaan tietoa keräävä taho voi tosiasiallisesti olla myös muu kuin välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoaja. Tietoa kerääviin tahoihin ei myöskään kohdistu viranomaisvalvontaa. Edes välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajiin ei kohdennu viranomaisvalvontaa, vaikka niiden tuleekin tehdä ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle (III osan 5 luvun 1 §). Ilmoitusvelvollisuus jää lähinnä muodollisuudeksi tämän esityksen mukaisesti.

Teknisenä kysymyksenä ongelma on siinä, että erilaisia liikkumispalvelun tuottajia on huomattavan suuri määrä verrattuna esimerkiksi finanssivalvonnan alaisiin maksupalvelua tuottaviin yhteisöihin. Kun luodaan lainsäädännöllä pakote avata pääsy kaikille kilpailijoille, syntyisi erilaisia ylläpidettäviä tietoyhteyksiä lukematon määrä. Rajapinnan avaamiseen liittyy aina pääsyn hallinta ja erilaisten tiedonsiirtoon ja tietosisältöön liittyvien käytäntöjen sopiminen osapuolten kesken. Erityisesti pienille toimijoille puolesta-asioinnin vaatimus on kohtuuton kustannus, joka realisoituisi sekä henkilötyön lisääntymisenä että investointina tekniikkaan.

Puolesta-asioinnin osalta joka tapauksessa eteneminen olisi syytä tehdä asteittain. Voidaan arvioida, että puolesta-asioinnin osalta keskeisiä toimijoita ovat ainakin alkuvaiheessa alueet, joissa liikenne on järjestetty yksinoikeuksiin perustuvana ja useimmiten suuria liikkujamääriä palvelevina toimintoina. Näillä alueilla ei välityspalvelun tuottajalla eikä asiakkaalla ole tosiasiallisesti vaihtoehtoja liikkumispalveluiden osalta, lisäksi näillä alueilla liikennepalveluita käyttävät suuret massat.

Liikennepalvelulain soveltamisala erilaisiin palveluihin on valtavan laaja, ja puolesta-asioinnin kautta asiakkaan elämästä olisi mahdollista kerätä todella kattava kuva. Ongelmallista on, että puolesta-asioinnin osalta asiakkaan vahva tunnistaminen tulee tehdä vain asiointiin ryhdyttäessä, ei enää sen jälkeen. Asiakkaan tietosuojan ja oikeusturvan kannalta tätä voidaan pitää varsin ongelmallisena.

Liikenteen turvallisuusviraston Tieliikenteen säädösinfossa 31.10.2017 oli liikenne- ja viestintäministeriön edustaja arvioinut, että puolesta-asiointia ei voitaisi soveltaa lento- ja meriliikenteeseen, ”koska niiden lipputuotteiden yhteydessä käsitellään henkilötietoja, joita ei voi siirtää avoimen rajapinnan kautta”. Liikenneviraston LIPPU-työryhmän työhön liittyen Asianajotoimisto Dittmar & Indreniuksen tuottaman selvityksen mukaan matkaketjuissa käsiteltävät tiedot ovat varsin laajasti juuri henkilötietoja.

Eduskunnassa on käsiteltävänä tätä lakia muuttava toinenkin esitys, HE 144/2017 vp. Esityksessä halutaan muuttaa laki liikenteen palveluista III osan 2 luvun 2 §:n osalta. Kyseisessä esityksessä halutaan lisätä lippu- ja maksurajapintojen avaamiseen

liittyen johdantolauseeseen teksti ”ilman käyttöä rajoittavia ehtoja”. Liikenne- ja viestintävaliokunta on tähän esitykseen oman puoltavan kantansa jo esittänyt, vaikka kritiikkiä esitystä kohtaan on ollut varsin laajasti.

Nyt tässä esityksessä (HE 145/2017 vp) todetaan sivulla 237: ”Koska olemassa ei kuitenkaan vielä ole yhteisiä palveluita koskevia määrittelyjä, on välttämätöntä, että puolesta-asioinnin mahdollistavan rajapinnan avaava palveluntarjoaja voi arvioida kolmannen osapuolen luotettavuutta ennalta asettamiensa arviointikriteerien ja ehtojen mukaan.” Puolesta-asioijan kelpoisuusvaatimukset jäävät näin ollen tosiasiallisesti keskenään kilpailevien yritysten arvioitavaksi. Tilannetta hankaloittaa omalta osaltaan myös, ettei liikennepalveluiden tuottajalle esityksessä anneta mahdollisuutta tarkistaa puolesta-asiointia hoitavalta taholta asiakkaan valtuutusta.

Mielestämme näissä kahdessa hallituksen esityksessä on periaatteellista ristiriitaa. Kun tavoitteena on mahdollistava lainsäädäntö, niin nyt mielestämme pakottavia määräyksiä ja rajauksia tulee tässä vaiheessa kirjata mahdollisimman vähän, jotta markkinoilla sekä tuote- ja palvelukehityksellä on vapaus toimia. Jos sitten myöhemmin nähdään tarpeelliseksi syystä tai toisesta ryhtyä sääntelyyn, niin tehdään se vasta todellisen tarpeen mukaan eikä vanhaan lainsäädäntöön ja toimintaympäristöön perustuvaan ennakkokäsitykseen nojautuen.

Puolesta-asiointi on varsin vaikeaselkoinen, monimutkainen ja tulkinnanvarainen kohta tässä lainsäädännössä ja tällaisenaan saattaa johtaa kohtuuttomiin tilanteisiin liikennepalveluiden tuottajan näkökulmasta. Myönteisenä pidämme, että luonnosvaiheen jälkeen puolesta-asiointi edellyttää aina osapuolten välistä sopimusta.

VÄLITYS- JA YHDISTÄMISPALVELUT (III osa 5 luku)

Pidämme välitys- ja yhdistymispalveluiden ilmoitusvelvollisuuden lisäämistä (III osa, 5 luku, 1 §) erinomaisena lisäyksenä lakiin. Näin mahdollistetaan viranomaisille tarjonnan kehittymisen seuranta ja tosiasiallinen valvonta, kun viranomaisilla on tieto siitä, mitkä toimijat kyseisiä palveluita tuottavat.

Kun laki liikenteen palveluista lähtee ajatuksesta, että eri liikennemuotojen ja liikennevälineiden raja-aidat halutaan poistaa, niin tuntuu kovin erikoiselta, että tämä ilmoitusvelvollisuuden ulkopuolelle on rajattu tavaraliikenne. Tälle ei mielestämme ole mitään erityistä perustetta ja tasapuolisuuden näkökulmasta tällaista rajausta ei pidä tehdä.

Välityspalvelun tarjoajan selvitys- ja ilmoittamisvelvollisuus (II osa 1 luku)

Lisäksi esitämme lain II osan 1 luvun 13 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien laajentamista myös maksuliikennepalveluiden tuottajiin. Jo nyt meillä on tiedossamme, että eräät toimijat ovat eriyttämässä välityspalvelut ja maksuliikennepalvelut eri toimijoille välttääkseen tämän pykälän vaatimukset. Talousvaliokunnan kuulemistilaisuudessa 10.11.2017 liikenne- ja viestintäministeriön edustajat totesivat, että tätä ongelmaa ei olisi. Perustelunaan ministeriön edustajat totesivat, ettei tällaista erottelua voida tehdä siten, että ilmoitusvelvollisuutta ei pelkän maksuliikenteen välittäjällä olisi. Tällaisenaan tämä lakiteksti ei miltään osin, edes perusteluosaltaan, tue tätä näkemystä. Ilman tämän pykälän vaatimusten

laajentamista ei viranomaisella ole tosiasiallisesti saatavissa oikeita ja kattavia tietoja verotuksen ja muiden yhteiskunnallisten velvoitteiden hoitamiseksi.

Velvoitteen laajentaminen maksuliikennepalveluiden tarjoajiin lisäisi oleellisesti harmaan talouden torjunnan mahdollisuuksia eikä aiheuttaisi ongelmia yhdellekään asianmukaiset vastuunsa ja velvoitteensa hoitavalle kuljetuspalveluyrittäjälle tai maksuliikenteen välittäjälle.

Miksi tätä osaa ei voisi täydentää siten, ettei tulkinnanvaraisuutta jää?

TAKSINKULJETTAJAN AJOLUPA

Taksinkuljettajan ajoluvan voimassaolo ja uusiminen (II osa 3 luku)

Taksinkuljettajan ajoluvan terveysvaatimuksia on luonnosvaiheen jälkeen täsmennetty 68 vuotta täyttäneiden kuljettajien osalta. Lakiteksti on jäänyt tulkinnanvaraiseksi, vaikka sitä on perusteluosassa pyritty täsmentämään. ”Taksinkuljettajan ajolupa on voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä. Taksinkuljettajan täytettyä 68 vuotta lupa on kuitenkin voimassa kaksi vuotta sen myöntämisestä.” Perusteluissa todetaan ”Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että esimerkiksi taksinkuljettajalle, joka hakee lupaa 67 vuoden ikäisenä, voitaisiin myöntää lupa korkeintaan siihen päivämäärään saakka, jona hän täyttää 70-vuotta.” Tältä osin perusteluosa on selkeästi ristiriidassa varsinaisen pykälätekstin kanssa. Pykälästä lukemalla voidaan todeta, että kuljettajan täytettyä 68 vuotta on lupa voimassa vain kaksi vuotta sen myöntämisestä. Jos lupa on siis myönnetty 67 vuoden ikäiselle kuljettajalle, niin lupa on voimassa 68 vuoden täyttämisen jälkeen voimassa kaksi vuotta myöntämisestä, siis 67 vuoden iästä.

Esitämme, että tältä osin pykälän tekstiä ja perusteluita tarkennetaan. Tarkennuksen osalta laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä (10 § 1 mom ja 13 § 1 mom) on kirjoitettu tässäkin tavoitteena olleen tarkoituksen mukaisesti.

Lähtökohtaisesti pidämme esitystä periaatteellisesti ja perustelutekstin sanamuodon mukaisesti kannatettavana. Taksinkuljettajan ajolupa tulee olla voimassa vain kaksi vuotta kerrallaan, kun kuljettaja on saavuttanut 68 vuoden iän.

Tässä yhteydessä on syytä myös kirjoittaa lakiin selkeästi siirtymäsäännös niiden taksinkuljettajien ajolupien osalta, jotka ovat määräajan päättymisen myötä rauenneet eikä niitä ole uusittu ennen 1.7.2018. Voidaanko vanha rauennut taksinkuljettajan ajolupa uusia ilman koetta vai onko kyseessä uusi ajolupa, joka edellyttää koetta. Lisäksi tulisi jotenkin huomioida vielä vanhempien henkilöauton ammattiajolupien uudistaminen.

Taksinkuljettajan nimi kuljettajaluvassa (III osa 1 luku)

Laki liikenteen palveluista edellyttää, että matkustajan nähtävillä on luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi. Laissa tai sen perusteluissa ei mainita tarkemmin, miten kuljettajan nimi on oltava nähtävillä, riittääkö esimerkiksi sukunimi? Poliisiviranomaisen virkapuvussa näkyy ko. henkilön sukunimi. Mielestämme taksinkuljettaja, joka työskentelee yksin epäsäännöllisinä aikoina eri alueilla, joutuu kohtuuttomaan tilanteeseen, jos hänen aina ja kaikissa tilanteissa tulee pitää oma

nimensä kaikkien asiakkaiden nähtävillä. Tästä aihepiiristä käytiin laajaa keskustelua vuonna 2010 voimaan tulleen taksinkuljettajan ammattipätevyyslain valmistelun yhteydessä. Silloin koko nimen näkyminen pidettiin perusteltuna, koska viranomaisen myöntämä ajolupa tuli olla nähtävillä. Ajolupaa ei pidetty sellaisena viranomaisen myöntämänä asiakirjana, että siinä nimitiedot olisivat voineet olla epätäydellisesti esillä. Esitämme tältä osin muutosta siten, että lain III osan 1 luvun 2 § mom 1 kohta 5) muutettaisiin muotoon: *matkustajan nähtävillä on luvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan kuva ja lupatunnus.* Näin ollen yksittäisen kuljettajan ei tarvitsi nimitietojaan julkisesti pitää esillä, mutta taksiliikenneluvan haltijan tiedot olisivat näkyvillä. Tätä voidaan pitää työ- ja tietoturvallisuuden kannalta kohtuullisena vaatimuksena.

LUVATON LIIKENNE (VI osa 2 luku)

Tuomion luvattomasta ammattimaisesta liikenteen harjoittamisesta voi saada vain, jos toiminta on tahallista tai osoittaa törkeää huolimattomuutta. Kuljettaja tuomitaan ammattipätevyyssäännösten rikkomisesta, jos teko on tahallisuutta tai huolimattomuutta osoittavaa.

Mielestämme on varsin erikoista, että kuljettajan (usein työntekijä) osalta tuomittavaa on huolimattomuus, mutta liikenteen harjoittajan (usein yrittäjä) osalta tuomittavuuden edellytyksenä on törkeä huolimattomuus. Käsityksemme mukaan yrittäjältä voidaan aina edellyttää suurempaa tarkkuutta yrittäjyyteen ja työn tekemiseen liittyvässä lainsäädännössä kuin työntekijältä. Mielestämme molempien osalta tuomittavuuden perustana tulee olla huolimattomuus.

Taksiliikennelupa osana valvontaa

EU-lainsäädännön perusteella on tavara- ja henkilöliikenneluvan oikeaksi todistettu jäljennös pidettävä ajoneuvossa mukana. Taksiliikenneluvan osalta tällaista vaatimusta ei ole. Pidämme tätä merkittävänä puutteena niin liikenteen harjoittamisen kuin valvonnankin osalta. Kun kuljettajalla, ajoneuvon omistajalla/haltijalla tai taksiliikenneluvan haltijalla ei tarvitse olla mitään yhteyttä, niin kuka tahansa voi julkisesta rekisteristä poimitulla liikenneluvanhaltijan tiedoilla harjoittaa liikennettä ilman, että taksiliikenneluvanhaltija ei tiedä asiasta mitään. Viranomaisella ei käytännössä ole esimerkiksi maantiellä tapahtuvassa valvontatilanteessa mitään mahdollisuutta ryhtyä selvittämään onko kuljetuksen suorittaja tosiasiallisesti suorittamassa kuljetusta jonkun kertomansa taksiliikenneluvanhaltijan lukuun vai ei.

Pääkaupunkiseudun poliisiviranomaisten kanssa käydyissä keskusteluissa on ilmennyt, että heille liikenteen valvonnan yhteydessä ei ole nopeata ja yksinkertaista keinoa edes liikenneluparekisterin tietojen tarkistamiseen. Liikenteen turvallisuusvirasto on tiettävästi lupaillut kehittää omaa tietojärjestelmäänsä tältä osin. Joissakin yhteyksissä on myös esitetty näkemyksiä, että Liikenteen turvallisuusvirasto olisi ”jalkautumassa” käytännön liikenteen valvontatyöhön.

Käytännön tasolla tilanne olisi varsin helposti korjattavissa sillä, että jokaisessa taksiliikenneluvan perusteella kuljetuksia suorittavassa ajoneuvossa olisi vastaavasti kuin tavara- ja henkilöliikenneluvanhaltijoillakin velvollisuus pitää kopiota liikenneluvasta ajoneuvossa. Tavara- ja henkilöliikennelupien osalta lupaviranomainen pyynnöstä tulostaa ja ”leimaa” näitä kopioita luvanhaltijan

pyytämän määrän. Näin ollen tämä toimintamalli on jo olemassa eikä mitään uutta tapaa asian hoitamiseksi tarvita. Tarvittaessa kopioiden tulostamisesta voidaan kerätä hallinnollinen maksu, joka ei 10 vuotta voimassaolevien lupien osalta muodostu yrittäjällekään taloudelliseksi ongelmaksi. Kopioita voi sen jälkeen olla yrittäjällä hallussaan riittävä määrä, jotta hän voi jakaa niitä käytettäviin autoihin. Tällä estettäisiin luvatta liikennöinti taksiliikenneluvanhaltijan tiedoilla.

Lisäys on yksinkertaista lisätä nykyiseen lakitekstiin, esimerkiksi II osan 1 luvun 2 §:n tekstiin.

TIETOJEN LUOVUTTAMINEN VIRANOMAISTEN REKISTEREISTÄ (V osa 3 luku)

Laki liikenteen palveluista III osa, 2. luku sisältää tietojen ja tietojärjestelmien yhteen toimivuuteen liittyviä vaatimuksia. Näihin liittyy myös liikenne- ja viestintäministeriölle annettu asetuksenantovaltuus olennaisten tietojen ilmoittamisesta. Lisäksi henkilöliikennepalveluntuottajalle on asetettu lain III osan, 1. luvussa tiedonantovelvollisuus. Näiden lisäksi ollaan nyt avaamassa merkittävässä määrin viranomaisen rekisteritietoja, osittain myös henkilötietoja. Erityisesti pienyrittäjätoiminnassa yrityksen tiedot sisältävät varsin paljon yrittäjän henkilötietoja. Mielestämme viranomaisrekisterin osalta ei tässä laajuudessa ole tarvetta tietojen luovuttamiseen. Onko esimerkiksi tarpeellista, että auton rekisteritunnuksen perusteella auton omistajan ja haltijan kotiosoite on julkisesti saatavilla?

Yleisesti voidaan todeta lakiin liikenteen palveluista liittyvän varsin paljon muitakin tietoon ja tietoturvaan liittyviä yksityiskohtia. Esimerkiksi Liikenneviraston seurantaan (IV osan 1 luku) liittyvien tietojen osalta ammatti- ja liikesalaisuuksien tietoturvan suoja on erityisesti huomioitava. Samoin Liikenteen turvallisuusviraston tarkastusoikeuden (IV osan 2 luku) asiantuntijapalveluiden käyttämisen osalta tietoturvaan ja yksityisten toimijoiden salassapitovelvollisuuteen on syytä kiinnittää erityistä huomioita.

AMMATTIMAISUUDEN JA LUVANVARAISUUDEN MÄÄRITELMÄ (II osa 1 luku)

Ammattimaisuuden ja luvanvararaisuuden määritelmä on siirretty I osan 1 luvun 1 §:stä II osan 1 luvun §:in 1 ja 2. Eduskunta keskusteli tästä määrityksestä varsin laajasti lain I vaiheen käsittelyn aikana. Nyt on arvokasta todeta, että tällä muutoksella ei ole tarkoitusta muuttaa aikaisempaa rajanvetoa miltään osin.

LINJA-AUTO HENKILÖAUTONOMAISESSA LIIKENTEESSÄ (II osa 3 luku)

Laissa halutaan mahdollistaa linja-autoilla (D1-luokan linja-autot) suoritettavissa kuljetuksissa poikkeus ammattipätevyysvaatimuksiin siltä osin, kun linja-autoja käytetään yksityisesti enintään kolmen hengen muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, ja niitä suoritettavat kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvat. Perusteluna esitetään kuljetusten selkeä ”henkilöautonomainen käyttö”.

Perustelu on varsin hyvä ja selkeä, mutta tasapuolisuuden, oikeudenmukaisuuden sekä valvonnan kannalta täysin mahdoton. Linja-autot ovat hankinnan (autovero) ja käytön osalta täysin verottomia sekä ajoneuvoveron perus- että käyttövoimaveron

osalta. Jos näitä autoja käytetään henkilöautonomaisessa käytössä, niin niitä tulisi kohdella muutoinkin henkilöautonomaisena, siis esimerkiksi verotuksen osalta. Ei voi olla niin, että linja-auto tulkitaan henkilöautosta poikkeavaksi vain silloin, kun linja-auton määrityksestä on etua omistajalle, mutta rinnastetaan henkilöautoon aina silloin, kun siitä on etua linja-auton omistajalle.

Erinomaisena pidämme sitä, että liikenne- ja viestintäministeriössä on lainvalmistelussa nyt selkeästi todettu, että pieniä linja-autoja käytetään tosiasiallisesti henkilöautonomaisessa liikenteessä. Toivottavasti tämä johtaa myös linja-autojen ja henkilöautojen hankinnan ja käytön verottamisen tasapuolistamiseksi.

LAIN LUETTAVUUS

Laki liikenteen palveluista muodostuu osista, jotka muodostuvat luvuista ja luvut muodostuvat pykälistä. Aina luvun alkaessa pykälien numerointi alkaa numerolla 1. Näin ollen lakia on erittäin hankala lukea. Lainvalmistelussa on aiemmin todettu, että tällä rakenteella mahdollistetaan uusien osien, lukujen ja pykälien lisääminen eri kohtiin. Jo nyt tässä vaiheessa on kuitenkin jouduttu ottamaan käyttöön myös pykälien osalta täsmentäminen kirjaimin. Esimerkiksi VI osan, 1 luvun, 2 §.

Esitämme, että lain pykälät numeroidaan juoksevasti lukemisen helpottamiseksi.

LAKI AUTOVEROLAIN MUUTTAMISESTA

Laki liikenteen palveluista muuttaa taksiliikenneluvat ajoneuvokohtaisista toimijakohtaisiksi. Näin ollen yhdellä yrittäjällä on jatkossa vain yksi lupa riippumatta taksikäytössä olevien ajoneuvojen määrästä. Tätä ei ole otettu huomioon muutosesityksessä laista autoverolain muuttamisesta.

Lain 29 §:ssä todetaan, että autoverohuojennus (määritelty §:ssä 28) voidaan myöntää yhtä liikennelupaa kohden vain yhdelle autolle samanaikaisesti. Tältä osin tekstiä on ehdottomasti muutettava. Liikennekaaren, joka sittemmin nimettiin laiksi liikenteen palveluista, valmistelun ja käsittelyn ajan on liikenne- ja viestintäministeriö useaan eri kertaan useassa eri yhteydessä maininnut, että laki liikenteen palveluista ei vaikuta taksiautojen verotukseen. Näin ollen voidaan todeta, että tämä tekstimuutos on jäänyt epähuomiossa valmisteluvaiheessa muotoilematta tältä osin.

Esitämme, että 29 § kirjoitetaan tältä osin uudestaan. Esimerkiksi seuraavalla tavalla:

Edellä 28 §:ssä tarkoitettu etu voidaan myöntää taksiliikenneluvan haltijan luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityihin autoihin, joiden pääasiallinen käyttö on taksiliikenne.

HE 178 / 2017 vp laiksi autoverolain muuttamisesta

Tältä osin on tiedossamme, että eduskuntaan on perjantaina 24.11. tullut käsiteltäväksi myös HE 178 / 2017 vp laiksi autoverolain muuttamisesta. Ko. esityksessä todettaan, että tässä yhteydessä oleva esitys tulee yhteensovittaa tuon uuden muutosesityksen kanssa. Muutosesitys sinänsä on kohtuuton ja täysin vastoin valiokunnan huhtikuussa kirjaamaa kantaa, jonka eduskunta on keväällä hyväksynyt.

Näemme tältä osin erityisen merkittäväksi liikennevälineiden tasapuolisen verokohtelun. Haluamme muistuttaa verotuksellisista tasapuolisuuteen ja oikeudenmukaisuuteen liittyvistä vaatimuksistamme.

Suomalainen taksiyrittäjä toimii tällä hetkellä kannattavuuden rajamailla. Taksiyrittäjän tulot vaihtelevat toki suuresti maamme eri alueilla ja eri yrittäjien kesken. Tilastokeskus on tehnyt vuoden 2013 vero- ja tilinpäätöstietoihin perustuen tutkimuksen taksiyrittäjien yrittäjätulosta. Tutkimus osoittaa, että liikevaihtoluokassa alle 500 000 euroa/vuosi on Tilastokeskuksen toimialaluokituksen mukaisesti taksiyrityksiä 8 204 kpl. Näiden yritysten yrittäjätulo oli vuonna 2013 keskimäärin 23 595 euroa/vuosi, siis 1 966 euroa/kuukausi. Otosta voitaneen pitää varsin kattavana. Vuoden 2013 jälkeen tilanteessa ei ole tapahtunut oleellista muutosta parempaan suuntaan.

Tähän liittyen taksiyrittäjien taksiautostaan saamalla verohuojennuksella on oleellinen merkitys taksiyrittäjän tulonmuodostukseen. Pienen taksiauton verohuojennus on maksimissaan 4 800 euroa kolmen vuoden kuoleentumisajalla (133,33 e/kk) ja isojen autojen osalta verohuojennus on 15 000 euroa (416,66 e/kk). Isojen esteettömien tai koululaiskuljetuksiin kotimaassa varustettujen autojen ostohinnat verohuojennuksesta huolimatta ovat noin 60 000–80 000 euroa.

Laki liikenteen palveluista tavoittelee tilannetta, jossa kaikki eri kuljetusmuodot ja kuljetusvälineet olisivat tasavertaisia markkinoilla. Silloin näiden kuljetusvälineiden verokohtelun tulee olla kohtuullisesti tasapuolinen kaikille toimijoille. Taksiliikenteen osalta merkittävin kilpailijamme on linja-autoliikenne. Linja-autot ovat täysin vapaita autoverosta, kuten kuorma-autotkin. Pakettiautojenkin autovero on osin huomattavasti kevyempää kuin henkilöautoissa. Linja-autot ovat myös täysin vapaita ajoneuvoveron perus- sekä käyttövoimaverosta. Myös useimmat muut liikennepalvelulaissa henkilöliikenteeseen sopivat ajoneuvot ovat ajoneuvoveron perusverosta sekä käyttövoimaverosta vapaita.

Lakiin liikenteen palveluista liittyen eduskunta hyväksyi huhtikuussa 2017 valiokunnan mietintöön kirjaaman huomion verotuksellisesta tasapuolisuudesta:

> *Valiokunta pitää välttämättömänä, että liikennemarkkinoiden edelleen kehittämisen yhteydessä tarkastellaan verotuksen yhdenmukaistamista, jotta eri toimijoille saadaan tasapuolinen verokohtelu.*

LAKI AJONEUVOLAIN MUUTTAMISESTA

Ajoneuvojen rakennetta, hallintalaitteita ja varusteita koskevat määritykset sisältävät Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeuden antaa määritykset taksamittarista tai vastaavasta laitteesta. Käsityksemme mukaan tämä lainkohta on ristiriidassa voimassaolevan mittauslaitelain (707/2011) kanssa. Mittauslaitelain 2 §:n mukaisesti taksamittarit ovat lain soveltamisalan piirissä. Lain taustalla on EU:n mittauslaitedirektiivin vaatimukset. Mittauslaitelakiin liittyviin määräyksiin voidaan antaa tarvittaessa valtioneuvoston asetuksia.

LOPUKSI

Laki liikenteen palveluista pyrkii saamaan lainsäädännöllisesti eri liikennemuodot ja liikennevälineet keskenään yhdenmukaiseen asemaan lainsäädännöllisesti. Kun tämä tavoite on selkeä ja johdonmukainen liikenteen palveluista annetun lain osalta, niin ehdoton edellytys on tämän tavoitteen huomioon ottaminen koko lain liikenteen palveluista sisällössä. Myös kaikkien muiden liikenteenharjoittamiseen vaikuttavien lakien tulee noudattaa tätä eri liikennemuotojen ja liikennevälineiden osalta.

Mahdollistavan lainsäädännön tulee mahdollistaa kaikkien eri toimijoiden tasapuoliset toimintaedellytykset.

Suomen Taksiliitto ry