



LVM/2096/03/2015

## **Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut luonnoksen hallituksen esitykseksi liikennekaareksi. Liikennekaareen on koottu yhteen neljän aikaisemman liikennepalveluja koskevan lain säädökset. Liikennekaaren yhteydessä ehdotetaan lisäksi muutettavaksi kolmeitoista muuta lakia.

Liikennekaarella pyritään lisäämään henkilöliikennepalvelujen kasvua ja markkinaehtoisuutta, edistämään liikennepalvelujen yhdisteltävyyttä ja tehokkuutta sekä alentamaan yhteiskunnalle palveluista syntyviä kustannuksia.

*Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää liikennekaaren tavoitteita kannatettavana. Liikennekaaressa tehdyillä ehdotuksilla voidaan keventää henkilö- että tavariikennepalvelujen sääntelyä ja vähentää yritysten hallinnollista taakkaa. Liikenne voi muodostua uudenlaisten palvelujen laaja-alaiseksi kasvualaksi, joka on hyvinvoinnin ja talouden välttämätön edellytys.*

EK nostaa lausunnossa tarkemmin esille uusien henkilöliikennepalvelujen mahdollistamisen, pienimuotoisen toiminnan määrittelyn liikennealalla sekä lupaehtojen keventämisen. Lisäksi lausunnossa tuodaan esille uusien liiketoimintamallien lakitasoisen määrittelyn mahdollinen heijastuminen muille palvelualoille.

## **Uusien digitaalisten liikennepalvelujen mahdollistaminen**

Digitalisaatio mahdollistaa tulevaisuuden liikennejärjestelmän kehittämisen, joka muodostuu palveluiden, tiedon ja infrastruktuurin yhteen toimivasta kokonaisuudesta. Teknologia nykyisellään mahdollistaa saumattomien palvelukokemusten kehittämisen, erilaisten toimijoiden ja toimintamallien mukaantulon ja kustannustehokkaiden palveluiden syntyminen. Liikkumiseen liittyvää dataa ja analytiikkaa ei ole kuitenkaan vielä voitu hyödyntää optimaalimmalla tavalla – johtuen niin tiedon yhteensopivuuden puutteista kuin lainsäädäntöön liittyvistä rajoitteista.

Uudet digitaaliset liiketoiminta-alueet – joihin myös hallituksen Digi2 -kärkihankkeella pyritään vaikuttamaan – näkyvät jo konkreettisesti yritysten kasvun vauhdittajina. EK kyselyn<sup>1</sup> perusteella esineiden internetin, massadatan, robotiikan, tietoturvan ja älykkään liikenteen osalta edelläkävijäyritykset ennakoivat 74 prosenttia liikevaihdon kasvua tänä vuonna edelliseen vuoteen verrattuna. Älykkään liikenteen osalta liikevaihdon kasvua odotetaan 87 prosenttia, investoinneissa 73 prosenttia ja työpaikoissa 56 prosenttia. Tulevaisuuden odotukset yrityksissä ovat korkealla.

Hallituksen esitysluonnoksessa pyritään mahdollistamaan ehjien matkaketjujen muodostaminen. Joustavampien, kutsuhjattuun liikenteeseen ja jakamistalouteen perustuvien palveluiden arvioidaan olevan tehokas keino vastata niin sanotun ensimmäisen ja viimeisen

<sup>1</sup><http://ek.fi/ajankohtaista/tiedotteet/2016/05/20/ek-tutki-esineiden-internet-vetaa-osaajia-tuhannelle-heti-toita/>

Kestävä liiketoiminta  
Tiina Haapasalo, Jari Konttinen

25.5.2016

kilometrin ongelmaan. Uusien liikkuminen palveluna -ratkaisujen syntyminen ja liikennepalveluiden tietojärjestelmien yhteen toimivuuden edistämiseksi on käynnistetty toimia EU:ssa (ITS-direktiivi) ja joissain maissa esimerkiksi maanlaajuisen matkakorttijärjestelmien kehittämiseksi.

Hallituksen esitysluonnokseen on kirjattu, että liikennemuodosta riippumatta henkilöliikenteen liikkumispalveluiden tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikkumispalvelua koskevat olennaiset ajantasaiset tiedot ovat saatavissa avoimen rajapinnan kautta vapaasti käytettäväksi koneluettavassa vakiotietomuodossa. Olennaiset tiedot sisältävät ainakin reitti-, pysäkki-, aikataulu-, hinta- ja saatavuustiedot. Lisäksi ehdotetaan, että liikenneviraston on tarjottava tekninen palvelu, jolla näiden tietojen toimittaminen voidaan vaihtoehtoisesti toteuttaa.

Lakiehdotuksen perusteluissa on aiheellisesti todettu, että liikesalaisuudet ja asiakastiedot jäävät tietoja koskevan avaamisveloitteen ulkopuolelle.

*Lähtökohtaisesti EK suhtautuu tietojen avaamisen velvoitteisiin varovaisesti, jos se kohdistuu yksityisen sektorin toimijoihin ja erityisesti jos se koskee liikesalaisuuksia, asiakastietoja tai niiden analysoinnista syntyviä kilpailuetuja. Tietojen avaamisen tulisi ensisijaisesti kohdistua vero- tai muutoin julkisin varoin tuotettuihin tai julkisesti hankittuihin tietoihin. Liikenteen uusien palvelujen mahdollistamiseksi on kuitenkin liikennekaudessa perusteltua velvoittaa liikennepalvelujen tarjoajat avaamaan oleelliset tiedot koneluettavassa muodossa.*

## **Pienimuotoinen toiminta liikennealalla**

Liikennekaudessa ehdotetaan rajaa liikenteen ammattimaisen ja ei-ammattimaisen palvelutarjonnan välille. Pienimuotoiseksi ei-ammattimaiseksi katsottaisiin toiminta, jossa henkilö- ja tavaraliikenteestä saatavat korvaukset jäisivät alle 10.000 euroa 12 kuukauden jaksolla. Tällaiseen toimintaan liikennekaudessa asetettuja ehtoja ja velvoitteita ei sovellettaisi.

Tavaraliikenteen osalta tässä saattaa olla ristiriita EU-säädännön kanssa, jossa lupaehdot eivät riipu vuositason korvausten määrästä. Tavaraliikenteen osalta 10.000 euron raja on muutenkin varsin matala kuorma-autoliikenteessä ja voidaan ennakoida, ettei tällaista pienimuotoista toimintaa juurikaan tulisi esiintymään. Tilanne olisi samankaltainen linja-autoliikenteen osalta.

Sen sijaan kyytien tarjoaminen henkilöautolla korvausta vastaan voisi yleistyä alustojen ja välityspalvelujen avulla. Kyytien tarjoamiseen alle 9 henkilön ajoneuvolla ei edellytä erillistä lupaa eurooppalaisessa säädännössä. Tällaisia palveluja koskeva säädäntö on ollut kansallisesti määriteltyä nykyisessä taksiliikennelaissa.

Liikennekaudessa ehdotetaan, että taksiliikenne olisi jatkossakin luvanvaraista. Luvan edellytyksenä olisi toimijan hyvämaineisuus, joka määriteltäisiin samalla tarkkuudella kuin direktiivipohjaiset henkilö- ja tavaraliikenneluvat. Kuljettajalle asetettaisiin myös erityisvaatimuksia. Pienimuotoista toimijaa vaatimukset eivät koskisi. Näin henkilöautolla tarjottavien kyytien osalta muodostuisi erilaiset lähtökohdat samanlaista palvelua samanlaiselle asiakaskunnalle tarjoavien toimijoiden kesken.

Jos pienimuotoiselta toimijalta ei ole yhteiskunnallisesti perusteltua edellyttää hyvämaineisuuden direktiivitavoista tarkistusta, niin voidaan kysyä, onko se perusteltua yli 10.000 euroa vuodessa kyydeillä ansaitsevalta toimijalta. Samoin voitaisiinko kuljettajaa koskevat erityisvaatimukset asettaa vasta ao. palvelun hankintamenettelyn tai tilaamisen yhteydessä.

Kestävä liiketoiminta  
Tiina Haapasalo, Jari Konttinen

25.5.2016

Kyytipalvelua koskevaa säädäntöehdotusta tulisi kehittää edelleen niin, että se olisi samanlainen kaikille kyytipalveluja tarjoaville.

*Elinkeinoelämän keskusliitto EK ehdottaa, että liikennekaaren jatkovalmistelussa tarkasteltaisiin lupamenettelyä hallinnollisesti keveämpää ilmoittautumismenettelyä kyytipalvelujen tarjoamisessa. Kaikki palvelujen tarjoajat voisivat noudattaa samanlaista kevyttä menettelyä, jolloin kyytipalvelujen monipuoliselle kasvulle olisi mahdollisimman vähän estettä. Näin ei myöskään olisi tarpeen asettaa ammattimaiselle ja ei-ammattimaiselle toiminnalle keino- tekoista euromääräistä rajaa.*

Ilmoittautumismenettely voisi olla lupamenettelyä huomattavasti keveämpi. Esimerkiksi Trafi voisi ylläpitää rekisteriä, johon voisivat ilmoittautua ne liikennepalvelujen tarjoajat, joilta ei edellytetä EU-säädännön perusteella erillistä lupaa. Ilmoittautuessaan toimija vahvistaisi tuntevansa säädännön, joiden puitteissa palveluja tarjotaan. Tällaisia ovat paitsi ajoneuvoon ja ajokorttiin liittyvät säännöt, esimerkiksi myös kuluttajansuojaan, vastuukysymyksiin ja verotukseen liittyvät kysymykset. Niin ikään verottajalle syntyisi tieto palvelutoiminnasta mahdollisten verotarkastusten kohdentamista varten. Verotusta tulisi muutenkin varmistaa kaikissa palveluketjun vaiheissa. Jatkotarkasteluun kannattaa ottaa ehdotuksen yleisperusteluissa esitelty Viron malli, jossa verottaja saa suoraan automaattisesti tiedon verotettavista tuloista välityspalvelulta.

### **Kansallisista lisävaatimuksista luopuminen henkilö- tai tavaraliikennelupaa edellyttävissä kuljetuspalveluissa**

Henkilö- ja tavaraliikenteen markkinoille pääsystä säädetään direktiivillä. Tästä syystä pääosa henkilö- ja tavaraliikennelupaa koskevista säädöksistä säilyy ennallaan liikennekaareissa. Sen sijaan kansallisista lupiin liittyvistä lisävaatimuksista olisi tarkoitus luopua. Tällainen vaatimus on muun muassa pakollinen yrittäjäkoulutus. Jatkossa koulutuksen tarvetta arvioisi luvanhakija itse. Tarvetta voi arvioida myös palvelujen asiakas, tilaaja tai ostaja asettaessaan kriteerejä palvelulle. Osaamista voi jatkossa hankkia tai lisätä luvan hakemisen ajankohdasta riippumatta.

Direktiiveissä ei edellytetä pakettiautoilta tavaraliikennelupaa, mutta kansallisesti sitä on edellytetty. Tästä kansallisesta lisäveloitteesta on nyt tarkoitus luopua. Tavoitteena on madaltaa alalle tulokynnystä, mahdollistaa uutta liiketoimintaa ja keventää toimijoiden hallinnollista taakkaa.

Logistiikka-alan toimijoilta on tullut näkemys, että alihankinnassa aiempi pakettiautojen luvanvaraisuus on helpottanut tilaajan asemaa. Jatkossa tilaajan on itse varmistuttava ja edellytettävä palvelutarjoajalta erityisvaatimusten täyttämistä, jos sellaiseen on tarvetta. Tilaaajan kannalta käyttökelpoinen voisi olla lupamenettelyä keveämpi vastaavanlainen ilmoittautumismenettely kuin edellä kyytipalveluissa. Menettelyssä pakettiautolla kuljetuspalveluja tarjoava rekisteröityisi ja toimija vahvistaisi tuntevansa säädännön, joiden puitteissa palveluja tarjotaan.

*EK ehdottaa, että myös pakettiautoilla tarjottavien palvelujen osalta selvitettäisiin hallinnollisesti kevyttä ilmoittautumismenettelyä.*

Kestävä liiketoiminta  
Tiina Haapasalo, Jari Konttinen

25.5.2016

## **Pienimuotoisen ei-ammattimaisen toiminnan määrittely toimialakohtaisen sääntelyn ulkopuolelle**

Pienimuotoisen toiminnan määrittely liittyy laajemmin uusien digitalisaation mahdollistamien toimintamallien yleistymiseen. Määrittelyn tarkoituksena on tukea uusia talouden toimintamalleja ja madaltaa alalle tulon kynnyksiä. Lakitasolla määrittelyn tekeminen on liikennepalveluja laajempi kysymys. Yhdellä toimialalla omaksuttu määrittely voisi heijastua myös muihin palveluliiketoiminnan alueisiin. Liikennettä vastaavia toimialoja ovat esimerkiksi yksityishenkilöiden tarjoamat palvelut majoitusalaalla, ravintolatoiminnassa, kiinteistönhoidossa, kampaamopalveluissa ja niin edelleen.

Lainsäädäntö tai siihen liittyvät tulkinnat ovat usein epäselviä uusien digitaalisten ja verkostomaisten liiketoimintamallien kannalta. Toisaalta on mahdollistettava omaisuuden ja taitojen joustava hyödyntäminen digitaalisuuden avulla erilaisten alustojen ja välittäjäpalveluiden kautta ja uuden liiketoiminnan ja kasvun syntyminen. Toisaalta yhteiskunnan kannalta on varmistettava tasaveroiset toimintaedellytykset ja velvoitteiden täyttäminen.

Lainsäätäjän ei tule asettaa toimijoita eriarvoiseen asemaan toiminnan laajuuden tai esimerkiksi valvottavuuden suhteen. Siksi liikennekaareissa ehdotettu pienimuotoisen toiminnan jättäminen liikennealan sääntelyn ulkopuolelle voi olla ongelmallinen.

Toiminta voi olla yksittäisen palveluntarjoajan näkökulmasta pienimuotoista ei-ammattimaista eikä perustua työsuhteeseen tai täysipäiväiseen yrittäjyyteen. Silti siinä tarjottaviin palveluihin liittyy samanlaisia vastuita ja velvoitteita kuin ammattimaisen toimijan tarjoamiin palveluihin. Näitä ovat esimerkiksi verotukseen, työ- ja sosiaalilainsäädäntöön, kuluttajan suojaan ja vahinkovastuisiin liittyvät kysymykset.

*Elinkeinoelämän keskusliitto EK katsoo, että säädännöllä on mahdollistettava uudet toimintamallit, mutta niin, että kilpailu on tasaveroista samanlaisia tuotteita ja palveluja tarjoavien toimijoiden kesken. Liikennekaaren soveltamisalaa ja sen määrittelyjä olisi tarkasteltava laajemmin muiden vastaavien toimialojen kannalta ja alakohtaisten tasaveroisten kilpailuedellytysten kannalta. Uusien määrittelyjen vaikutuksia tulisi arvioida myös suhteessa palvelujen tarjontaan ja kysyntään, työllisyyteen, verotuloihin, kasvuun ja kansainvälisen kehitykseen.*

Lopuksi Elinkeinoelämän keskusliitto EK osallistuu mielellään liikennekaaren jatkovalmisteluun.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK  
Kestävä liiketoiminta

Sari Siitonen  
Johtaja