

**LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ****LAUSUNTOPYYNTÖNNE LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI LIIKENNEKAAREKSI SEKÄ ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI**

Liikenne- ja viestintäministeriö on 18.4.2016 pyytänyt mm. OP Ryhmältä lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Kunnioittaen haluamme lausua luonnoksesta seuraavaa:

**Liikennekaaren yleiset tavoitteet ovat kannatettavia**

Liikennekaarena keskeisinä tavoitteena luonnos toteaa mm. digitaalisen kasvu ympäristön rakentamisen ja säästöjen sujuvoittamisen. Pidämme näitä tavoitteita kannatettavina.

Parhaimmillaan luonnoksen mukainen sääntely edistää uusien innovaatioiden syntymistä liikenteessä ja liikkumisessa sekä parantaa kuluttajan asemaa ja valinnanvapautta. Kilpailu yleensä pakottaa toimijat kehittämään palveluitaan asiakaslähtöisesti sekä tehostamaan toimintaansa. Tällä voidaan säästää yhteiskunnan liikenteeseen käyttämiä varoja.

Liikennepalveluita tuottavien toimijoiden velvollisuus luoda toimivat rajapinnat tietojen käsittelyyn ja käyttöön mahdollistaa myös liikenteen eri palveluita yhdistävien ns. liikkumisoperaattoreiden toiminnan aloittamisen. Liikennekaari mahdollistaa uudenlaisen liikkumisen ekosysteemin rakentamisen ja tukee Suomen edelläkävijäasemaa liikenteen saralla.

Edellä kuvattujen yleisten tavoitteiden saavuttamiseksi liikennekaaren ensimmäisessä vaiheessa esitetään mm. liikennelupamenettelyn huomattavaa yksinkertaistamista ja muuttamista autokohtaisesta luvasta toimijakohtaiseen lupaan. Vakuutusalan kannalta esitettyihin muutoksiin sisältyy eräitä piirteitä, jotka tulisi tarkemmin ottaa huomioon näiden muutoksen suunnittelun yhteydessä.

**Vaikutukset vakuutusturvaan ja vakuutuksenottajien tasavertaiseen kohteluun**

Ammattimaiseen liikenteeseen käytettävien autojen liikennesuoritteet ovat yleensä huomattavasti korkeammat kuin yksityishenkilöiden omilla autoillaan ajamat. Kyseisten autojen riski joutua onnettomuuteen on tutkimusten mukaan myös huomattavasti suurempi. Luopuminen nykyisestä autokohtaisesta liikenneluvasta ilman minkäänlaista rekisteröintivelvoitetta, kun autoa käytetään liikenneluvan mukaiseen toimintaan, tarkoittaisi sitä, että vakuutusyhtiöt eivät enää pysty tarjoamaan liikenneluvan mukaista toimintaa harjoittaville henkilöille tai yrityksille sellaista vakuutusturvaa, jota ko. ajoneuvojen käyttö vaatisi. Pakollisen liikennevakuutuksen ylittävän lisävakuutusturvan puute voi johtaa liikenteenharjoittajan kannalta suuriin korvausvastuisiin; kyseeseen voi tulla esim. tiekuljetussopimuslain ja/tai vahingonkorvauslain mukaiset vahingot ja niistä vastaaminen.

Toisaalta vakuutusyhtiöt eivät myöskään voi hinnoitella luotettavasti kyseisten autojen vakuutuksia ilman tietoa autojen käyttötarkoituksesta. Vuonna 2017 voimaan tulevan uuden liikenneva-

kuutuslain mukaan maksuperusteita on sovellettava yhdenmukaisesti kaikkiin vakuutuksenottajiin. Tämä tarkoittaa sitä, että vakuutusyhtiön on kohdeltava samalla tavalla vakuutuksenottajia, jotka ovat riskitason kannalta samassa tilanteessa tariffitekijöiden kautta arvioituna.

Muutokset tarkoittaisivatkin pahimmillaan sitä, että liikenteenharjoittaja toisaalta saattaa jäädä vaille tarvitsemaan vakuutusturvaa, toisaalta muussa kuin ammattimaisessa liikenteessä käytettyjen autojen vakuutusten maksajat joutuisivat jatkossa maksamaan omissa vakuutuksissaan myös ammattimaisessa liikenteessä olevien autojen maksuja maksujen jakaantuessa kaikkien autojen vakuutusmaksuihin.

Esityksen korostamaan kuluttajansuojaan liittyy myös se, millaisia autoja taksiliikenteeseen jatkossa on käytettävissä ja kuinka asiakkaat saavat tiedon ko. autoista. Tämäkin edellyttää mielestämme sitä, että tieto on rekisteröity luotettavaan rekisteriin, josta kuluttajat sen saavat tarvittaessa kätevästi käyttöönsä.

Edellä lausutun perusteella pidämme tärkeänä, että liikenneluvan saajan tulisi vähintäänkin tehdä ilmoitus liikenteeseen käyttämistään autoista julkisen luotettavuuden omaavaan rekisteriin. Yksinkertaisen ilmoitusvelvollisuuden täyttämällä varmistetaan myös sähköisessä muodossa oleva tieto liikennepalveluiden tarjonnasta ja siitä ajoneuvokannasta, joka on kuluttajien käytettävissä. Samasta avoimesta rekisteristä voivat myös vakuutusyhtiöt saada käyttöönsä realistista tietoa riskipohjaiseen vakuutushinnoitteluunsa. Luonteva rekisteri tätä tarkoitusta varten on Liikenteen turvallisuusviraston liikenneluparekisterit.

### **Vähäisen liiketoiminnan määrittely ei sovi tieliikenteen puolella käytettäväksi raja-arvoksi**

Esitykseen sisältyvän Liikennekaaren 1 §:n mukaan sitä ei sovellettaisi kuljetustoimintaan, joka on *"1 momentissa tarkoitettulla tavalla pienimuotoista"*. 1. momentti määrittelee pienimuotoiseksi toiminnan, jossa kuljetustoiminnasta saadut korvaukset edeltävän 12 kuukauden aikana eivät kokonaisuudessaan ylitä 10 000 euroa. Kyseinen raja-arvo perustuu arvolisäverotuskäytännön tarpeisiin luotuun arvioon, jolla on jätetty ko. verotuksen ulkopuolelle ns. vähäinen liiketoiminta.

Esitykseen sisältyvä ajatus pienimuotoisen kuljetustoiminnan jättämisestä luvanvaraisen toiminnan ulkopuolelle on ymmärrettävä. Näkemyksemme mukaan ns. kimpakyydeissä ei ole kyse ansaitsemistarkoituksessa suoritetusta kuljetuksesta, vaikka kyyditykseen osallistuvat siitä voivat saada taloudellista hyötyä matkakustannusten pienentymisenä.

Sen sijaan ansaitsemistarkoituksessa kuljetus tapahtuu rahallista korvausta vastaan ansaitsemismielessä. Katsomme, että tällaisen toiminnan harjoittaminen tulisi edelleen säilyä luvanvaraisena. Mikäli tällainen kuljetustoiminta halutaan vapauttaa lupamenettelystä, korvausten maksimimäärän tulee olla olennaisesti pienempi kuin esitykseen nyt arvonlisäverotuskäytännön puolelta omaksuttu 10 000 euroa.

Tätä korostaa mielestämme sekin, että toiminnan kasvaessa satunnaisesta pienimuotoisesta toiminnan enemmän ammattimaiseksi nousee esille myös mm. vastuuvakuutus- ja työeläkevakuutukseen liittyvät kysymykset. Nyt tehty esitys ei ota niihin kantaa. Euromääräistä raja-arvoa käytettäessä kuljetustoiminnan harjoittaja on velvollinen mainittujen vakuutusten ottamiseen, vaikka toiminta esityksen mukaan ei vielä edellyttäisikään liikennelupaa. Tässäkin mielessä on selkeämpää, että ammattimainen liikenteenharjoittaminen on joko aina luvanvaraista tai ainakin pienimuotoiseksi katsottavan toiminnan raja-arvo määritettäisiin hyvin alhaiseksi ja selvästi hyvin pienimuotoiseen ja enemmän satunnaiseen toimintaan soveltuvaksi.



### Liikennevakuutusmaksujen laiminlyönti luvan myöntämisen esteisiin

Luonnoksen mukaisten liikennelupien ehtona mainitaan mm. se, ettei lakisääteisiin eläke-, tapaturma- tai työttömyysvakuutuksiin liittyviä maksuja ole laiminlyöty. Koska kyse on nimenomaan tieliikenteessä tapahtuvaan toimintaan myönnettävät luvat, on niiden ehtona oltava luonnoksessa mainittujen lakisääteisten vakuutusten lisäksi lakisääteisen liikennevakuutuksen maksujen asianmukainen suorittaminen. Liikennelupaa ei tule myöntää henkilöille, joilla on liikennevakuutuksen maksuihin liittyviä laiminlyöntejä.

### Vaikutukset yleiseen liikenneturvallisuuteen tulisi selvittää

Taksi- ja joukko- sekä tavaraliikenteen yrittäjään kohdistuvien useiden hallinnollisten kevennysten lisäksi esitetään mm. kuljettajia koskevia vaatimuksia kevennettäviksi poistamalla mm. ajolupa-vaatimus ja koulutus- ja koevaatimukset sekä asettamalla luvan haltijan velvollisuudeksi kuljettajien osaamisesta huolehtiminen.

Luvanvaraisen tieliikenteen kuljettajapätevyyksien (mm. terveydelliset vaatimukset, osaamisvaatimukset) höllentäminen ei saa johtaa liikenneturvallisuuden heikkenemiseen. Esitysluonnos ei ole riittävästi pohtinut niitä tosiasiallisia seurauksia, mitä esitetyillä muutoksilla voi olla asiakas- ja liikenneturvallisuuteen. Mielestämme toteamus siitä, että tarvittaessa viranomaisvalvontaa voidaan riskiperusteisesti kohdentaa tällaiseen toimintaan, ei ole riittävä vaikutusarviointia tältä osin.

OP Osuuskunta

Markku Koponen  
Lakiasianjohtaja

Jukka Ruuskanen  
Johtaja, edunvalvonta

